

DE CLASSE MONDIALE



ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER D'OTTAWA RAPPORT ANNUEL 2006

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



Les sculptures sur la page couverture ont été créées par Louis Archambault en 1960;

- Voyageurs de l'espace/Air Travellers
- Envol/Flight

DE CLASSE MONDIALE

MOT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL

L'ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT a connu une autre année prospère en 2006. Pour la troisième année consécutive, nous avons brisé des records au chapitre du nombre de passagers. Nul besoin de dire que nous en sommes enchantés.

Ce sont les vols nolisés et internationaux qui ont contribué le plus à l'augmentation du nombre de passagers en 2006 : en hiver, il y a davantage de vols nolisés sans escale, et selon les statistiques, bon nombre d'entre vous avez profité des choix qu'on offrait. En plus du vol quotidien régulier à destination de Londres, nous sommes heureux de l'incroyable succès qu'a également connu le vol nolisé à destination de Paris en été. Cette année, nous avons connu une hausse de 1,9 % du nombre de passagers qui ont atterri ou décollé à Ottawa. Le total de 3 807 756 passagers est le plus haut jamais enregistré à l'Aéroport d'Ottawa.

En 2005, l'Administration a déclaré qu'elle était prête à amorcer la conception de la phase II du Programme d'expansion de l'aéroport (PEA), compte tenu de la croissance record enregistrée cette année-là. À la fin de 2005, le nombre de passagers et les projections pour l'avenir ont confirmé que nous devons mettre la phase II à exécution pour soutenir la croissance, et en vertu de notre excellent concept et de notre plan solide, nous étions prêts à relever le défi. Le 4 avril 2006, nous annonçons que nous lançons le projet d'expansion de l'aérogare au coût de 95 millions de dollars et que nous prévoyions terminer les travaux en 2008. Une fois de plus, nous avons été ravis du soutien qu'a manifesté haut et fort la collectivité envers le projet. Comme ce fut le cas pour la phase I, il sera intéressant d'observer l'évolution du site, qui deviendra un endroit attrayant, rentable et fonctionnel offrant encore plus de confort à nos clients pendant qu'ils attendent leur vol.

Je suis heureux de vous annoncer qu'une tradition qui a commencé en 2004 existe encore en 2006 : grâce au *Projet ensoleillement*, nous avons accordé un peu plus de 97 000 \$ de subventions à environ 18 projets dans notre collectivité en 2006. Parmi ces projets



importants sont l'achat de défibrillateurs pour Ottawa Inner City Health Inc., le remplacement des fenêtres à l'établissement Serenity Renewal for Families, l'achat d'un camion usagé pour permettre aux employés des Rideau Street Youth Enterprises de se rendre aux sites d'emploi pour recevoir de la formation et du perfectionnement, et l'achat de nouveaux appareils ménagers au Centre Espoir de Gatineau. En tout, c'est avec fierté que je confirme que le *Projet ensoleillement* a investi près de 300 000 \$ jusqu'ici dans des projets communautaires de grande importance.

Sur le plan du développement de la conscience communautaire, l'Administration de l'aéroport a planifié son premier Défi de remorquage d'avion au profit d'œuvres de bienfaisance afin d'aider le *Projet ensoleillement* et Centraide/United Way Ottawa. Cette activité inaugurale s'est déroulée par une journée froide et pluvieuse d'octobre, mais malgré le mauvais temps, 15 équipes de 10 ont défilé tour à tour pour tirer un appareil Bombardier Q400 offert par la société Porter Airlines sur l'une des pistes. Je dirais que certains ont connu plus de succès que d'autres. Je tiens à remercier les organisateurs, les bénévoles, les commanditaires, et évidemment les participants, qui ont contribué au grand succès de cet événement et à cette journée agréable.

En général, je dirais que l'année 2006 a été une année comme les autres. Les employés de l'Administration de l'aéroport ont travaillé avec diligence, comme toujours, pour que tout se déroule bien. Leur dévouement, tant envers les infrastructures que la clientèle, ne cesse de m'impressionner, et c'est pour cette raison et bien d'autres que je tiens à vous remercier. L'équipe de la haute direction, menée par le président et chef de la direction, Paul Benoit, a aussi fait un travail colossal pour maintenir les coûts, dépasser les attentes budgétaires et gérer l'entreprise de manière responsable.

Malheureusement, nous avons dû saluer le départ de plusieurs membres exceptionnels du Conseil en 2006 : Michel Belley, Michael Darch, Larry Malloy, Jean-Marie Séguin et Carol Stephenson. C'est toutefois avec plaisir que nous avons intégré de nouveaux visages à la table du Conseil pour les remplacer, notamment Geneviève Brown, Martin Leblanc, Charlie Logue, Patrick Murray et Joan Sun McGarry. Je peux vous affirmer avec certitude que l'Administration de l'aéroport est entre très bonnes mains avec l'actuel Conseil.

À titre de président, presque toutes les personnes que je côtoie me donnent leurs commentaires sur l'aéroport. Depuis l'ouverture de la nouvelle aérogare en 2003, je reçois toujours des commentaires positifs et très valorisants sur les réalisations de l'Administration de l'aéroport. Les gens font constamment des remarques sur toutes les étapes que nous avons franchies : la nouvelle aérogare exceptionnelle, l'expansion du stationnement étagé, puis maintenant la phase II. Ces commentaires confirment aussi que nos rêves, notre vision et notre travail acharné ont valu la peine.

Mon mandat au Conseil prend fin au début de 2007. Je vous affirme sans hésitation que je quitte le Conseil avec beaucoup de fierté et sans regret. L'avenir sera non seulement prospère, mais aussi très bien géré, grâce à la

combinaison exceptionnelle que formeront les gens d'expérience, les nouveaux membres et tous les autres membres de l'équipe du Conseil. Chacun d'eux apporte des compétences et des attributs différents aux réunions, mais ensemble, ils se soucient tous de l'aéroport et de ce qui s'y déroulera au cours des prochaines années. Je leur souhaite que tout se passe bien, et je suis convaincu qu'ils poursuivront la tradition d'excellence qui caractérise le Conseil depuis sa création.

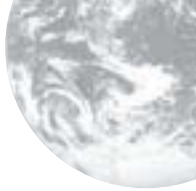
À l'avenir, lorsque je passerai par l'aéroport pour me rendre à l'une ou l'autre des destinations qui m'attendent, ce sera agréable de regarder les différents objets et éléments contextuels et de repenser aux discussions qui ont mené à leur mise en place. D'ailleurs, j'aurai un nouveau sentiment de fierté, car j'aurai contribué à ces discussions. Sur ce, je vous remercie encore une fois et j'espère que l'Administration de l'aéroport connaîtra du succès pendant encore des dizaines et des dizaines d'années.

JIM DURRELL

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jim Durrell', with a long horizontal flourish extending to the right.

DE CLASSE MONDIALE

MOT DU PRÉSIDENT



En 2006, nous avons brisé le record du nombre de passagers à l'Aéroport international d'Ottawa pour une troisième année consécutive. Un peu plus de 3,8 millions de passagers ont atterri ou décollé à Ottawa. Il s'agit d'une hausse de 1,9 % qui s'explique notamment par le nombre de passagers qui se sont rendus en Europe ou vers les destinations soleil. Notre aéroport a été fort occupé en 2006.

La phase II du Programme d'expansion de l'aéroport (PEA) a été annoncée en avril 2006, les premières pelletées de terre ont été effectuées en août, et une grande partie des travaux de démolition de l'ancienne aérogare ont été achevés cette année. Je suis très fier du fait que, compte tenu de notre objectif stratégique de responsabilité environnementale, l'entrepreneur en démolition ait été en mesure de récupérer plus de 90 % de l'ancienne aérogare, donc d'expédier beaucoup moins de déchets vers les sites d'enfouissement de la région.

Nous avons aussi démoli plusieurs hangars datant de la Deuxième Guerre mondiale qui tombaient en ruines. Nous avons été capable de récupérer un volume considérable de bois de sapin de la Colombie-Britannique, dont nous nous servirons pour finir l'intérieur de l'aérogare après son expansion. Nous sommes heureux de pouvoir mettre en évidence le patrimoine militaire de l'aéroport en incorporant des éléments historiques à nos nouveaux espaces modernes.

En 2006, l'Administration a pu rayer un bon nombre d'éléments de sa liste de choses à faire. Nous avons de nouveau consulté les commentaires des passagers que nous avons reçus depuis l'ouverture de l'aérogare en 2003 pour voir s'il y avait des points qui faisaient encore jaser. Nous avons trouvé quelques demandes intéressantes auxquelles nous avons pu répondre, notamment l'installation de dizaines d'horloges analogiques surdimensionnées, l'ajout de systèmes d'affichage des informations de vol (SAIV), l'aménagement de nouveaux dispositifs d'éclairage sur le chemin privé Canadair, l'aménagement d'une nouvelle installation de transfert des bagages pour les vols



internationaux, et bien d'autres changements qui, même s'ils ne sont pas nécessairement visibles, font une grande différence dans l'exploitation de l'aéroport en général.

Un projet qui a nécessité passablement de temps et de ressources est l'installation du système de cartes d'identité pour les zones réglementées (CIZR) pour l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA). L'Administration a consacré presque la totalité des heures de travail d'une année-personne à l'installation et à l'essai de ce

mécanisme, ainsi qu'à l'inscription de tous les actuels titulaires d'un laissez-passer pour zones réglementées – environ 3 600 personnes au total – en six mois. Ce système représente un avancement de la sécurité aéroportuaire, car il donne accès à certains endroits prédésignés de l'aéroport selon un mécanisme de reconnaissance d'empreintes digitales ou rétinienne, qui sont conservées dans une puce mémoire sur la carte d'identité.

Si vous suivez le progrès de l'Administration de façon régulière, vous ne serez pas surpris d'apprendre que notre équipe est petite : nous gérons une infrastructure dont la taille correspond au double de celle de l'ancienne aérogare, une infrastructure dont la taille augmentera encore dès l'ouverture des nouvelles installations. Oui, le nombre d'employés a augmenté, mais force est d'admettre que tous les membres de l'équipe devront être plus efficaces et créatifs dans leur approche de résolution de problèmes. En fait, ils ont pris part à de nombreuses activités qui sortent du cadre de leurs fonctions.

Que ce soit pour administrer les dons du *Projet ensoleillement*, agir comme bénévoles au premier Défi de remorquage d'avion ou pour consacrer du temps en cas de situation urgente ou extraordinaire, chaque membre démontre un engagement exemplaire. Je ne peux pas me contenter de dire que je suis fier de notre équipe, je dois affirmer avec raison que nous avons le meilleur groupe d'employés d'aéroport au Canada et que c'est grâce à eux que nous avons un aéroport de classe mondiale.

L'Administration est aussi gérée par un Conseil d'administration remarquable constitué d'administrateurs talentueux et dévoués. Le Conseil a subi de nombreux changements en 2006, et bien que nous ayons dû dire au revoir à certains membres fort importants, nous avons été assez chanceux pour saluer l'arrivée d'un groupe de nouveaux membres aussi efficaces, qui ont rapidement pris le rythme de l'Administration et qui conseillent beaucoup les membres de mon équipe depuis leur arrivée. Je tiens à remercier les administrateurs

d'hier et d'aujourd'hui et à souligner leur confiance envers les décisions et les mesures que nous avons prises cette année.

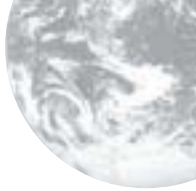
Je remercie particulièrement le président du Conseil Jim Durrell pour son dévouement à l'Administration pendant son mandat comme administrateur et président. Jim quitte le Conseil en 2007 après avoir contribué pendant neuf ans au succès de l'Administration et de l'aéroport, un exploit dont notre collectivité ne peut qu'être très fière.

Enfin, je remercie la collectivité, qui ne cesse d'appuyer l'Administration et l'aéroport avec enthousiasme. Votre disposition à participer aux sondages auprès des passagers, vos commentaires transmis par le Web et vos lettres d'éloges nous confirment que vous êtes satisfaits de la nouvelle aérogare et du service que vous y recevez. Continuez de nous faire part de vos commentaires. De notre côté, nous continuerons de travailler fort et de chercher à vous satisfaire pleinement.

PAUL BENOIT



DE CLASSE MONDIALE



INTRODUCTION

Introduction

L'Aéroport international d'Ottawa a été décrit plus d'une fois comme un aéroport de classe mondiale, soit pour son concept, sa construction ou son service à la clientèle.

L'un des principaux facteurs ayant contribué au succès de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa, c'est que les décisions et les mesures qu'elle prend sont guidées par des objectifs stratégiques réfléchis fixés chaque année par la haute direction de l'Administration, en collaboration avec le Conseil d'administration. Chaque automne, les deux parties élaborent un plan quinquennal qui aborde les volets sécurité, gestion de l'environnement, service à la clientèle et relations avec la collectivité.

Les pages qui suivent portent sur les activités qu'a réalisées l'Administration en 2006 pour réaliser ses objectifs stratégiques.

Responsabilité financière et sociale

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

■ Engagement de responsabilité sociale

En 2005, le Conseil d'administration a prié la haute direction d'élaborer un plan d'action pour faire en sorte que l'Administration gère ses affaires de manière responsable sur les plans financier, social et environnemental. En 2006, le Conseil a approuvé une politique intitulée « Engagement de responsabilité sociale de l'AAIMCO ». Celle-ci définit la signification de la responsabilité sociale de l'entreprise et confirme les engagements de l'Administration. Elle présente aussi les indicateurs de rendement qui permettent de mesurer le rendement économique, social et environnemental de l'AAIMCO. Il s'agit d'un premier pas vers une approche davantage systémique de la responsabilité sociale générale et d'un point de départ vers l'établissement des enjeux économiques, sociaux et environnementaux au fur et à mesure que les activités de l'AAIMCO évoluent.

■ Optimiser le pouvoir d'achat

L'Administration de l'aéroport d'Ottawa a dirigé un groupe d'achat d'assurance formé de sept administrations aéroportuaires représentant les aéroports de Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg, Ottawa, Montréal et Halifax. En 2006, ce groupe a centré ses efforts sur la réduction des coûts élevés d'assurance des installations. Ces coûts étaient désormais quatre fois plus élevés qu'en 2001. L'Administration a dirigé la formation en 2006 d'une mutualité pour mieux gérer ses primes et ses risques patrimoniaux. Cette mutualité est autorisée à imposer des politiques patrimoniales à chacune des sept administrations aéroportuaires membres du groupe d'achat, et ces politiques sont renforcées par une protection de réassurance. L'établissement d'une mutualité soustrait les intermédiaires (courtiers et assureurs traditionnels) de l'équation des primes et crée une concurrence quant au montant des primes sur le marché. Ainsi, tous ces aéroports ont vu le coût de leur assurance de biens diminuer considérablement.

■ Résultats financiers

Comme on le précise dans la section sur les finances, l'Administration a connu du succès en 2006 et réalisé des revenus positifs avant amortissement. Ces résultats ont permis à l'Administration d'investir dans l'infrastructure et l'exploitation de l'aéroport.

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

Acquérir une 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.

