

07

Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa  
**RAPPORT ANNUEL** » UNE DÉCENNIE DYNAMIQUE



**VISION :**

Établir des liens avec le monde

**MISSION :**

Avec l'aide de ses partenaires, l'Administration 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 tous les clients de l'aéroport.

**VALEURS ORGANISATIONNELLES :**

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



HARQUAIL PHOTOGRAPHY

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

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

Tél. : 613-248-2000  
Télééc. : 613-248-2003

Relations avec les médias : 613-248-2050

[www.ottawa-airport.ca](http://www.ottawa-airport.ca)

**LISA DWYER HURTEAU,**  
CONSEILLÈRE JURIDIQUE

**PAUL BENOIT,**  
PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

**MICHAEL CROCKATT,**  
VICE-PRÉSIDENT, EXPANSION COMMERCIALE ET MARKETING

**IAN BELL,**  
VICE-PRÉSIDENT, SERVICES DE L'AÉROGARE ET TECHNOLOGIE  
DE L'INFORMATION

**ANDRÉ LATOUR,**  
VICE-PRÉSIDENT, RESSOURCES HUMAINES

**JOHN WEERDENBURG,**  
VICE-PRÉSIDENT ET CHEF DES FINANCES

**KRISTA KEALEY,**  
VICE-PRÉSIDENTE, COMMUNICATIONS ET AFFAIRES PUBLIQUES

ASSIS :

**LOUISE BERGEVIN,**  
ADJOINTE EXÉCUTIVE AU PRÉSIDENT

**PIERRE LANOIX,**  
VICE-PRÉSIDENT, EXPLOITATION ET CONSTRUCTION



**Sources Mixtes**  
Groupe de produits issu de forêts  
bien gérées, de sources contrôlées  
et de bois ou fibres recyclés.

Cert no. SW-COC-000890  
[www.fsc.org](http://www.fsc.org)  
© 1996 Forest Stewardship Council

## » Introduction

*Lorsque le gouvernement fédéral a décidé de se départir de l'aéroport en février 1997, il l'a fait parce qu'il croyait que le Conseil d'administration communautaire et la nouvelle haute direction rempliraient le mandat public d'exploitation et de maintien qui leur était confié et en feraient une entreprise sécuritaire, rentable et productive.*

*La nouvelle administration a fini par dépasser les attentes, et la collectivité est fière du résultat. L'Administration a procédé à un important agrandissement des installations, mis en place des processus d'amélioration des services aux voyageurs et réalise toujours des revenus en espèces positifs avant amortissement, qu'elle réinvestit dans l'exploitation de l'aéroport. À la fin de 2007, près de 500 millions de dollars avaient été investis dans l'Aéroport international d'Ottawa.*

### **Voici quelques-unes des réalisations importantes qui témoignent du dynamisme de l'Administration depuis dix ans :**

- » l'aménagement et l'ouverture, au coût de 3,4 millions de dollars, d'un poste de prédédouanement des États-Unis (1997);
- » l'élaboration du premier plan directeur de l'Administration de l'aéroport (1997);
- » l'entrée en vigueur des frais d'amélioration aéroportuaire (1999);
- » l'établissement du Programme de surveillance aéroportuaire (1999);
- » l'élaboration d'un document de définition de programme pour orienter le Programme d'expansion de l'aéroport (1999);
- » l'aménagement, au coût de 7 millions de dollars, de l'Édifice des services intégrés (2000);
- » la mise en place du premier programme aéroportuaire de défibrillateur public (2000);
- » l'aménagement d'une nouvelle installation centrale de dégivrage (2001);
- » la première pelletée de terre de la phase I du Programme d'expansion de l'aéroport (2001);
- » une émission d'obligations réussie qui a permis de recueillir 270 millions de dollars pour la phase I (2002);
- » l'installation d'un système de biotraitement du glycol (2002);
- » l'ouverture, au coût de 310 millions de dollars, d'une nouvelle aérogare ultramoderne (2003);

- » l'agrandissement du stationnement étagé (2005);
- » la première pelletée de terre de la phase II (95 millions de dollars) du Programme d'expansion de l'aéroport (2006);
- » l'émission réussie de 200 millions de dollars d'obligations pour financer la phase II du Programme d'expansion de l'aéroport (2007).

La conjoncture dans laquelle baigne l'Administration de l'aéroport est volatile, depuis les dix dernières années tout au plus. À l'époque du boom du secteur des hautes technologies, le nombre de passagers a connu une croissance spectaculaire, mais lorsque ce secteur s'est effondré, le nombre de passagers a baissé tout autant. Les voyageurs ont par ailleurs été freinés par des événements comme la crise du verglas en 1998, les tragédies du 11 septembre 2001, le SRAS et la grande panne électrique de 2003, et des facteurs météorologiques ailleurs dans le monde, comme l'ouragan Wilma en 2005. Sur cette même période, le tableau des compagnies aériennes s'est également métamorphosé. Les lignes aériennes Canadien International a fusionné avec Air Canada, Canada 3000 et Jetsgo ont fermé boutique, et CanJet a aboli son service régulier à horaire fixe pour se concentrer sur ses services nolisés. Zoom et Porter Airlines sont apparus. Il est donc juste d'affirmer que dans cette industrie, la seule constance est le changement.

Quoi qu'il en soit, les compagnies aériennes qui desservent Ottawa ont ajouté des destinations et des vols à leur service existant. C'est donc notre clientèle qui continue de bénéficier du nombre croissant d'options qui lui sont offertes, et notre collectivité tire parti de retombées économiques supérieures à 1 milliard de dollars par année. Les dix dernières années ont été marquées par l'excellence.

Pour souligner ce 10<sup>e</sup> anniversaire, le Conseil d'administration et les employés de l'Administration de l'aéroport souhaitent offrir un cadeau précieux aux collectivités qui les encouragent et les appuient depuis les tout débuts. En collaboration avec les sculpteurs Jérémie Giles et Denis Gagnon de l'Atelier du Bronze Inc., une fonderie établie au Québec, l'Administration a accumulé une quantité de métaux recyclés de l'ancienne aérogare et de résidus métalliques de la nouvelle aérogare et, grâce au talent et au savoir artistiques de ses partenaires, a rendu hommage aux personnages dont l'aéroport porte le nom, Sir John A. Macdonald et Sir George-Étienne Cartier.

Ce banc, qui apparaît sur la couverture du présent rapport, est situé au 1<sup>er</sup> niveau, et les visiteurs peuvent l'observer lorsqu'ils arrivent à Ottawa. Il s'agit également d'un endroit où peuvent s'asseoir et se détendre les personnes qui viennent chercher un ami ou un membre de leur famille de retour de voyage. L'Administration souhaite que ce banc soit utilisé à bon escient et que toute la collectivité puisse le voir.



## » Message de la direction