Le 4 avril 2006, l'Administration de l'aéroport a annoncé qu'elle était prête à amorcer les travaux de la phase II du Programme d'expansion de l'aéroport, c'est-à-dire l'expansion de l'aérogare. La conception du nouveau projet d'expansion de l'aérogare a été réalisée par mcfarlaneGreen Architecture + Design Inc. et J.L. Richards & Associates Ltd., en collaboration avec Genivar.

En août, nous avons embauché Panzini Inc. pour démolir la partie est de l'ancienne aérogare et R.W. Tomlinson Ltd. pour s'occuper des travaux routiers et de génie

civil associés à ce projet. Pomerleau Inc. a été retenu comme entrepreneur général.

Nous avons relocalisé les stationnements pour employés et l'aire de dégagement des taxis de l'aéroport, puis les travaux ont commencé à la fin août. À la fin de l'année, la charpente de l'immeuble était montée. En même temps, on démolissait une partie de l'ancienne aérogare pour faire place à la nouvelle section. Compte tenu des priorités environnementales de l'Administration, nous sommes fiers d'annoncer que Panzini a été en mesure de récupérer plus de 90 % de l'ancien immeuble pendant les travaux de démolition. Voici quelques-uns des matériaux récupérés :

- 1 000 litres d'huile hydraulique dans les ascenseurs;
- 400 litres de glycol dans les systèmes de chauffage et de climatisation;
- 200 kg de tubes fluorescents;
- un volume considérable de bois, de cuivre, d'étain, d'aluminium, d'acier profilé, de métaux ferreux et de béton.

La conception de la nouvelle aire de trafic et des nouvelles voies de circulation pour taxis a été achevée en 2006, et nous en sommes à finaliser l'étendue des travaux et les autres détails pour que les documents de soumission soient prêts pour 2007.

Service à la clientèle

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

L'Administration a maintenu tous ses efforts visant à satisfaire sa clientèle. Voici quelques exemples des initiatives directement liées à la réalisation de cet objectif en 2006.

■ Qualité des services aéroportuaires

L'Administration continue de participer au programme de qualité des services aéroportuaires (QSA), une initiative du Conseil international des aéroports. Le QSA est le plus important programme d'établissement de normes de satisfaction de la clientèle des aéroports et est maintenant réalisé dans plus de 90 aéroports de taille et de volume de passagers variables dans le monde entier, y compris ceux de Heathrow, Amsterdam, Dallas, Hong Kong, Halifax et de l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Ce programme se fonde sur un questionnaire distribué à un échantillon représentatif de voyageurs à la porte d'embarquement. Ceux-ci répondent eux-mêmes à des questions couvrant tous les aspects de leur expérience comme clients, notamment :



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

	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Salaires	9 160 \$	10 050 \$	11 250 \$	12 050 \$	13 367 \$	55 877 \$
Paiements tenant lieu des taxes municipales	3 654	3 466	3 515	3 690	3 875	18 200
Frais d'exploitation	9 500	12 000	15 000	16 000	16 500	69 000
Immobilisations	125 000	110 000	9 000	17 000	23 000	284 000
	147 314 \$	135 516 \$	38 765 \$	48 740 \$	56 742 \$	427 077 \$

Note:

Les salaires incluent les avantages sociaux

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

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

- le service et les installations (l'accessibilité aux commerces de détail, aux concessions alimentaires et aux toilettes);
- la sécurité et l'immigration (la collaboration des employés, le temps d'attente au contrôle de sécurité);
- le milieu aéroportuaire (la propreté et l'ambiance de l'aéroport);
- les services à l'arrivée (la rapidité de la livraison des bagages et des contrôles douaniers).

Nos clients ont parlé, et après totalisation des résultats du sondage trimestriel, l'Aéroport international d'Ottawa a affiché des résultats spectaculaires pour 2006. Les voici :

- 2^e place en satisfaction de la clientèle parmi les aéroports inscrits qui desservent de 0 à 5 millions de passagers;
- 3^e place en satisfaction de la clientèle parmi tous les aéroports domestiques inscrits;
- 3^e place en satisfaction de la clientèle parmi tous les aéroports inscrits en Amérique.

Ces résultats s'expliquent par l'attitude respectueuse et l'engagement que démontrent chaque jour les employés de tous les secteurs de la collectivité aéroportuaire envers notre clientèle.

■ Nexus

En 2006, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a reçu l'approbation des subventions nécessaires à l'installation de

Nexus, un programme Canada-États-Unis à frais partagés destiné aux personnes qui voyagent souvent pour leur permettre de subir un contrôle préalable et de bénéficier ainsi d'un contrôle rapide aux douanes des deux pays. Les voyageurs subiront un contrôle de base pendant le traitement de leur demande. Si celle-ci est approuvée, leurs coordonnées obligatoires et leurs empreintes digitales et rétinienne seront enregistrées sur une carte d'identification. Cette carte permettra aux voyageurs de passer outre au principal poste de contrôle douanier et de passer à un kiosque libre-service pour se rendre à l'aire secondaire de retrait des bagages. Dans certains cas, il se peut que les voyageurs doivent quand même se soumettre à un contrôle secondaire avant de sortir de la salle des douanes, mais, de façon générale, cette méthode réduira leur temps de passage à l'aéroport.

La planification, y compris la conception, d'un nouveau centre d'inscription de Nexus a pris fin en 2006. La construction du centre d'inscription et la mise en application du programme aux points de contrôle aériens, terrestres et maritimes se fera en 2007.

■ Formation en service à la clientèle

Dans le rapport annuel de l'an dernier, on mentionnait que l'Administration de l'aéroport avait engagé l'Ontario Tourism Education Corporation pour administrer son module de formation en excellence du service à tous les employés de l'Administration en 2006. En fait, l'Administration a rempli son engagement et devancé le programme d'un an en offrant également la formation aux bénévoles de l'Infoguide. En tout, 250 employés et bénévoles ont reçu la formation en 2006.

■ Formation sur la sensibilisation aux personnes handicapées

Pour veiller à ce que nos clients qui souffrent d'un handicap soient bien servis conformément au *Règlement sur l'accessibilité du transport aérien* de l'Office des transports du Canada, tous les employés de l'Administration de l'aéroport et tous ceux des entreprises de transport terrestre qui desservent la clientèle de l'aéroport ont dû suivre une formation sur la sensibilisation aux personnes handicapées.

■ Bénévoles de l'aéroport

L'aéroport et sa clientèle continuent de bénéficier de l'aide de deux groupes de bénévoles : les Infoguides et les membres du Programme de surveillance aéroportuaire.



Nelson Plamondon et John Davies, bénévoles du Programme de surveillance aéroportuaire

Les Infoguides ont compilé 8 421 heures de bénévolat en 2006. Ils ont répondu à des questions en personne et au téléphone, aidé les clients à résoudre leurs problèmes de transport, effectué des réservations d'hôtel et recherché d'autres renseignements liés ou non à l'aéroport. L'aide qu'ont fournie les Infoguides a fait l'objet de douzaines de cartes et de lettres d'éloges et de remerciements.

Les bénévoles du Programme de surveillance aéroportuaire ont assuré la surveillance du périmètre et des autres installations aéroportuaires pendant toute l'année. Ils ont compilé un total de 1 838 heures, consacrées à la recherche d'activités suspectes et à la surveillance de débris volants, offrant ainsi un degré de sécurité supplémentaire à l'aéroport. Si les membres n'interviennent pas directement dans une situation, ce sont quand même eux qui avisent le Centre des opérations de sécurité de l'aéroport de toute activité suspecte ou de tout élément particulier pour que les personnes responsables entreprennent un suivi.

Nous remercions particulièrement Jim Morrison, un membre du Programme de surveillance aéroportuaire qui, en plus de ses heures de bénévolat, consacre beaucoup de temps à mettre sur pellicule des événements qui se déroulent à l'aéroport. Il a pris des

milliers de photos au fil des années et a constitué une incroyable ligne du temps.

L'Administration tient à souligner le travail de ces deux groupes de bénévoles, leur enthousiasme est un facteur essentiel à l'excellence du service à la clientèle qui caractérise l'Aéroport d'Ottawa.



■ Commentaires

En 2006, nous avons reçu 791 commentaires Web, 96 cartes de commentaires et un grand nombre de lettres et de courriels de clients nous faisant part de diverses expériences. Tous ces messages ont fait l'objet d'une réponse, et bon nombre d'entre eux ont entraîné des changements, notamment l'ajout de dizaines de grandes horloges analogiques à côté des systèmes d'affichage des informations de vol (SAIV) dans les endroits publics et les salles d'embarquement de l'aérogare. Par ailleurs, on a ajouté d'autres SAIV un peu partout dans l'aérogare et une application de repérage de vols sur le site Web de l'Administration, qui représente graphiquement l'emplacement d'un appareil sur une carte. On encourage les clients à continuer à nous faire part de leurs commentaires, car nous en tenons compte.

Continuer de renforcer l'orientation commerciale de l'Administration

La prestation de services aériens proactifs et l'aménagement des terrains demeureront des priorités essentielles de notre planification.

■ Expansion des services aériens

Sur le plan des services aériens, 2006 a été une année chargée. La plus grande nouvelle

Croissance du volume des passagers par secteur

		Domestique	%	Transfrontalier	%	International	%	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 %
	2006	2 807 377	0,99 %	735 753	2,31 %	264 626	11,95 %	3 807 756	1,94 %
Prévision	2010	3 142 000	2,98 %	872 000	4,63 %	329 000	6,08 %	4 343 000	3,51 %
	2015	3 528 000	2,46 %	1 047 000	4,01 %	409 000	4,86 %	4 984 000	2,95 %
	2020	3 983 000	2,58 %	1 182 000	2,58 %	462 000	2,59 %	5 627 000	2,58 %

Revenu des cinq dernières années (en milliers de dollars)

	2002	2003	2004	2005	2006
Revenus	55 308 \$	63 320 \$	69 632 \$	72 503 \$	75 820 \$
Dépenses avant dépréciation	40 777	45 191	60 712	63 491	64 943
Revenus avant dépréciation	14 531	18 129	8 920	9 012	10 877
Immobilisations	147 473	111 064	9 420	17 503	23 445
Revenus des FAA	13 690	20 838	23 670	24 520	24 926

a probablement été la création de Porter Airlines, qui dessert l'Aéroport du centre-ville de Toronto. Porter a choisi Ottawa comme marché inaugural et a pris son envol en octobre 2006, ce qui lui permet d'offrir une plus grande souplesse à notre clientèle appelée à se rendre à Toronto.

Parmi nos autres nouveautés, il y a le service de Delta à destination de Cincinnati, les vols saisonniers en été à destination de Paris avec Air Transat, et le service saisonnier en hiver à destination de Tampa et d'Orlando, en Floride, avec WestJet. Les vols desservant les destinations soleil et ceux desservant l'Europe pendant l'été ont été très rentables : on y observait toujours un taux d'occupation élevé.

Il y a eu quelques autres activités notables dans l'industrie, notamment la décision de CanJet de mettre fin à son service régulier en septembre, un arrêt directement attribuable à la suppression de plus de 20 vols par semaine à destination de Halifax. Air Canada a compensé cette décision en augmentant son nombre de vols vers Halifax. Air Canada a interrompu son service à destination de Chicago, mais United s'en charge désormais. Au bout du compte, la clientèle d'Ottawa n'a pas ressenti les contrecoups de ces changements.

Si on s'efforce toujours d'attirer de nouveaux vols sans escale en direction d'Ottawa, on ne se cache pas que l'Administration de l'aéroport travaille diligemment avec la

Ville d'Ottawa et le Centre de recherche et d'innovation d'Ottawa (OCRI) pour attirer de nouveaux vols sans escale à destination de la côte ouest des États-Unis et de l'Europe. Nous vous tiendrons au courant si nos efforts collectifs portent fruit.

■ Développement commercial

Sur le plan du développement commercial, il y a eu beaucoup de nouveautés en 2006, notamment celles-ci :

- AerRianta a déménagé sa boutique hors taxes internationale dans un endroit plus visible dans la salle d'embarquement pour les vols domestiques/internationaux et bénéficie donc d'un plus grand trafic passagers. Elle en a profité pour doubler sa superficie.
- L'Administration de l'aéroport a lancé un service de kiosque de détail dans l'aérogare. Les deux premiers détaillants à s'être servi du kiosque ont fait des affaires d'or.
- Penauille Servisair a loué un espace à l'Administration de l'aéroport pour y établir le Salon de la Capitale, un salon payant pour les voyageurs. Nos clients bénéficient de la tranquillité et du confort dont ils ont besoin pour travailler ou se détendre avant leur vol.
- :10 Minute Manicure a ouvert une vitrine dans l'espace autrefois occupé



par la boutique hors taxe dans la salle d'embarquement pour les vols domestiques/internationaux. :10 Minute Manicure offre de légers soins esthétiques à ses clients avant leur vol.

- AerRianta a ouvert une nouvelle boutique dans la salle d'embarquement pour les vols domestiques/internationaux juste à temps pour le temps des Fêtes; Runway Essential offre aux clients une grande variété de produits de marque, y compris des sacs à main et des portefeuilles Michael Kors, des articles d'écriture Mont Blanc, des bijoux Elle, des foulards Pucci et plusieurs lignes de vêtements pour hommes, dont DKNY et Tommy Hillfiger.
- HMS Host a acheté l'entreprise de restaurants de l'aérogare Entreprises Cara Ltée et gère maintenant tous les services alimentaires à l'Aéroport international d'Ottawa.

■ Aménagement foncier

Après plusieurs années d'attente, le restaurant The Keg Steakhouse a ouvert ses portes à l'été 2006 sur le chemin Hunt Club. Les autres projets d'aménagement foncier sur les terrains de l'aéroport ont été la construction du centre d'affaires logen par Aeroterm, et la construction du nouveau hangar d'ExpressAir. Bona Building & Management Co. a procédé à la première pelletée de terre qui mènera à la construction d'un nouvel hôtel sur la promenade de l'aéroport. Les travaux devraient être achevés en 2007.



Engagement des employés

Former et maintenir en poste des employés productifs et talentueux qui aiment leur travail, qui respectent nos valeurs et qui se dévouent à la réalisation de la mission et des objectifs opérationnels de l'Administration.

■ Formation

En 2006, l'Administration a rappelé l'importance de la formation comme composante de l'amélioration continue et du perfectionnement professionnel. Cette année, il y a eu des cours sur la sensibilité et le service à la clientèle dans toute l'entreprise. Un programme de formation en leadership a également été mis en place et s'est révélé un investissement fructueux puisque les participants appliquaient régulièrement les leçons qu'ils tiraient des comptes rendus mensuels suivant chaque module du programme.

■ Reconnaissance des employés

L'Administration a lancé un programme de reconnaissance et de récompense des employés intitulé « Au-delà de toutes les limites ». Il s'agit d'un programme de reconnaissance des pairs qui a été mis en œuvre pour reconnaître les réalisations des employés dans plusieurs catégories essentielles au succès de l'Administration, notamment le service à la clientèle, la contribution particulière aux objectifs stratégiques de l'Administration, l'engagement bénévole et communautaire, l'innovation et la créativité, les efforts d'équipe et la conscience environnementale. Ce programme a été conçu pour inciter en permanence les employés à s'améliorer, à innover, à gérer leurs ressources avec créativité, à se fixer des normes et des objectifs élevés et à travailler en équipe.

L'Administration a également lancé un nouveau programme d'aide aux employés pour leur donner les outils leur permettant d'établir un équilibre entre leur travail et leur vie personnelle.

Prévisions sur cinq ans

	Passagers	Croissance annuelle	Mouvements d'aéronefs	Croissance annuelle	Loyer versé à Transports Canada	Croissance annuelle
1997	3 046 368	6,6 %	67 867		3 977 000 \$	
1998	3 110 548	2,1 %	77 202	13,8 %	5 301 000 \$	33,3 %
1999	3 211 607	3,3 %	81 808	6,0 %	5 948 000 \$	12,2 %
2000	3 434 345	6,9 %	78 301	-4,2 %	6 145 000 \$	2,6 %
2001	3 391 295	-1,3 %	72 630	-7,2 %	8 840 000 \$	43,9 %
2002	3 216 886	-5,1 %	68 499	-5,7 %	11 005 000 \$	24,5 %
2003	3 262 345	1,4 %	69 798	1,9 %	11 329 000 \$	2,9 %
2004	3 609 885	10,7 %	69 626	-0,2 %	11 643 000 \$	2,8 %
2005	3 735 433	3,5 %	66 146	-5,0 %	12 958 000 \$	11,3 %
2006	3 807 756	1,9 %	65 249	-1,4 %	12 487 000 \$	-3,6 %
2007	3 944 000	3,6 %	66 600	2,0 %	11 500 000 \$	-7,9 %
2008	4 078 000	3,4 %	68 000	2,0 %	10 100 000 \$	-12,2 %
2009	4 207 000	3,2 %	69 500	2,0 %	7 300 000 \$	-27,7 %
2010	4 343 000	3,2 %	71 000	2,0 %	5 400 000 \$	-26,0 %
2011	4 469 000	2,9 %	72 500	2,0 %	5 600 000 \$	3,7 %

Notes :

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

Prévision du loyer total 1997-2011 - 130 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

Favoriser d'importants partenariats dans la collectivité

Favoriser et maintenir d'importants partenariats qui contribuent à la croissance et à la viabilité de l'aéroport, ainsi qu'à la croissance socioéconomique de la collectivité.

L'Administration de l'aéroport est très engagée dans la collectivité, notamment par sa collaboration avec un grand nombre de groupes sans but lucratif et d'entreprises. Par ailleurs, l'Administration offre de l'aide financière et des dons en nature à de nombreux organisateurs d'activités dans la collectivité, et donne un appui sans réserve aux employés qui souhaitent prendre part à des activités communautaires.

Actuellement, l'Administration de l'aéroport entretient un lien professionnel avec le Regroupement des gens d'affaires (RGA), Financial Executives International, l'Ontario Professional Planning Institute, La Société canadienne des Relations publiques, la Chambre de Commerce du Canada, la Ottawa Chamber of Commerce, SKAL, Tourisme Ottawa, le Conseil des aéroports du Canada, le Airports Council International – North America (ACI-NA), le Barreau du Haut-Canada, etc.

Sur le plan des relations avec des organismes de bienfaisance, l'Administration est notamment représentée sur le Conseil d'administration de la St. Stephen's Residences, du Fonds Habineige et du Conseil consultatif du Centre de santé pour femmes Shirley E. Greenberg. Les contenants à monnaie dispersés un peu partout dans

l'aérogare nous permettent de recueillir chaque année des milliers de dollars à remettre à des œuvres de bienfaisance de la collectivité.

■ Projet ensoleillement

Pour marquer le premier anniversaire de la nouvelle aérogare, l'Administration de l'aéroport a lancé le *Projet ensoleillement*, un programme de dons de bienfaisance visant à aider des organismes caritatifs de la région de la capitale nationale au cours des cinq prochaines années. Jusqu'ici, nous avons remis près de 300 000 \$ à 48 œuvres de bienfaisance inscrites à Ottawa et à Gatineau depuis 2004, et nous comptons distribuer 100 000 \$ de plus par année jusqu'en 2008 inclusivement.

Voici des exemples de projets subventionnés en 2006 :

Organisme	Projet	Subvention
Décassements à l'automne		
Centre Amethyst pour femmes toxicomanes	Achat d'ameublement	4 000 \$
Children at Risk	Achat d'ameublement et rénovations	4 890 \$
Christie Lake Kids	Recouvrement de toit	5 000 \$
Ottawa Inner City Health Inc.	Acquisition de 3 défibrillateurs	4 500 \$
Rideau Street Youth Enterprises	Achat d'un camion usagé	10 000 \$
Serenity Renewal for Families	Installation de nouvelles fenêtres	5 000 \$
St. Stephen's Residences of Ottawa	Achat d'ameublement	5 000 \$
Centre Espoir de Gatineau	Achat d'appareils ménagers	2 500 \$
Conférence Comptoir Notre-Dame d'Aylmer	Rénovations et achat d'ameublement	6 000 \$
Entraide-Deuil de l'Outaouais	Achat d'ameublement	1 508 \$
Décassements au printemps		
Alternative Learning Styles & Outlooks	Achat d'appareils ménagers	5 100 \$
Christie Lake Kids	Achat de laveuses et sècheuses industrielles	4 500 \$
Confederation Court Community House	Achat d'appareils ménagers pour la cuisine	5 150 \$
Heartwood House : Au cœur de la vie	Achat d'articles de quincaillerie et d'équipement d'entretien	4 500 \$
Lowertown Youth Centre	Rénovations et achat d'appareils ménagers et d'ameublement	7 500 \$
St. Joe's Supper Table	Achat d'un auvent pour l'entrée côté façade	9 500 \$
Centre communautaire « Entre Nous »	Achat d'un réfrigérateur et d'étagères d'entreposage	8 500 \$
Solidarité Gatineau-Ouest	Achat de gros appareils ménagers	4 000 \$
Total		97 148 \$



DÉFI DE REMORQUAGE D'AVION 2006

■ Premier Défi de remorquage d'avion au profit d'œuvres de bienfaisance

C'est le 14 octobre 2006 qu'a eu lieu le lancement du premier Défi Bombardier de remorquage d'avion au profit d'œuvres de bienfaisance. En dépit du temps froid et pluvieux, 15 équipes de 10 ont bravé le mauvais temps pour tenter de remporter le titre de champions du remorquage d'avion. La compétition a été féroce, sauf que l'équipe

« Frosty and his Snowmen » d'Aero Mag 2000 a fini par l'emporter en réussissant à tirer un tout nouvel appareil Bombardier Q400 de la compagnie Porter Airlines sur 20 pieds en 11,78 secondes! L'équipe « Aces » de la station A-Channel s'est classée tout juste derrière (12,0 secondes), suivie de près par la GRC (12,13 secondes).

La somme des droits de participation de 1 000 \$ qu'ont versés chaque équipe a

été répartie également entre le *Projet ensoleillement* de l'Administration de l'aéroport d'Ottawa et Centraide/United Way Ottawa. Ces recettes permettront aux deux organismes d'encourager d'importantes causes dans notre collectivité.

Nous remercions les commanditaires Bombardier, Porter Airlines, le Conseil national de recherches du Canada (CNRC), Rogers Radio (Y101) et le Ottawa Citizen, les équipes participantes, le comité organisateur et les bénévoles, qui ont tous bravé la pluie et le froid pour contribuer à l'événement.

L'Administration compte bien organiser le Défi de remorquage d'avion chaque année.



- ✧ *J'adore la nouvelle aérogare et les améliorations que vous y avez apportées. C'est un endroit spacieux, éclairé et accueillant.*
- ✧ *Je suis souvent passé par votre aéroport, et j'ai toujours bénéficié d'un service rapide et convivial. Merci pour l'excellent service.*



Équipe « Pull me a beer » de Riverside Pub



Porter Airlines



« Pro Pullers » de Bombardier Avions régionaux



«Wingin' It» de CTV Ottawa



PricewaterhouseCoopers



RCMP-GRC



« Walker's Warriors » de ZW Group Inc.



« Mud Dogs » de l'Administration de l'aéroport



« Lug Nuts » de l'ACSTA



« Heroes » de Centraide



« Tomcats » de l'Administration de l'aéroport



Banque Scotia



« Frosty and his Snowmen » de Aero Mag 2000



« Aces » de A-Channel



« OPS High Flyers » de la section policière de l'aéroport

✧ Lorsqu'on entre dans l'aérogare, on sait que l'Aéroport d'Ottawa est un endroit hors de l'ordinaire – très impressionnant!

✧ Quel bel endroit! J'ai adoré l'atmosphère conviviale.

■ Flying Eye Hospital d'Orbis

En juin, l'Aéroport d'Ottawa a accueilli le Flying Eye Hospital d'ORBIS à l'occasion de sa visite de bienveillance au Canada.

Selon l'Organisation mondiale de la Santé, 37 millions de personnes dans le monde sont aveugles, dont 28 millions sans raison valable. ORBIS a pour objectif d'éliminer les cas de cécité évitables et de protéger la vue dans les pays en développement, où habitent au moins 90 % des non-voyants et des personnes atteintes de troubles de la vue.

Lors de cette visite, les donateurs et les supporteurs ont eu un premier aperçu des aéronefs DC-10 d'ORBIS et ont pu rencontrer l'équipe de médecins et de professionnels de l'aviation et des communications qui aident ORBIS à réaliser son rêve de protéger la vue du monde entier.

Afin de réduire le fardeau financier qui accompagne une visite de cette nature, et pour faire en sorte que les sommes accumulées soient remises directement à ORBIS pour son bon travail, l'Administration de l'aéroport s'est acquittée de tous les frais.

Questions et affaires municipales

L'Administration continuera de jouer un rôle proactif dans son engagement auprès de la ville et de la collectivité sur les questions et les affaires municipales.

L'année 2006 a été marquée par un dialogue et un travail d'équipe avec la Ville d'Ottawa : création d'un comité supérieur de liaison entre l'Administration de l'aéroport et le Service de l'urbanisme, du transport en commun et de l'environnement, examen du Projet de Règlement de zonage général de la Ville.

Au début de 2006, l'Administration de l'aéroport et le Service municipal de l'urbanisme, du transport en commun et de l'environnement ont convenu de former un comité supérieur de liaison pour améliorer les lignes de communication et faire connaître les questions opérationnelles et de planification de l'aéroport au personnel municipal.

Au printemps et à l'été 2006, l'Administration de l'aéroport a participé activement à un comité consultatif mené par la Ville qui avait pour mandat d'offrir des conseils sur les questions de planification technique découlant de l'harmonisation de 36 règlements municipaux de zonage. L'Administration a réussi à promouvoir une connaissance des objectifs économiques et de développement de l'aéroport, qui s'est traduite par un projet d'expansion du cadre d'utilisation des terrains et des activités permises sur les terrains de l'aéroport.

Tout au long de l'année, l'Administration a travaillé en collaboration avec la Ville pour faciliter la mise en place du projet d'élargissement et du nouveau tracé du chemin Limebank. La première moitié de l'année a été consacrée à la résolution des problèmes techniques, qui ont entraîné des discussions à la fin de 2006 sur l'éventuel transfert des terrains de l'aéroport dont la Ville a besoin.

Nous avons aussi parlé avec la Ville du projet de tronçon nord-sud du train léger. En dépit de la décision du Conseil municipal de mettre fin au projet, l'Administration de l'aéroport a travaillé activement pour aider la Ville à résoudre les problèmes de préparation des lieux en faisant en sorte que les intérêts de développement à long terme de l'aéroport soient défendus.

Exploitation de l'installation aéroportuaire en toute sécurité

La sécurité de l'aérodrome, donc du terrain d'aviation, demeurera une priorité de l'Administration.

La sécurité est une priorité claire et permanente de l'Administration de l'aéroport et un thème qui revient dans la totalité des activités et des projets.

À cette fin, en 2006, le Service de l'exploitation côté piste a lancé un projet pluriannuel visant à créer et à mettre en œuvre une approche automatisée de repérage, de suivi et de rapports des risques pour la sécurité côté piste. Ce projet, qu'on appelle AirOps, concerne deux activités en particulier : les contrôles de sécurité opérationnelle et la gestion de la faune et des oiseaux. En fait, les résultats des contrôles de sécurité opérationnelle et tous les problèmes observés dans l'aérodrome sont communiqués directement à partir de nos véhicules qui circulent dans l'aérodrome au moyen d'un ordinateur portable et du système de communications de l'aéroport.

Les données sont immédiatement transférées dans une base de données centralisée



qui documente le fait qu'un contrôle a eu lieu dans l'aérodrome et qui indique qu'il faudrait peut-être faire un suivi et apporter des correctifs. Ce même matériel et cette même infrastructure de communications servent aussi à enregistrer les données sur les impacts d'oiseaux et toutes les activités de surveillance de la faune et des oiseaux. Ces données sont géocodées à des endroits précis dans l'aérodrome à partir d'une photographie aérienne de l'aéroport comme carte de fond.

En mai 2006, le *Règlement de l'aviation canadien régissant la gestion de la faune et des oiseaux* est entré en vigueur, si bien que l'Administration a dû procéder à une évaluation des risques pour la faune et les oiseaux et préparer un plan de gestion de la faune et des oiseaux avant la fin de l'année. Ces deux études ont été entreprises puis achevées et serviront de base aux prochaines mesures de réduction des risques pour la faune et les oiseaux à l'Aéroport international d'Ottawa.

■ Sécurité des employés

L'Administration de l'aéroport s'engage pleinement à offrir un milieu de travail sécuritaire à tous les employés. À cette fin, en 2006, l'Administration a mis en œuvre un nouveau Programme de prévention des dangers, en vertu duquel nous avons procédé à un examen détaillé des tâches qu'exige chaque emploi, répertorié les dangers et élaboré des stratégies de réduction des risques.



Exploitation et gestion du campus aéroportuaire en toute sécurité

L'Administration continuera de travailler avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et Transports Canada pour maintenir un équilibre entre les règles de sécurité et l'exploitation aéroportuaire.

L'Administration a continué de participer au Comité de sécurité du Conseil des aéroports du Canada et a organisé, chaque trimestre, une réunion à l'aéroport avec les compagnies aériennes, l'ACSTA, le Service de police d'Ottawa, le Corps canadien des commissionnaires, l'Agence des services frontaliers du Canada et les Border Protection Services des États-Unis.

L'Administration a également réalisé plusieurs projets liés à la sécurité, notamment l'amélioration du système de surveillance par caméras dans l'aérogare, le perfectionnement du programme de laissez-passer de visiteur, et le lancement d'un nouveau guide de secours qui présente une multitude de situations hors de l'ordinaire et qui propose des solutions à celles-ci.

■ Carte d'identité pour les zones réglementées

Le 31 décembre 2006, l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa a mis en place la nouvelle carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR), que Transports Canada oblige désormais. Cette nouvelle carte remplace le laissez-passer pour les zones réglementées et comporte des identifiants biométriques, si bien que le titulaire d'une carte doit s'identifier à l'aide de ses empreintes digitales ou rétinienne pour avoir accès aux endroits qui lui seraient autrement interdits. En mettant en œuvre ce projet, l'Aéroport d'Ottawa a répondu aux objectifs suivants :

- la délivrance d'une nouvelle carte d'identité utilisant des données biométriques pour plus de 3 600 personnes devant accéder à des endroits réglementés par Transports Canada;
- la mise en place d'un système qui validera la carte d'identité et vérifiera l'identité de son titulaire;

- l'intégration de la technologie d'une carte à puce sans contact à la capacité de stocker des données biométriques et autres sur le titulaire de la carte;
- le remplacement de l'actuel laissez-passer pour les zones réglementées (un simple document d'accès), donc l'augmentation du niveau de sécurité offert;
- l'identification des titulaires d'une carte qui ont démontré un besoin d'accéder aux endroits réglementés de plus d'un aéroport de façon régulière (identifiant multi-aéroports);
- l'intégration du système au système de contrôle de l'accès actuellement en place à l'aéroport.

L'Administration de l'aéroport d'Ottawa a agi comme principal gestionnaire de projet sur place dans la prestation et la mise en œuvre du programme, les frais accessoires ayant été remboursés par l'ACSTA.

■ Liquides, gels et aérosols

Après la découverte de complots terroristes au Royaume-Uni en août, Transports Canada a émis une série de nouvelles directives de sécurité pour réduire les risques dans les aéroports du Canada. Au départ, tous les liquides, gels et aérosols avaient été bannis des salles d'embarquement, ce qui avait créé une forte augmentation des temps d'attente au contrôle préembarquement des vols domestiques ou internationaux et des vols à destination des États-Unis avec prédédouanement, et qui avait eu un impact considérable sur les détaillants de l'aéroport.

Vols directs par jour

	Domestiques	Trans-frontaliers	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
2006	75	34	9



Contenants de 100 ml maximum et tous les contenants doivent être placés dans un sac de plastique transparent d'une capacité maximale d'un litre.

C'est le secteur des vols transfrontaliers qui a le plus souffert, car les États-Unis obligeaient désormais les agents à inspecter aux rayons X les chaussures des voyageurs. Comme on a fini par mieux comprendre les risques, les directives ont été allégées, si bien qu'il était permis d'apporter de petites quantités de liquides dans la salle d'embarquement. Il était de nouveau permis de vendre des liquides, des gels et des aérosols dans la salle d'embarquement des aéroports, pourvu que l'on mette en place un processus sécurisé de gestion de la chaîne logistique.

Exploitation et gestion écologiques de l'aéroport

L'Administration continuera de veiller à ce que l'exploitation générale de l'aéroport se fasse de manière responsable sur le plan de l'environnement.

Un aéroport de classe mondiale, c'est un aéroport responsable envers la collectivité et l'environnement. Au risque de nous répéter, l'Administration de l'aéroport consacre un volume important de ressources à la gestion des problèmes environnementaux, comme la récupération du glycol, la gestion des déversements et le recyclage. Rien n'a changé en 2006. Voici des exemples de gestion écologique.

Nous sommes très fiers d'affirmer que, pour la première fois depuis que l'Administration a commencé à utiliser l'éthylène glycol comme liquide déglacant et antigivrant sur les aéronefs, nous n'avons pas dépassé la quantité permise de glycol dans les eaux

Profil d'organismes bénéficiaires du *Projet ensoleillement*

Solidarité Gatineau-Ouest

Solidarité Gatineau-Ouest vient en aide aux familles qui éprouvent des difficultés sociales et financières depuis 1991. Les clients bénéficient d'un large éventail d'activités, telles que des ateliers d'éducation parentale, des cuisines collectives pour papas et mamans, des cours de cuisine pour Jeunes Marmitons, des activités sportives, un programme d'activités parascolaires et une boutique de vêtements légèrement usagés.

Les appareils ménagers que l'on utilisait pour appuyer certaines de ces activités étaient très vieux et avaient grandement besoin de réparations. Grâce au soutien financier du *Projet ensoleillement*, Solidarité Gatineau-Ouest a pu se procurer un réfrigérateur, une cuisinière et un ensemble laveuse et sècheuse, lesquels ont tous été utilisés à bon escient, tel que mentionné dans l'extrait suivant d'une lettre de remerciement envoyée par l'œuvre de bienfaisance.

« Grâce à votre générosité, nous avons pu nous procurer des appareils ménagers fonctionnels: laveuse et sècheuse, cuisinière et réfrigérateur. L'aspect de notre cuisine s'en trouve rehaussé et nos responsables des cuisines pour papa et pour les jeunes auront sûrement beaucoup de plaisir à cuisiner. Quant aux laveuse et sècheuse, elles font déjà le plaisir de la responsable du lavage tout en permettant des économies d'énergie et d'eau. »

St. Joe's Supper Table

Située au cœur du quartier Côte-de-Sable, la St. Joe's Supper Table offre des services alimentaires à la collectivité depuis 1978. Du lundi au vendredi, on y offre un souper chaud dans un milieu sécuritaire et paisible où aucun jugement n'est porté. L'endroit est ouvert à tous. Par ailleurs, on y sert du café et des biscuits le jour, et on offre un service d'épicerie le vendredi après-midi pour les personnes qui ont besoin d'aide pour passer la fin de semaine. St. Joe's a pour mission de « permettre aux gens qui ont faim de manger et donner un coup de main aux personnes dans le besoin ».

St. Joe's Supper Table était aux prises avec un problème que le *Projet ensoleillement* lui a permis de corriger : les portes menant à la salle où le repas est servi se trouvent dans un espace exposé aux intempéries, et il n'y a pas d'espace pour que les clients puissent attendre à l'intérieur. Il fallait aménager un abri pour les hommes, les femmes et les enfants qui font la file pour aller souper.

Le *Projet ensoleillement* a fourni la somme nécessaire à l'aménagement d'un auvent au-dessus de la porte d'entrée. St. Joe's est fier que ses clients puissent demeurer à l'abri lorsque la météo n'est pas favorable et aient la chance de discuter avec d'autres personnes dans la même situation qu'eux.



pluviales. D'ailleurs, pour une deuxième année de suite, nous n'avons pas dépassé les limites de concentration d'ammoniac non ionisé (le sous-produit de dégradation de l'agent de déglacage de pistes Urea). Cela veut dire que nos procédures de récupération sont appliquées avec succès.

À la suite d'une vérification du Système de gestion de l'environnement (SGE) en 2005, l'Administration a modifié ses programmes de gestion du bruit des aéronefs, de surveillance des eaux pluviales et de l'eau souterraine en 2006 pour corriger les éléments qui avaient été jugés perfectibles. Nous avons mis en place d'autres procédures normales d'exploitation (PNE) pour veiller à ce que les programmes modifiés soient suivis le plus possible. Nous avons accompli cette tâche avec succès et réalisé des améliorations tangibles dans plusieurs secteurs.

La vérification du SGE faisait également état de problèmes d'élimination des déchets dangereux. Ainsi, nous avons conclu une entente avec une entreprise de la région spécialisée dans ce domaine, et nous l'avons chargée de s'occuper de l'élimination des déchets comme la peinture, les bombonnes d'aérosol, les huiles, les solutions nettoyantes, les piles et les ampoules fluorescentes selon un processus parallèle au flux des déchets généraux et de faire en sorte que ceux-ci soient manipulés conformément aux politiques et aux règlements de l'Administration.

Nous avons mis en place un plan de réduction des déversements à l'aéroport dans lequel

on présentait les endroits où l'on pouvait conserver les déversements avant que ceux-ci sortent des limites du campus aéroportuaire. Nous avons aménagé des régulateurs de déversements à certains endroits et sur le site où se trouvent tous les réservoirs de stockage de l'AAIMCO, et tous les contremaîtres qui travaillent sur le terrain, les directeurs délégués, les plombiers et les pompiers ont reçu la formation nécessaire et sont prêts à intervenir de la bonne façon s'il y a un déversement.

En 2006, nous avons accordé beaucoup d'importance au recyclage. En mars, on a procédé à une vérification des déchets de l'aérogare, de l'Édifice des services intégrés (ESI) et de l'ancienne aérogare. On a conclu que l'aéroport en général pouvait s'efforcer de recycler davantage. Afin d'accroître le taux de recyclage, l'Administration a aménagé des bacs de recyclage à toutes les portes d'embarquement, juste à côté des bacs à ordures côté piste, et de nouveaux distributeurs d'essuie-tout économes un peu partout dans l'aérogare. L'Administration utilise désormais des sacs à ordures biodégradables afin de composter le papier essuie-tout recueilli. Cet effort de concert se poursuivra en 2007, et nous chercherons à améliorer considérablement les activités de recyclage à l'aéroport.

Conformément à la politique nouvellement approuvée d'engagement de responsabilité sociale, l'Administration a procédé à la mise en place d'un « programme d'achats écologiques ». La première étape de ce programme a été le remplacement des

anciens produits nettoyants chimiques par des produits écologiques, avec la collaboration de l'équipe d'entretien contractuelle Bee-Clean. D'ailleurs, on utilise de plus en plus de produits écologiques à l'ESI tant pour l'entretien des véhicules que pour les activités du Service d'intervention en cas d'urgence.

✦ Searidge Technologies a lancé un système révolutionnaire de surveillance des lieux à la fin de 2006 et avait besoin d'un collaborateur pour mettre à l'essai et évaluer cette technologie. Nous étions à la recherche d'un aéroport de classe mondiale et d'un exploitation internationale qui nous permettrait de commercialiser notre nouvelle technologie. L'Aéroport d'Ottawa était l'endroit par excellence, et au moment où nous poursuivons nos essais, le personnel de l'Administration nous offre un soutien continu qui se révèle essentiel au perfectionnement et à la mise au point de notre technologie.

Moodie Cheikh, directeur du développement commercial, Searidge Technologies



Mouvements d'aéronefs		Destinations directes		Origine et Destination
1997	68 000	1997	20	94 % du trafic (estimé)
1998	77 202	1998	21	
1999	81 808	1999	25	
2000	78 301	2000	26	
2001	72 630	2001	29	
2002	68 499	2002	30	
2003	69 798	2003	32	
2004	69 626	2004	25	
2005	66 146	2005	27	
2006	65 249	2006	31	

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 six à huit 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 2006, conformément aux Statuts de l'Administration. Les administrateurs se conforment en outre aux lignes directrices mentionnées 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
Ministre des Transports (gouvernement du Canada)	2
Gouvernement de l'Ontario	1
Ville d'Ottawa	2
Ville de Gatineau	1
Association du transport aérien du Canada	1
Ottawa Chamber of Commerce	1
Tourisme Ottawa	1
Chambre de commerce de Gatineau	1
Centre de recherche et d'innovation d'Ottawa	1
Comité de la régie d'entreprise de l'AAIMCO	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 à la page suivante représente la composition du Conseil d'administration au 31 décembre 2006. La transition vers la mise en candidature de tous les administrateurs par la liste d'organisme de sélection a été terminée en 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 • membre, Comité de vérification 	Comité de la régie d'entreprise de l'AAIMCO
	Peter Vice Vice-président	<ul style="list-style-type: none"> • secrétaire et membre, Comité exécutif • membre, Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération • membre, Comité de surveillance du PEA 	Comité de la régie d'entreprise de l'AAIMCO
	Geneviève Brown	<ul style="list-style-type: none"> • membre, Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération 	Ministre des transports (gouvernement du Canada)
	Raymond Brunet	<ul style="list-style-type: none"> • membre, Comité exécutif • membre, Comité de surveillance du PEA 	Chambre de commerce de Gatineau
	Jeffrey M. Dale	<ul style="list-style-type: none"> • membre, Comité exécutif 	Centre de recherche et d'innovation d'Ottawa
	Martin Leblanc	<ul style="list-style-type: none"> • membre, Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération 	Ville de Gatineau
	Charlie Logue	<ul style="list-style-type: none"> • membre, Comité de vérification 	Ministre des transports (gouvernement du Canada)
	Eric McSweeney	<ul style="list-style-type: none"> • membre, Comité de vérification 	Ottawa Chamber of Commerce
	Pat Murray	<ul style="list-style-type: none"> • membre, Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération • membre, Comité de surveillance du PEA 	Gouvernement de l'Ontario
	Michael Skrobica	<ul style="list-style-type: none"> • membre, Comité de vérification 	Association du transport aérien du Canada
	Joan Sun McGarry	<ul style="list-style-type: none"> • membre, Comité de vérification 	Ville d'Ottawa
	Pamela Sweet	<ul style="list-style-type: none"> • membre, Comité de vérification 	Ville d'Ottawa
	Whitman Tucker	<ul style="list-style-type: none"> • membre, Comité exécutif • membre, Comité de surveillance du PEA 	Tourisme Ottawa
	James Wright	<ul style="list-style-type: none"> • président, Comité de vérification • membre, Comité exécutif • membre, Comité de surveillance du PEA 	Comité de la régie d'entreprise de l'AAIMCO



Rémunération des administrateurs en 2006

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 et Comités

Membre du Conseil	Présence aux réunions du Conseil	Présence aux réunions de Comités
Jim Durrell	Présent à 10 des 10 réunions	Présent à 17 des 17 réunions
Peter Vice	Présent à 10 des 10 réunions	Présent à 9 des 10 réunions
Geneviève Brown (note 1)	Présente à 5 des 6 réunions	Présente à 0 de 1 réunion
Raymond Brunet	Présent à 8 des 10 réunions	Présent à 6 des 9 réunions
Jeffrey Dale	Présent à 7 des 10 réunions	Présent à 3 des 3 réunions
Martin Leblanc (note 1)	Présent à 7 des 7 réunions	Présent à 1 de 1 réunion
Charlie Logue (note 1)	Présent à 6 des 6 réunions	Présent à 3 des 3 réunions
Eric McSweeney	Présent à 10 des 10 réunions	Présent à 7 des 7 réunions
Pat Murray (note 1)	Présent à 5 des 6 réunions	Présent à 5 des 6 réunions
Michael Skrobica	Présent à 10 des 10 réunions	Présent à 7 des 8 réunions
Joan Sun McGarry (note 1)	Présente à 5 des 7 réunions	Présente à 3 des 3 réunions
Pamela Sweet	Présente à 10 des 10 réunions	Présente à 5 des 6 réunions
Whitman Tucker	Présent à 4 des 10 réunions	Présent à 8 des 8 réunions
James Wright	Présent à 10 des 10 réunions	Présent à 14 des 14 réunions
Michel Belley (note 2)	Présent à 2 des 2 réunions	Présent à 1 de 1 réunion
Michael Darch (note 2)	Présent à 2 des 2 réunions	Présent à 1 des 3 réunions
Larry Malloy (note 2)	Présent à 1 de 1 réunion	Présent à 1 de 1 réunion
Jean-Marie Séguin (note 2)	Présent à 3 des 3 réunions	Présent à 1 des 2 réunions
Carol Stephenson (note 2)	Présente à 0 de 3 réunions	Présente à 3 des 3 réunions

Note 1 – nouveau membre du Conseil dont le mandat a débuté le 25 avril 2006 ou après

Note 2 – membre ayant donné sa démission ou dont le mandat s'est terminé le 25 avril 2006 ou avant

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 tel que préparé par le président;
- 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.

■ 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 responsabilité de l'Administration, à des fins compatibles avec les activités de transport aérien;
- Effectuer l'agrandissement des installations de transport et favoriser l'activité économique par des moyens qui soient compatibles avec les activités de transport aérien.

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

- en publiant un rapport annuel;
- en organisant une assemblée publique annuelle;
- en organisant une assemblée annuelle avec les organismes de sélection;
- en établissant les comités consultatifs suivants ou en leur rendant compte :
 - Comité sur le bruit de l'aéroport
 - Comité consultatif des 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 et sera complété encore une fois au début 2007.

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 95 000 \$ (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 2006 :

Entrepreneur	Description du contrat	Raison de l'octroi à un fournisseur unique
Expertronic	97 000 \$ Fournir de l'équipement destiné au stationnement de surface	Assurer l'uniformité avec le matériel de commande de stationnement dont le contrat a été octroyé antérieurement par voie concurrentielle.
Bert Nibourg Construction	99 500 \$ Acquérir et entreposer du bois d'œuvre récupéré en vue de l'expansion de l'aérogare	Récupérer le bois de sapin de la Colombie-Britannique acquis auprès de l'entrepreneur retenu pour démolir le hangar suivant un processus concurrentiel public.
Electrical Safety Authority	165 000 \$ Services de sécurité continus	Seul fournisseur disponible pour assurer des services de sécurité continus.
Expertronic	215 000 \$ Fournir et livrer des distributrices de stationnement « Payez à pied » en 2007	Assurer l'uniformité avec le matériel de commande de stationnement dont le contrat a été octroyé antérieurement par voie concurrentielle.
Ottawa Truck Centre	317 700 \$ Fournir un camion à bascule à pont arrière simple et une pelle, de modèle Tandem Cab & Chassis	Maintenir un parc normalisé de matériel afin d'assurer l'efficacité des opérations.
FKI Logistex	495 000 \$ Entretien préventif du système de manutention des bagages	Seul prestataire de services d'entretien de matériel acquis suivant un processus concurrentiel public.

■ 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 2006, 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'amélioration aéroportuaire (FAA).

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

- elle consulte les transporteurs aériens, leur donne les explications nécessaires et leur communique les calculs montrant comment on est parvenu aux frais en question avant d'imposer tout changement. Elle passe par le Comité consultatif des lignes aériennes;
- 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;
- des sommaires des cinq derniers plans d'entreprise de l'Administration;
- 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'information à l'aéroport;
- composer les numéros des renseignements généraux, soit le 613-248-2125 ou le 613-248-2141;
- composer le numéro de la ligne d'information sur le bruit, soit le 613-248-2023;
- appeler des services en particulier de l'Administration ou leur écrire, à l'adresse suivante :
Bureau 2500, 1000, privé Airport Parkway,
Ottawa ON Canada K1V 9B4;
- 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 (de gauche à droite)

Michael Crockatt, Vice-président, Expansion commerciale et marketing

John Weerdenburg, Vice-président et chef des finances

Paul Benoit, Président et chef de la direction

Krista Kealey, Directrice, Communications et affaires publiques

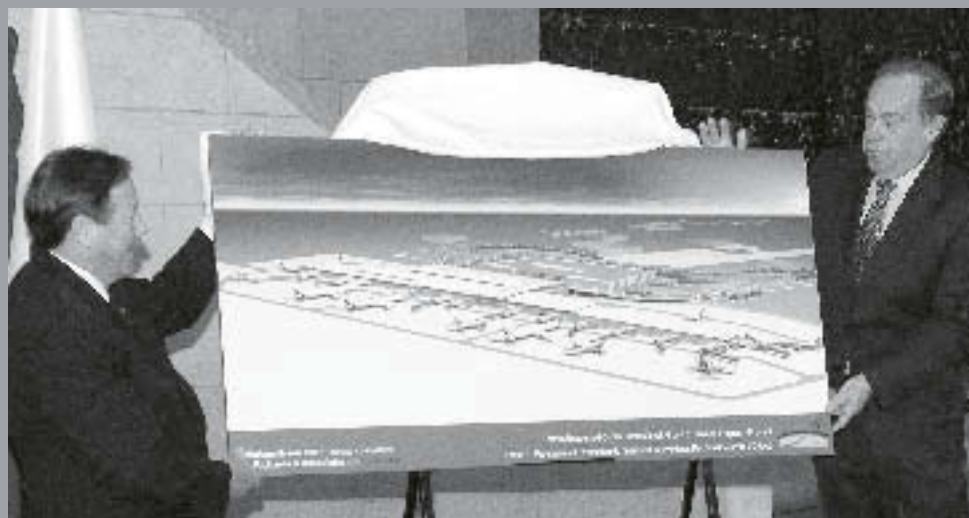
Ian Bell, Vice-président, Services de l'aérogare et technologie de l'information

Pierre Lanoix, Vice-président, Exploitation et construction

Louise Bergevin, Adjointe exécutive au président

Kathryn Prud'homme, Conseillère juridique

Absente : Linda Tougas, Vice-présidente, Ressources humaines



Le 4 avril 2006, Jim Durrell, président du Conseil d'administration, et Paul Benoit, président et chef de la direction, ont dévoilé le modèle de la phase II du Programme d'expansion de l'aéroport aux médias et au grand public. La phase II, qui prévoit une salle d'attente de plus de 7 000 mètres carrés, sera un prolongement de l'aérogare; un grand nombre des éléments et revêtements architecturaux similaires seront utilisés. Dans le cadre de l'engagement soutenu de l'Administration en matière environnementale, du bois de sapin de la Colombie-Britannique provenant de plusieurs hangars démolis datant de la Seconde Guerre mondiale sera intégré dans l'espace. Ce bois magnifique ajoutera chaleur et texture aux lieux et servira de memento du riche passé militaire de l'Aéroport d'Ottawa.



En 2006, l'Aéroport d'Ottawa a été une fois de plus reconnue pour son service à la clientèle dans le cadre du programme de qualité des services aéroportuaires (QSA). Le QSA, qui est le plus important programme mondial d'évaluation de la satisfaction de la clientèle des aéroports, compte plus de 90 aéroports internationaux et touche tous les aspects de l'expérience d'un client dans un aéroport particulier.

L'Administration est très fière d'avoir été reconnue comme suit :

- 2^e place en satisfaction de la clientèle parmi tous les aéroports inscrits qui desservent de 0 à 5 millions de passagers;
- 3^e place en satisfaction de la clientèle parmi tous les aéroports domestiques inscrits;
- 3^e place en satisfaction de la clientèle parmi tous les aéroports inscrits en Amérique.

L'Administration tient à remercier les clients qui ont pris le temps de remplir les questionnaires aux portes d'embarquement tout au long de l'année.

DE CLASSE MONDIALE

BILAN FINANCIER DE 2006

Le présent bilan financier fait état des résultats et de la situation financière de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa pour l'exercice s'étant terminé le 31 décembre 2006. On recommande de lire le présent bilan en même temps que les états financiers vérifiés et les notes connexes de l'Administration. Le présent bilan 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.

Rendement global

Pour l'exercice s'étant terminé le 31 décembre 2006, les bénéfices avant amortissement ont été de 10,9 millions de dollars, comparativement à 9,0 millions de dollars pour l'exercice s'étant terminé le 31 décembre 2005. Le facteur ayant eu la plus forte incidence sur les résultats a été l'augmentation de 1,7 million de dollars du montant payé en redevances aéronautiques à l'Administration en raison d'une augmentation nette de 5,78 % des tarifs aéronautiques facturés aux compagnies aériennes. Cette hausse, mise en œuvre le 1^{er} janvier 2006, visait à atténuer l'incidence de la réduction du nombre de places disponibles entraînée par la faillite de Jetsgo en 2005. La charge d'amortissement a été de 14,2 millions de dollars en 2006, comparativement à 13,4 millions de dollars en 2005, en raison de l'amortissement du coût de la nouvelle aérogare et des installations sur leur durée de vie économique prévue. La hausse de la charge d'amortissement en 2006 reflète l'amortissement du coût des travaux d'expansion du stationnement étagé, que l'on a ouvert à la fin de 2005. Après soustraction de l'amortissement, l'excédent des dépenses par rapport aux revenus en 2006 s'est élevé à 3,3 millions de dollars, comparativement à 4,4 millions de dollars en 2005.

Quelques données annuelles

Les résultats nets d'exploitation de l'Administration pour la période triennale ayant pris fin le 31 décembre 2006 se résument comme suit :

(en millions de dollars)	2006	2005	2004
Revenus	75,8 \$	72,5 \$	69,6 \$
Dépenses avant amortissement	64,9	63,5	60,7
Bénéfices avant amortissement	10,9	9,0	8,9
Amortissement	14,2	13,4	13,2
Revenus nets par rapport aux dépenses	(3,3) \$	(4,4) \$	(4,3) \$
Total de l'actif	363,4 \$	356,4 \$	359,7 \$
Total de la dette à long terme	272,4 \$	273,6 \$	273,5 \$

Résultats d'exploitation

■ Activités d'exploitation

Depuis la croissance fulgurante de 2004, marquée par une hausse de près de 11 % du nombre de passagers par rapport à 2003, le nombre de passagers a connu en 2005 et en 2006 une croissance modérée, ayant montré une hausse de 1,9 % de 2005 à 2006.

On a remarqué une hausse du nombre de passagers entre 2005 et 2006 dans tous les secteurs, et voici les pourcentages :

- vols domestiques, 1,0 %;
- vols transfrontaliers, 2,3 %;
- vols internationaux, 12,0 %.

La faillite de Jetsgo en 2005 a entraîné une réduction du nombre de sièges peu coûteux offerts par les compagnies aériennes sur le marché domestique, si bien que les voyageurs qui recherchent les bas prix ont trouvé le marché des services aériens moins attrayant. En septembre 2006, CanJet a mis fin à son service régulier tel que prévu, ce qui a eu un impact sur le nombre de places disponibles dans les vols à destination et en partance du Canada atlantique. Étant donné l'effet de ces événements sur le nombre de sièges disponibles et la croissance de l'économie locale à un rythme inférieur à celui de l'Ouest canadien, le nombre de passagers dans les vols domestiques est demeuré pratiquement inchangé par rapport à la période comparable en 2005. Les transporteurs, dont le nombre de places disponibles est limité, ont réagi à la forte demande de services aériens dans l'Ouest canadien. Étant donné la forte demande dans l'Ouest canadien et le taux d'occupation presque complet des aéronefs, les transporteurs n'ont pas eu besoin de s'ajuster au marché en réduisant leurs tarifs pour remplir leurs sièges dans le Centre et l'Est du Canada. Ce manque de concurrence aurait eu un effet sur la hausse du nombre de passagers dans les vols domestiques. Pour effacer quelque peu cette diminution du nombre de places disponibles à l'aéroport, Porter Airlines a commencé à offrir un service régulier quotidien entre Ottawa et l'Aéroport du centre-ville de Toronto à la fin octobre 2006.

La croissance du nombre de voyages vers les destinations transfrontalières et les

destinations soleil internationales connaît un tout autre scénario. En 2004, on avait observé une hausse record de 27 % du nombre de

passagers dans les vols internationaux par rapport à 2003, surtout dans les vols nolisés vers les destinations soleil. Même après la croissance et les statistiques

impressionnantes de 2004, le nombre de passagers dans les vols internationaux a continué de dépasser les attentes. Le nombre de passagers dans les vols

internationaux en 2005, quoique supérieur à celui de 2004, 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 plus petit nombre de chambres disponibles dans les hôtels des destinations soleil. En 2005, il semble que les voyageurs ont choisi les destinations soleil des États-Unis plutôt que les autres destinations internationales, le nombre de passagers dans les vols transfrontaliers ayant connu une croissance de 12 % par rapport à 2004. Le nombre de passagers dans les vols vers les destinations soleil internationales a rebondi en 2006, le nombre de passagers dans les vols internationaux ayant connu une hausse de 12 % par rapport à 2005, et le nombre de passagers dans les vols transfrontaliers ayant crû de 2 % par rapport à 2005.

En 2006, le nombre de passagers dans les vols domestiques d'Air Canada a crû d'environ 3 % par rapport à 2005, et celui de WestJet a augmenté d'environ 8 % sur la même période. Puisque CanJet a cessé ses activités en septembre 2006, Air Canada et WestJet ont toutes les deux hérité de leur part de la demande de places dans les vols entre Ottawa et le Canada atlantique et augmenté leur chargement et le prix de leurs billets en conséquence. La croissance affichée du côté des vols transfrontaliers et internationaux provient principalement des vols nolisés non réguliers.

Voici la comparaison du nombre de passagers entre 2005 et 2006 par trimestre et par secteur :

	Vols domestiques	Vols transfrontaliers	Vols internationaux
1 ^{er} tr.	baisse de 2,0 %	hausse de 4,5 %	hausse de 21,4 %
2 ^e tr.	hausse de 3,5 %	baisse de 0,1 %	hausse de 6,4 %
3 ^e tr.	hausse de 1,0 %	baisse de 2,3 %	baisse de 3,9 %
4 ^e tr.	hausse de 1,3 %	hausse de 7,3 %	hausse de 14,8 %

Voici le nombre de passagers par trimestre :

	2006	2005	% variation
1 ^{er} tr.	973 462	956 418	1,8 %
2 ^e tr.	958 263	930 522	3,0 %
3 ^e tr.	943 878	943 343	0,1 %
4 ^e tr.	932 153	905 150	3,0 %
Total	3 807 756	3 735 433	1,9 %

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 principaux facteurs qui déterminent le montant des redevances aéronautiques facturées aux compagnies aériennes. La faillite de Jetsgo en 2005 a réduit considérablement le nombre de sièges disponibles au cours de l'année. Le nombre total de sièges atterris en 2005 a diminué de 6,2 % par rapport à 2004. Cette perte de capacité a lentement été compensée par d'autres compagnies aériennes, et en 2006, le nombre de sièges atterris a diminué par rapport à 2005, mais seulement de 0,6 %. Les compagnies aériennes ont rempli plus de sièges en mettant moins d'aéronefs en vol en 2006 et indiqué toute l'année que leur facteur de chargement, ou le pourcentage de sièges occupés dans leurs aéronefs, était supérieur à celui de 2005.

■ Revenus

En 2006, les revenus ont crû de 5 % et atteint 75,8 millions de dollars, comparativement à 72,5 millions de dollars en 2005. Sur cette hausse de 3,3 millions de dollars, les frais d'amélioration aéroportuaire ont représenté 0,4 million de dollars, les revenus aéronautiques 1,7 million de dollars, le stationnement pour voitures 0,4 million de dollars, et les autres revenus 0,8 million de dollars.

Revenus par catégorie

(en milliers de dollars)

	2006	2005	Variation	%
Frais d'amélioration aéroportuaire	24 926 \$	24 520 \$	406 \$	2 %
Droits d'aérogare et redevances de la passerelle d'embarquement	16 792	15 658	1 134	7 %
Droits d'atterrissage	9 922	9 352	570	6 %
Concessions	8 726	8 412	314	4 %
Stationnement pour voitures	8 810	8 399	411	5 %
Location de terrains et d'espaces	4 184	3 896	288	7 %
Intérêts	491	561	(70)	
Autres revenus	1 969	1 705	264	15 %
	75 820 \$	72 503 \$	3 317 \$	5 %

L'augmentation des frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) s'explique par la hausse du nombre de passagers. En moyenne, environ 94 % des passagers embarqués avaient pour point d'origine Ottawa (par rapport à ceux qui avaient une correspondance à Ottawa) en 2006, un taux inchangé par rapport à 2005, bien que le pourcentage connaisse une tendance à la hausse. 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 suivant le mois de l'embarquement.

Les revenus aéronautiques représentent la source la plus importante de revenus pour l'Administration. Les revenus aéronautiques totaux, qui englobent les droits d'aérogare, les redevances de la passerelle d'embarquement et les droits d'atterrissage facturés aux transporteurs, se sont élevés à 26,7 millions de dollars en 2006, soit 6,8 % de plus que les revenus de 25,0 millions de dollars affichés en 2005. L'arrêt des activités de Jetsgo au début du mois de mars 2005 a influé sur les revenus aéronautiques pendant le reste de l'année et au début de 2006, les compagnies aériennes ayant haussé leur facteur de chargement (nombre de places occupées par des passagers), d'autant plus que le nombre d'atterrissages à l'Aéroport d'Ottawa a diminué. Pour atténuer l'effet de la hausse du facteur de chargement des transporteurs

aériens et de la réduction du nombre total de sièges atterrés à Ottawa, l'Administration a imposé une augmentation nette de 5,78 % des tarifs aéronautiques à compter du 1^{er} janvier 2006. Le nombre total de sièges au cours des neuf premiers mois de 2006 est demeuré inférieur de 1,9 % à celui de 2005, mais il a augmenté au quatrième trimestre, le total pour l'année s'étant fixé tout juste sous le niveau maintenu en 2005. Toutefois, comme les tarifs aéronautiques pour les vols transfrontaliers et internationaux sont supérieurs à ceux des vols domestiques, la croissance de l'activité internationale a eu un effet positif sur les revenus aéronautiques.

Même après l'augmentation des redevances aéronautiques en 2006, les tarifs facturés par Ottawa sont demeurés parmi les plus faibles au Canada. En raison d'une diminution du loyer que paye l'Administration au gouvernement fédéral de 12,5 millions de dollars en 2006 à 11,5 millions de dollars en 2007, l'Administration a annoncé vers la fin de 2006 qu'elle diminuerait le tarif des droits d'atterrissage qu'elle facture aux compagnies aériennes à compter du 1^{er} janvier 2007. Ainsi, elle a réduit les tarifs s'appliquant aux vols en provenance de destinations internationales et transfrontalières et les a établis aux mêmes taux que les vols domestiques.

Les revenus des concessions sont passés de 8,4 millions de dollars en 2005 à 8,7 millions de dollars en 2006, en grande partie grâce à l'augmentation des garanties annuelles minimales dans les contrats des concessions

alimentaires et de vente au détail. Les revenus de stationnement pour voitures sont passés de 8,4 millions de dollars en 2005 à 8,8 millions de dollars en 2006. L'augmentation du nombre de passagers et la croissance de la demande de stationnement, ainsi que les options de stationnement pratiques qu'a offertes le Programme d'expansion de l'aéroport (PEA), ont toutes contribué à la hausse des revenus de stationnement. Les revenus de location de terrains et d'espaces ont augmenté grâce au loyer payé par les nouveaux locataires qui ont ouvert une entreprise sur les terrains excédentaires de l'aéroport.

Les revenus d'intérêts 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. Les soldes moyens de trésorerie ont diminué en raison des dépenses en immobilisations, mais les taux d'intérêt à court terme ont augmenté, si bien que les revenus d'intérêts en 2006 se comparent à ceux de 2005.



■ Dépenses

Les dépenses avant amortissement sont passées de 63,5 millions de dollars en 2005 à 64,9 millions de dollars en 2006. De plus, la charge d'amortissement est passée de 13,4 millions de dollars en 2005 à 14,2 millions de dollars en 2006, l'Administration ayant continué d'amortir le coût de la nouvelle aérogare et des installations connexes. Cette hausse s'explique principalement par l'amortissement du coût de l'expansion du stationnement étagé, achevé et mis en service à la fin de 2005.

Dépenses par catégorie

(en milliers de dollars)

	2006	2005	Variation	%
Loyer foncier	12 487 \$	12 958 \$	(471) \$	(4 %)
Matériaux, fournitures et services	17 491	17 058	433	3 %
Salaires et avantages	13 367	12 058	1 309	11 %
Paiements tenant lieu de taxes municipales	3 875	3 690	185	5 %
Intérêts	17 723	17 727	(4)	0 %
	64 943 \$	63 491 \$	1 452 \$	2 %

Le loyer foncier payable au gouvernement du Canada a diminué de 3,6 % et s'est établi à 12,5 millions de dollars en 2006 en raison des modifications apportées à la formule d'établissement du loyer. L'Administration

selon un principe cumulatif. Après la période de transition, le loyer sera perçu à raison d'un taux maximal de 12 % sur les revenus annuels qui dépassent 250 millions de dollars, selon le tableau suivant :

Revenus bruts	Loyer à payer	Loyer foncier maximal cumulatif
sur la première tranche de 5 millions de dollars de revenus	0 %	0 \$
sur la tranche suivante de 5 millions de dollars	1 %	50 000 \$
sur la tranche suivante de 15 millions de dollars	5 %	800 000 \$
sur la tranche suivante de 75 millions de dollars	8 %	6 800 000 \$
sur la tranche suivante de 150 millions de dollars	10 %	21 800 000 \$
sur les revenus qui dépassent 250 millions de dollars	12 %	

exploite l'aéroport en vertu d'un bail foncier 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. L'Administration a conclu et signé une modification de son bail foncier pour refléter cette nouvelle disposition en décembre 2005. Ce loyer réduit sera mis en œuvre par phases pendant une période de transition entre 2006 et 2010. À compter de 2010, le loyer foncier sera calculé en pourcentage des revenus bruts, conformément à la définition figurant dans le bail. L'Administration ne paiera pas de loyer sur la première tranche de 5 millions de dollars de ses revenus, et le pourcentage du loyer à payer augmentera en fonction des revenus,

Voici une estimation du loyer minimal en vertu du bail foncier modifié pour les cinq prochaines années :

2007	11,5 millions de dollars
2008	10,1 millions de dollars
2009	7,3 millions de dollars
2010	5,4 millions de dollars
2011	5,6 millions de dollars

Le coût des matériaux, des fournitures et des services est passé de 17,1 millions de dollars en 2005 à 17,5 millions de dollars en 2006, surtout en raison de l'utilisation accrue de produits chimiques et de fournitures nécessaires à l'entretien des pistes dû au mauvaises conditions météorologiques du trimestre ayant pris fin le 31 mars 2006. Ces

coûts ont aussi subi les contrecoups de la hausse du prix du carburant et de l'énergie (quoique ceux-ci ont été effacés par des remboursements permettant un ajustement au marché de la part de l'Ontario Power Generation Corporation; ces remboursements ne devraient pas être maintenus). Par ailleurs, les coûts ont augmenté en raison des besoins de rénovation et d'entretien et des nouveaux contrats d'entretien du matériel et des logiciels. La garantie de ces biens a expiré en octobre 2005, c'est-à-dire au deuxième anniversaire de l'ouverture de la nouvelle aérogare.

Les salaires et les avantages sont passés de 12,1 millions de dollars en 2005 à 13,4 millions de dollars en 2006. Ceux-ci comprennent par ailleurs le coût estimatif des prestations de retraite, qui ont connu une augmentation de 0,8 million de dollars de 2005 à 2006, ce qui reflète les résultats de la plus récente évaluation actuarielle réalisée en juin 2006. Celle-ci a tenu compte de l'évolution des hypothèses quant à l'âge de la retraite et de la mortalité, si bien que les estimations ont aussi changé. Par ailleurs, le coût des salaires et des avantages en 2006 reflète une augmentation convenue des tarifs et une hausse des coûts de déneigement.

Les paiements tenant lieu de taxes municipales ont augmenté de 5 %, conformément à la loi provinciale qui en régit le calcul. Ainsi, ces paiements se fondent sur un taux fixe imposé par la loi pour l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa puis sont multipliés par le nombre de passagers de l'année précédente, mais leur hausse ne peut pas excéder 5 % par rapport à l'année précédente. Les 3,9 millions de dollars payés pour 2006 reflètent la forte augmentation du nombre de passagers en 2004. Les paiements tenant lieu de taxes augmenteront encore de 5 % en 2007 par rapport à 2006 en vertu de cette loi et, selon l'hypothèse d'une augmentation de 3 % du nombre de passagers en 2007, les paiements tenant lieu de taxes augmenteront encore de 3,8 % en 2008.

Les dépenses en intérêts reflétées dans l'état des résultats contiennent principalement les intérêts sur la dette associée au PEA.

Sommaire des résultats trimestriels

Voici quelques données financières trimestrielles non vérifiées pour les huit derniers trimestres :

(en millions de dollars)	2005				2006			
	mars	juin	sept.	déc.	mars	juin	sept.	déc.
Trimestre ayant pris fin en								
Revenus	18,2 \$	18,2 \$	18,3 \$	17,8 \$	19,5 \$	18,6 \$	18,7 \$	19,0 \$
Dépenses	16,0	15,2	15,2	17,1	16,8	16,1	15,1	16,9
Revenus avant amortissement	2,2	3,0	3,1	0,7	2,7	2,5	3,6	2,1
Amortissement	3,3	3,3	3,4	3,4	3,5	3,6	3,6	3,5
Excédent des dépenses par rapport aux revenus	(1,1) \$	(0,3) \$	(0,3) \$	(2,7) \$	(0,8) \$	(1,1) \$	(0,0) \$	(1,4) \$

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.

Dépenses d'investissement

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

En 2006, l'Administration a effectué des sorties de fonds de 18,1 millions de dollars pour les dépenses en capital importantes, c'est-à-dire les coûts de planification et de conception, les travaux préparatoires sur place et les travaux de construction relatifs à la phase II du PEA et la remise des retenues et les paiements finals relatifs à l'expansion du stationnement étagé réalisée à la fin de 2005. Par ailleurs, en 2006, l'Administration

a effectué des sorties de fonds de 4,1 millions de dollars pour couvrir les dépenses d'investissement.

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 au cours de la même année. Cette phase, à laquelle on consacre un budget de 111 millions de dollars, comprend 13 millions de dollars pour l'ajout d'espaces au stationnement étagé (travaux terminés

d'embarquement), la démolition de l'ancienne aérogare, et l'aménagement d'infrastructures côté piste pour accueillir l'aérogare agrandie, et 3 millions de dollars pour des rénovations dans la section de l'aérogare réservée aux vols transfrontaliers. Les travaux devraient être achevés à la fin de 2008. On ne prévoit pas être obligés de procéder à la phase III du PEA avant 2017. Le plan directeur de l'Administration fait l'objet d'une mise à jour au début de 2007 et contiendra de plus amples renseignements sur les futurs besoins d'infrastructures, c'est-à-dire dans plus de cinq ans.

L'Administration avait déjà terminé les travaux d'expansion du stationnement étagé de 13 millions de dollars à l'intérieur des limites budgétaires et en avance sur son calendrier à la fin de 2005, et au 31 décembre 2006, l'Administration avait des obligations contractuelles dont la valeur excédait 65 millions de dollars pour la phase II du PEA, et jusqu'à présent, elle avait dépensé un total de 21 millions de dollars. D'après la valeur de ces contrats et la nature des autres offres à présenter en 2007, l'Administration respecte son budget et son calendrier pour la phase II du Programme d'expansion de l'aéroport.

Paiements pour les années prenant fin le 31 décembre

(en milliers de dollars)	Total	2007	2008	2009	2010	2011	Années suivantes
Dettes à long terme (note 1)	282 433 \$	129 985 \$	1 510 \$	1 765 \$	2 041 \$	2 339 \$	144 793 \$
Engagements d'exploitation	12 688	6 298	4 825	826	198	198	343
Engagements d'immobilisations	46 800	40 200	6 600				
Total des obligations contractuelles	341 921 \$	176 483 \$	12 935 \$	2 591 \$	2 239 \$	2 537 \$	145 136 \$

Note 1 – Les paiements représentent le capital sur la dette émise et comprennent une obligation de série A de 120 millions de dollars qui vient à échéance en 2007 et 8,7 millions de dollars de prélèvements en vertu de services bancaires à court terme, que l'Administration prévoit refinancer sur sa dette à long terme en 2007. La note 6 des états financiers contient de plus amples renseignements sur les taux d'intérêt et les dates d'échéance de la dette à long terme.

en 2005), 95 millions de dollars pour l'expansion de la nouvelle aérogare (c'est-à-dire l'ajout de 7 000 mètres carrés à la salle d'embarquement et de 12 nouvelles portes

Obligations contractuelles

De plus, si on part du principe que les hypothèses économiques et les mesures

de financement actuelles ne changeront pas, l'Administration compte verser des subventions aux régimes de retraite de 1 256 millions de dollars par année au cours des quatre prochaines années. La note 8 des états financiers contient de plus amples détails.

Liquidité et ressources en capital

À titre de société sans capital social, l'Administration finance ses activités, y compris le service de la dette, à l'aide des revenus d'exploitation et des revenus des FAA. C'est l'Administration qui gère ses activités pour faire en sorte que les revenus des FAA ne soient pas utilisés pour payer les dépenses courantes liées à l'exploitation. Les revenus des FAA servent à payer les frais de service de la dette et les autres dépenses relatives au PEA. L'Administration finance les principales dépenses d'infrastructure en empruntant sur les marchés des capitaux et en utilisant le crédit bancaire.

L'Administration a toujours des facilités de crédit renouvelables sur 364 jours pour un total de 117 millions de dollars auprès de deux banques canadiennes. Ces facilités expirent le 25 octobre 2007. Elles comprennent un crédit à l'exploitation de 20 millions de dollars pour acquitter les besoins financiers quotidiens et une somme supplémentaire de 97 millions de dollars pour honorer les besoins généraux d'entreprise, notamment supporter le fonds de roulement, et le paiement des principales dépenses d'investissement à court terme avant le recours au financement à long terme dans les marchés des capitaux.

En 2002, pendant la phase I du PEA, l'Administration avait préparé une plate-forme des marchés des capitaux en vertu d'un acte constitutif de fiducie contenant les termes de toutes les dettes, y compris les facilités de crédit bancaire et les obligations-recettes. L'Administration avait alors émis deux séries d'obligations-recettes en 2002 :

- 120 millions de dollars d'obligations de série A sur 5 ans à 5,64 % venant à échéance le 25 mai 2007;
- 150 millions de dollars d'obligations de série B sur 30 ans à 6,973 % venant à échéance le 25 mai 2032.

L'Administration entend recourir aux marchés des capitaux d'ici mai 2007 et émettre d'autres obligations qui serviront à rembourser les emprunts contractés en vertu des facilités de crédit bancaire, à payer les travaux d'expansion de l'aéroport, et à refinancer les obligations-recettes de série A de 120 millions de dollars à 5,64 %.

En vertu de l'acte constitutif de fiducie (ACF), l'Administration est tenue de maintenir avec le fiduciaire un fonds de service et de réduction de la dette équivalant à six mois de service de la dette. Au 31 décembre 2006, le solde du fonds de réserve et de service de la dette était de 9,2 millions de dollars, un montant supérieur à celui exigé par l'ACF. L'ACF exige également que l'Administration maintienne un fonds de réserve de fonctionnement et d'entretien équivalant à 25 % des dépenses de fonctionnement et d'entretien établies pour l'année précédente. Ce fonds peut être maintenu sous forme de liquidités et de placements détenus par l'Administration, ou sous forme de facilités de crédit consenties mais non utilisées. Au 31 décembre 2006, 7,3 millions de dollars des facilités de crédit de l'Administration avaient été consacrés exclusivement au fonds de réserve de fonctionnement et d'entretien établi d'après les dépenses pour 2005. Au 31 décembre 2006, l'Administration était parfaitement conforme aux dispositions de ses facilités de crédit, y compris celles de l'acte constitutif de fiducie concernant les fonds de réserve, les mouvements de trésorerie et la clause restrictive sur les taux.

Au cours de l'année 2006, 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 de ses obligations-recettes en vertu de l'ACF.

Avant d'entrer dans les marchés des capitaux, l'Administration utilise ses actuelles facilités de crédit bancaire pour subventionner l'expansion de l'aéroport, c'est-à-dire la phase II du PEA. Le coût projeté de la phase II, qui comprend le coût de l'agrandissement du stationnement étagé en 2005, s'élève à 111 millions de dollars, à l'exclusion des intérêts capitalisés. La dette maximale de l'Administration, y compris la dette actuellement en suspens, ne doit pas excéder

350 millions de dollars (une augmentation d'environ 80 millions de dollars par rapport aux montants en suspens à la fin de 2006).

Le solde de trésorerie de l'Administration a diminué d'environ 11,3 millions de dollars pendant l'exercice 2006, surtout à cause de la somme nécessaire au financement des dépenses d'investissement. À la fin de l'exercice s'étant terminé le 31 décembre 2006, l'Administration montrait un endettement bancaire de 8,7 millions de dollars, constitué de montants prélevés de ses marges de crédit bancaires et de chèques en suspens. Entre le 31 décembre 2005 et le 31 décembre 2006, les comptes débiteurs de l'Administration avaient montré une baisse de 0,5 million de dollars et s'établissaient à environ 4,5 millions de dollars. Cette diminution s'expliquait principalement par l'encaissement anticipé à la fin de 2006 des frais d'amélioration aéroportuaire, ce qui a ainsi réduit la somme estimée à recevoir à ce moment précis.

Risques et incertitudes

■ Volume d'activité aéronautique

L'Administration continuera de faire face à certains risques qui échappent à son contrôle et qui auront peut-être une incidence considérable sur sa situation financière. Les revenus de l'aéroport sont grandement influencés en fonction du nombre de passagers. Le nombre de passagers dépend de la demande de services aériens. Les événements des dernières années ont rappelé la nature volatile 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.

L'incertitude financière de l'industrie des services aériens, bien qu'elle soit assez stable à l'heure actuelle au Canada, demeure toujours un risque pour l'Administration. Il ne faut pas surestimer ce risque, car environ 94 % des passagers qu'a accueillis l'Aéroport international d'Ottawa avaient Ottawa comme point d'origine ou comme

destination (par opposition aux voyageurs qui avaient une correspondance à Ottawa). Les voyageurs en correspondance sont plus vulnérables aux fluctuations en raison des changements d'horaire et d'itinéraire des compagnies aériennes. Par ailleurs, la majorité des voyageurs qui passent par l'aéroport sont des voyageurs d'affaires, dont les décisions de déplacement sont moins discrétionnaires que celles des voyageurs d'agrément.

■ Assurance de responsabilité applicable à l'aviation

L'offre d'une bonne couverture d'assurance est assujettie à la situation du marché global de l'assurance et aux dossiers 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 eu 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 millions de dollars américains, la limite de couverture d'assurance actuellement offerte aux exploitants d'aéroport dans le marché. À l'origine, le gouvernement du Canada avait 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.

■ Loi sur les aéroports du Canada

En juin 2006, le gouvernement du Canada a présenté au Parlement une nouvelle *Loi sur les aéroports du Canada* dans le cadre de la première lecture du projet de loi C-20.

Celui-ci prévoit un cadre régissant les droits aéroportuaires (redevances aéronautiques

et frais d'amélioration aéroportuaire) de façon à ce que chaque aéroport soit tenu d'élaborer une méthode d'établissement des droits. En vertu de cette méthode, les projections des revenus découlant des droits ne peuvent pas dépasser les besoins financiers d'une administration aéroportuaire, lesquels peuvent comprendre les obligations contractuelles relatives à l'emprunt de sommes d'argent et les réserves en vue de dépenses futures. En vertu du projet de loi C-20, il est possible de porter des droits en appel auprès de l'Office des transports du Canada au motif qu'une administration aéroportuaire, dans la mise en application ou l'augmentation de ses droits, n'avait pas de méthode d'établissement des droits ou n'était pas conforme à un principe imposant une responsabilité ou à une exigence en vertu des dispositions relatives au préavis de la Loi. L'Administration, en compagnie d'autres administrations aéroportuaires, prend part à un processus de consultation avec Transports Canada au sujet du projet de loi C-20. Les administrations aéroportuaires cherchent à faire en sorte que la loi, si elle est adoptée, leur permette de conserver la possibilité d'augmenter leurs droits et leurs tarifs pour répondre à d'éventuels besoins financiers. Si cette loi restreint la capacité de

l'Administration de modifier ses droits et ses tarifs, sa cote de solvabilité pourrait diminuer de façon importante, et les capitaux qu'elle emprunte pourraient lui coûter plus cher.

■ Risques relatifs aux travaux de construction

Les retards et la majoration des coûts représentent toujours des risques dans un projet de construction. En août 2006, on a amorcé les travaux relatifs à la phase II du PEA, qui correspond à l'expansion de l'aérogare mise en service en 2003. Jusqu'ici, les travaux respectent les échéances et le budget. Plus des deux tiers (2/3) des coûts projetés de 95 millions de dollars relatifs à ce projet sont des contrats à forfait qui respectent les limites budgétaires, et les travaux avancent bien. Ainsi, les risques associés aux travaux de construction ne sont pas aussi élevés qu'ils pouvaient l'être au début de 2006, au moment de l'approbation de la phase II par le Conseil d'administration.



L'Aéroport d'Ottawa est devenu un lieu privilégié pour le tournage de vidéos d'entreprise et de formation, ainsi que de films. En 2006, Uberdo Productions était sur place pour tourner un film vidéo d'information et de formation rempli d'action que l'on utilisera au nouveau Centre du patrimoine de la GRC. Le Centre, qui jouera un rôle important dans le programme de formation de tous les cadets de la GRC, doit ouvrir ses portes en mai 2007 à Régina, Saskatchewan.

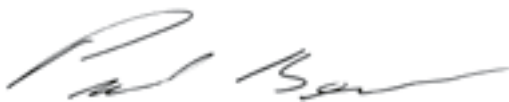
RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION EN CE QUI CONCERNE LES ÉTATS FINANCIERS

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 son jugement, surtout dans le cas où des transactions influençant l'exercice considéré dépendent d'événements futurs. Toute l'information financière se trouvant dans le rapport annuel est conforme à l'information et aux données incluses dans les états financiers.

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

Le Conseil d'administration s'acquitte de ses responsabilités envers les états financiers grâce à son Comité de vérification composé uniquement d'administrateurs qui ne sont ni dirigeants ni employés de l'Administration. Ce comité se réunit périodiquement avec la direction et les vérificateurs indépendants pour examiner les résultats et discuter de la vérification, du contrôle interne, des conventions comptables et de sujets de présentation de l'information financière. Le Comité de vérification présente ses constatations au Conseil d'administration qui examine et approuve les états financiers vérifiés. Les états financiers ci-joints ont été examinés par le Comité de vérification et approuvés par le Conseil d'administration.

Les états financiers ont été vérifiés par Deloitte & Touche, s.r.l. comptables agréés, désignés lors de l'assemblée publique annuelle. Le rapport des vérificateurs se trouve à la page suivante.



Paul Benoit
Président et chef de la direction



John G. Weerdenburg, C.A.
Vice-président et chef des finances

DE CLASSE MACDONALDIALE

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS



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

Nous avons vérifié le bilan de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa au 31 décembre 2006 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.

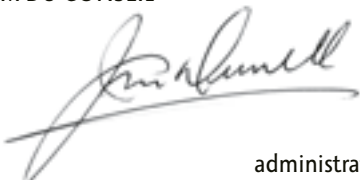

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2006 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement 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
Titulaires d'un permis en expertise comptable
Ottawa, Ontario
Le 31 janvier 2007

BILAN

au 31 décembre 2006 (en milliers de dollars)

	<u>2006</u>	<u>2005</u>
ACTIF		
ACTIF À COURT TERME		
Encaisse	– \$	2 600 \$
Débiteurs	4 539	5 094
Fournitures de consommation	1 112	1 061
Frais payés d’avance et avances	666	555
	<u>6 317</u>	<u>9 310</u>
FONDS DE RÉSERVE POUR LE SERVICE DE LA DETTE (note 6 (A))	9 206	8 835
FRAIS DE FINANCEMENT REPORTÉS (note 6 (F))	2 576	2 949
IMMOBILISATIONS CORPORELLES (note 3)	339 312	330 108
AUTRES ACTIFS (note 4)	6 005	5 228
	<u>363 416 \$</u>	<u>356 430 \$</u>
PASSIF		
PASSIF À COURT TERME		
Endettement bancaire (note 5)	8 712 \$	– \$
Créditeurs et frais courus	11 214	9 713
Tranche de la dette à long terme échéant à moins d’un an (note 6)	1 273	656
	<u>21 199</u>	<u>10 369</u>
PASSIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES (note 8)	2 736	1 989
DÉPÔTS DE GARANTIE	366	466
DETTE À LONG TERME (note 6)	272 449	273 587
	<u>296 750</u>	<u>286 411</u>
Engagements et éventualités (note 10)		
ACTIF NET (note 7)	<u>66 666</u>	<u>70 019</u>
	<u>363 416 \$</u>	<u>356 430 \$</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 2006 (en milliers de dollars)

	<u>2006</u>	<u>2005</u>
REVENUS		
Frais d'amélioration aéroportuaire (note 7)	24 926 \$	24 520 \$
Redevances générales d'aérogare et passerelles d'embarquement	16 792	15 658
Redevances d'atterrissage	9 922	9 352
Concessions	8 726	8 412
Stationnement	8 810	8 399
Locations de terrain et de locaux	4 184	3 896
Intérêts	491	561
Autres revenus	1 969	1 705
	<u>75 820</u>	<u>72 503</u>
DÉPENSES		
Loyer à Transports Canada (note 10)	12 487	12 958
Matériaux, fournitures et services (note 11)	17 491	17 058
Salaires et avantages sociaux	13 367	12 058
Paiements tenant lieu des impôts fonciers	3 875	3 690
Intérêts (note 6 (D))	17 723	17 727
	<u>64 943</u>	<u>63 491</u>
BÉNÉFICE AVANT LA DÉPRÉCIATION	10 877	9 012
DÉPRÉCIATION	<u>14 230</u>	<u>13 452</u>
EXCÉDENT DES DÉPENSES SUR LES REVENUS	(3 353)	(4 440)
ACTIF NET, AU DÉBUT DE L'ANNÉE	<u>70 019</u>	<u>74 459</u>
ACTIF NET, À LA FIN DE L'ANNÉE	<u>66 666 \$</u>	<u>70 019 \$</u>

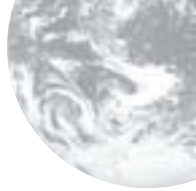
(voir les notes accompagnant les états financiers)

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

de l'exercice terminé le 31 décembre 2006 (en milliers de dollars)

	2006	2005
Encaisse provenant de (utilisée dans)-		
Exploitation :		
Excédent des dépenses sur les revenus	(3 353) \$	(4 440) \$
Ajouter les éléments sans effet sur l'encaisse :		
Dépréciation des immobilisations corporelles	14 230	13 452
Amortissement des frais de financement reportés	373	372
Intérêts de la dette à long terme	135	127
Loyer reporté (note 6 (C))	-	596
Augmentation de l'actif au titre des prestations constituées	747	521
Augmentation du passif au titre des prestations constituées	(777)	(912)
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement d'exploitation :		
Débiteurs	555	(602)
Frais payés d'avance et fournitures de consommation	(162)	(429)
Créditeurs et frais courus	233	(1 529)
Diminution des dépôts de garantie	(100)	(59)
Total de l'exploitation	11 881	7 097
Financement :		
Remboursement de la dette à long terme	(656)	(244)
Augmentation du fonds de réserve pour le service de la dette (note 6 (A))	(371)	(12)
Total du financement	(1 027)	(256)
Investissement :		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(23 434)	(17 503)
Variation des créditeurs et frais courus se rapportant aux activités d'investissement	1 268	1 777
Total de l'investissement	(22 166)	(15 726)
Diminution de l'encaisse	(11 312)	(8 885)
Encaisse au début de l'année	2 600	11 485
Encaisse (endettement bancaire) à la fin de l'année	(8 712) \$	2 600 \$

(voir les notes accompagnant les états financiers)



NOTES COMPLÉMENTAIRES

de l'exercice terminé le 31 décembre 2006

1. DESCRIPTION DE L'ENTREPRISE

L'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (l'Administration) est une entreprise sans capital-actions incorporée le 1^{er} janvier 1995 en vertu de la partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes*. Tous les bénéfices de l'Administration sont conservés et réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport.

Les objectifs de l'Administration sont :

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

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

L'Administration est exonérée de l'impôt sur le revenu fédéral et provincial, de l'impôt sur le revenu des grandes 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.

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.

DE CLASSE
MONDIALE

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 l'amortissement linéaire aux taux suivants :

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

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

Bail foncier

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

Constatation des produits

Les redevances d'atterrissage et d'aérogare, et le revenu de stationnement, sont comptabilisés lorsque les installations de l'aéroport sont utilisées. Les revenus des concessions sont comptabilisés selon une comptabilité d'exercice et calculés en

pourcentages des ventes des concessionnaires, sujets à des loyers minimums garantis. Les revenus de locations et de permis sont constatés selon la durée légale respective des baux, licences et permis. Les revenus des frais d'amélioration aéroportuaire, 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 direction quant au rendement sur les actifs du régime, au pourcentage d'augmentation des salaires 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 % du plus élevé de l'obligation en matière de prestations de retraite au début de l'exercice, ou de la juste valeur des actifs du

régime au début de l'exercice, est amortie sur une base linéaire sur la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs. La durée moyenne résiduelle des salariés actifs est estimée à 10 ans.

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, le coût des avantages sociaux futurs 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.

Nouvelles normes comptables

L'institut Canadien des Comptables Agréés a émis des recommandations se rapportant aux instruments financiers, aux transactions de couvertures et à la méthode du résultat étendu qui entreront en vigueur pour l'Administration au cours du premier trimestre se terminant le 31 mars 2007. La direction analyse présentement l'impact que ces recommandations auront sur les états financiers de l'Administration. On s'attend à ce que l'impact sur les résultats présentés dans l'état des résultats de l'Administration ne sera pas significatif.



3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(en milliers de dollars)

	2006	2005
Coût :		
Immeubles et installations auxiliaires		
Immeubles et améliorations des immeubles	255 089 \$	254 723 \$
Équipement de dégivrage	7 032	6 998
Passerelles pour piétons	7 099	7 120
Infrastructure de services publics	5 394	5 394
	274 614	274 235
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	28 256	28 078
Améliorations des terrains	21 228	20 712
Mobilier et équipement	20 212	19 419
Équipement informatique et systèmes	13 783	13 345
Véhicules	8 965	8 394
Améliorations locatives	5 096	3 374
Construction en cours	20 729	1 928
	392 883	369 485
Moins l'amortissement cumulé :		
Immeubles et installations auxiliaires		
Immeubles et améliorations des immeubles	21 700	15 045
Équipement de dégivrage	1 448	1 168
Passerelles pour piétons	1 083	728
Infrastructure de services publics	888	673
	25 119	17 614
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	6 316	5 151
Améliorations des terrains	2 920	2 003
Mobilier et équipement	6 504	4 820
Équipement informatique et systèmes	6 370	4 567
Véhicules	4 128	3 697
Améliorations locatives	2 214	1 525
	53 571	39 377
	339 312 \$	330 108 \$

Les frais d'intérêts d'un montant de 40 000 \$ (2005 – néant) ont été capitalisés et inclus dans le poste construction en cours en 2006.

4. AUTRES ACTIFS

(en milliers de dollars)

	2006	2005
Actif au titre des prestations constituées (note 8)	3 075 \$	2 298 \$
Participation dans les produits éventuels du 4160, promenade Riverside, au coût	2 930	2 930
	6 005 \$	5 228 \$

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 un maximum de 20 millions de dollars, et d'un crédit renouvelable de 364 jours jusqu'à un maximum de 97 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 sont garanties en vertu d'un Acte de fiducie principale (voir note 6) et viennent à échéance le 25 octobre 2007. Les facilités de crédit sont disponibles sous forme de découvert, de prêts à taux préférentiel ou d'acceptations bancaires. Les taux d'intérêts en vigueur au

cours de l'exercice ont variés entre 4,38 % et 6,00 %. En date du 31 décembre 2006, l'Administration avait affecté 7,3 millions de dollars de ces facilités de crédit au fonds de réserve de fonctionnement et d'entretien (voir note 6).

6. DETTE À LONG TERME

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

	2006	2005
Obligations-recettes, 6,973 %, Série B, échéant le 25 mai 2032, intérêts payables 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 chaque date de versement d'intérêts à partir du 25 novembre 2004	149 254 \$	149 678 \$
Obligations-recettes, 5,64 %, Série A, échéant le 25 mai 2007, intérêts payables 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	2 377	2 242
Loyer reporté, remboursable au ministre des Transports, sans intérêts, en versements mensuels sur une période de dix ans à partir de 2006	2 091	2 323
	273 722	274 243
Tranche échéant à moins d'un an	1 273	656
	272 449 \$	273 587 \$

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 et devraient être refinancées en 2007. Les obligations-recettes de 150 millions de Série B à 6,973 % viennent à échéance le 25 mai 2032. Le produit net de cette offre a été utilisé pour le financement du Programme d'expansion de

l'aéroport (PEA) et pour les affaires générales de la société. Ces affaires comprenaient le refinancement de l'endettement bancaire encouru par l'Administration aux fins du PEA et le financement du Fonds de réserve pour le 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, une garantie sur les baux, concessions et autres contrats commerciaux

de l'Administration ainsi qu'une hypothèque non-enregistrée sur le droit de tenure à bail des terrains 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 le solde doit au moins être égal à 50 % des coûts annuels du service de la dette. Au 31 décembre 2006, le Fonds de réserve pour le service de la dette consistait en 9,2 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 équivalent à 25 % des frais d'exploitation et d'entretien (soit environ 7,3 millions de dollars pour l'exercice 2006, d'après les dépenses de 2005). Le Fonds de réserve de fonctionnement et d'entretien a été satisfait par 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

	2006	2005
Intérêts sur obligations	17 196 \$	17 217 \$
Frais d'intérêts – autres	527	510
	17 723 \$	17 727 \$
Intérêts payé au cours de l'exercice	17 218 \$	17 229 \$

E) Puisqu'il est prévu que les obligations-recettes de la Série A dues en 2007 seront refinancées en 2007, aucun des montants n'est présenté comme étant à court terme. Les versements futurs en capital requis pour l'ensemble des dettes à long terme sont les suivants :

2007	1 273 \$
2008	1 510
2009	1 765
2010	2 041
2011	2 339

F) Frais de financement reportés

	2006	2005
Frais de financement reportés	4 327 \$	4 327 \$
Moins l'amortissement cumulé	(1 751)	(1 378)
	2 576 \$	2 949 \$



7. FRAIS D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRE (FAA)

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

Le 1^{er} septembre 1999, l'Administration a instauré un programme de FAA au montant de 10 \$ par passager montant à bord d'un avion, pour financer les coûts des principales dépenses en immobilisations en vertu du Programme d'expansion de l'aéroport. Ces frais ont augmenté le 1^{er} janvier 2003 et sont maintenant de 15 \$. Ces frais sont perçus par les compagnies aériennes en vertu d'un accord entre l'Administration, l'Association du



transport aérien du Canada et les compagnies aériennes desservant l'aéroport.

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 des FAA pour l'exercice 2006 sont comptabilisés déduction faite des frais de recouvrement imputés par les compagnies aériennes au montant de 1 614 milliers de dollars (2005 – 1 577 milliers de dollars).

	2006	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	19 003 \$	346 053 \$
Intérêt capitalisé	40	15 501
Charge d'intérêts (y compris les intérêts imputés sur les fonds provenant de l'exploitation)	19 534	71 230
	38 577	432 784
Rentrées de fonds des FAA		
Revenus des FAA – après frais de recouvrement	24 926	140 535
Intérêts sur les fonds excédentaires	371	6 599
	25 297	147 134
Diminution (augmentation) des débiteurs	1 415	(613)
Revenus des FAA – montants nets encaissés	26 712	146 521
Excédent des dépenses sur les FAA encaissés	11 865 \$	286 263 \$

(suite sur la page suivante)

Au 31 décembre 2006, l'actif net de l'Administration comprenait :

	2006	2005
Actif net fourni par les frais d'amélioration aéroportuaire :		
Cumul des frais d'amélioration aéroportuaire et intérêts sur les fonds excédentaires	147 134 \$	121 837 \$
Moins l'amortissement cumulé des actifs du Programme d'expansion de l'aéroport	37 644	26 189
Charge d'intérêts et autres dépenses	73 535	53 386
	35 955	42 262
Actif net fourni par les autres activités :		
Cumulé à la fin	30 711	27 757
Actif net à la fin	66 666 \$	70 019 \$

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 établies sur le nombre d'années de services de l'employé et sur la moyenne des salaires les plus élevés gagnés pendant les six années consécutives précédant la retraite. Les prestations sont indexées chaque année afin de refléter l'indice 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 sont à partir d'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.

La dernière évaluation actuarielle du régime en date du 31 décembre 2005 (complétée et déposée en juin 2006) démontrait que le plan accusait un déficit de 571 000 \$ sur base de capitalisation (principe de continuité d'exploitation). Ce montant diffère du montant présenté ci-dessous pour fins

comptables, puisque l'évaluation actuarielle calcule le passif pour prestations constituées à partir d'un taux d'actualisation qui représente le taux de rendement à long terme prévu sur les actifs du plan. Pour fins comptables, ce passif est calculé à partir d'un taux qui reflète les taux actuels du marché pour des instruments financiers de haute qualité dont la valeur et les échéances correspondent aux paiements prévus de prestations. La Loi de 1985 sur les normes de prestations de pension exige qu'une analyse de solvabilité du régime soit faite pour déterminer quelle serait la situation financière du régime (approche de solvabilité) s'il prenait fin à la date de l'évaluation pour cause d'insolvabilité du promoteur ou par décision de terminer le régime. Au 31 décembre 2005, le régime avait un déficit en vertu de l'approche de solvabilité d'un montant de 4 695 000 \$ avant de considérer la valeur actuelle des remboursements additionnels de solvabilité exigés en vertu de la Loi. L'Administration a dû verser des cotisations additionnelles de solvabilité d'un montant de 1 256 000 \$ en 2006 (2005 - 811 000 \$) pour financer ce déficit.

La prochaine évaluation actuarielle du régime de retraite en date du 31 décembre 2006 devra être complétée et déposée au plus tard en juin 2007. D'après l'analyse actuarielle des prestations du régime de retraite la plus récente, complétée le 31 décembre 2005 et extrapolée au 31 décembre 2006, le statut du régime de retraite est le suivant :

	2006	2005
Juste valeur de l'actif du régime		
–composante au titre des prestations déterminées	27 989 \$	23 808 \$
–composante au titre des prestations constituées	2 882	2 416
	30 871	26 224
Obligation au titre des prestations constituées	33 776	28 285
Situation de capitalisation - déficit du régime	(2 905)	(2 061)
Solde des montants non amortis	5 980	4 359
Actif au titre des prestations constituées	3 075 \$	2 298 \$

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 2006 est le suivant :

	2006	2005
Obligations pour les autres avantages complémentaires à la retraite	5 017 \$	3 532 \$
Solde des montants non amorti	2 281	1 543
Actif au titre des prestations constituées	2 736 \$	1 989 \$

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 :

	2006	2005
Taux d'actualisation	5,25 %	5,25 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	7,0 %	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 :

	2006	2005
Fonds d'actions		
- Fonds canadiens	37 %	37 %
Fonds d'actions - Fonds américains et étrangers	25 %	24 %
Fonds à revenu fixe	37 %	38 %
Fonds du marché monétaire	1 %	1 %

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

	2006	2005
Cotisations de l'employeur, régime de retraite à prestations déterminées	657 \$	513 \$
Cotisations de l'employeur, paiements spéciaux de solvabilité	1 256 \$	811 \$
Cotisations des employés, régime de retraite à prestations déterminée	238 \$	234 \$
Prestations versées, régime de retraite à prestations déterminée	389 \$	365 \$
Cotisations de l'employeur, régime à cotisations déterminées	225 \$	209 \$
Cotisations des employés, régime à cotisations déterminées	287 \$	259 \$

Les coûts nets des régimes de prestations de retraite de l'Administration sont inclus au poste salaires et avantages sociaux à l'état des résultats de l'Administration et se répartissent comme suit :

	2006	2005
Élément du régime de retraite à prestations déterminées	1 151 \$	381 \$
Élément du régime de retraite à cotisations déterminées	225	209
Autres avantages complémentaires de retraite	795	517
Total	2 171 \$	1 107 \$

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 de l'échéance immédiate ou à court terme de ces instruments financiers. Au 31 décembre 2006, la juste valeur des obligations à long terme était 120,6 millions de dollars et 182,7 millions de dollars pour les obligations-recettes de Série A et de Série B respectivement (2005 - 122,4 millions de dollars et 184,4 millions de dollars respectivement). La juste valeur des autres dettes à long terme s'apparente à leurs valeurs comptables puisque les taux et les modalités sont semblables à ceux qui sont présentement disponibles sur le 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 millions 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 et du refinancement qui est prévu.

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 57 % (58 % en 2005) des frais de redevance d'atterrissage et des revenus d'aérogare de l'Administration découle d'Air Canada et de ses filiales. 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 et ÉVENTUALITÉS

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 ont été une réduction de loyer pour les administrations d'aéroports canadiens y compris l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa. Cette réduction de loyer est mise en place progressivement sur une période de quatre ans à partir de 2006, et l'impact maximal 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, calculé selon une formule reflétant le volume annuel de passagers, le volume annuel de revenus et le volume des frais d'exploitation de base prédéterminés, sous réserve d'ajustements

pour l'inflation. En plus du loyer de base, le bail prévoit un loyer de participation établi en fonction de l'accroissement des revenus, qui débute en 2007.

Les montants minimums des paiements prévus au cours des cinq prochains exercices en vertu des modifications apportées au bail foncier sont les suivants :

2007	11,5 millions \$
2008	10,1 millions \$
2009	7,3 millions \$
2010	5,4 millions \$
2011	5,6 millions \$

Au 31 décembre 2006, le montant total des engagements d'exploitation de l'Administration, dans le cours normal des affaires, est d'environ 6,3 millions de dollars annuellement pour des périodes pouvant aller jusqu'à 7 ans, en plus de contrats pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et la construction (Programme d'expansion de l'aéroport) totalisant environ 65 millions de dollars. De ce dernier montant, 19 millions de dollars avaient été payés avant le 31 décembre 2006.

Éventualités

L'Administration est partie à des actions en justice dans le cours normal de ses activités. La direction ne croit pas que la conclusion de ces actions aura un effet négatif important sur la situation financière ou les résultats de l'exploitation de l'Administration.

Le 9 juin 2006, la Cour suprême du Canada a rendu sa décision sur l'étendue des droits des autorités de l'aéroport et de NAV CANADA en ce qui concerne la saisie et la garde des aéronefs tant que les frais aéronautiques en souffrance n'ont pas été payés. En ce qui concerne les autorités de l'aéroport, ce droit est consigné dans la *Loi relative aux cessions d'aéroports*. La Cour suprême du Canada a statué à l'unanimité en faveur des autorités de l'aéroport et de NAV CANADA sur ces droits. Ces droits avaient auparavant été fortement limités par les cours de l'Ontario et du Québec dans des contestations judiciaires suite aux faillites de Inter-canadien (faillite en 2000), Canada 3000 (faillite en 2001) et JetsGo

(faillite en 2005). Des lettres de crédit et des cautionnements ont été déposés par les successions de ces compagnies aériennes dans l'attente de la décision de la Cour suprême du Canada et de la détermination des cours de l'Ontario et du Québec. Par suite de cette décision, l'Administration pourrait recouvrer une portion de 1,1 million de dollars en débiteurs considérés précédemment comme irrécouvrables à la suite de ces faillites. La réalisation en tout ou en partie de ces montants, plus les intérêts, plus les frais juridiques, se traduira par un gain dans les états financiers de l'Administration. Ce gain n'est pas encore reflété dans les états financiers de l'Administration tant que la détermination des montants n'est pas finalisée.

11. ACCORDS DE CONTRIBUTION

En 2002, l'Administration a participé à un accord de contribution avec l'Administration canadienne de sûreté du transport aérien (ACSTA), agent du gouvernement canadien, aux fins de contribution par l'ACSTA aux frais du maintien de l'ordre encourus par l'Administration pour assumer ses responsabilités. Les contributions sont déterminées chaque année par l'ACSTA jusqu'à un maximum ne devant pas dépasser les coûts admissibles encourus par l'Administration pour assurer ces services. Ce contrat doit être prolongé chaque année si nécessaire. L'Administration a reconnu des contributions d'un montant de 1 000 000 \$ (2005 - 1 000 000 \$) dans le cadre de ce contrat et a comptabilisé ce montant en réduction des frais d'exploitation connexes inclus à l'état des résultats.

✈ Juste un petit mot pour vous dire que j'ai été très impressionné par la beauté de votre aéroport en fin de semaine. J'adore le concept ouvert. J'ai particulièrement aimé le côté spacieux de la section des portes d'embarquement. Les beaux sofas verts sont également splendides. Ils créent une ambiance qui nous donnerait envie de passer davantage de temps à l'aéroport. Une première, quoi!

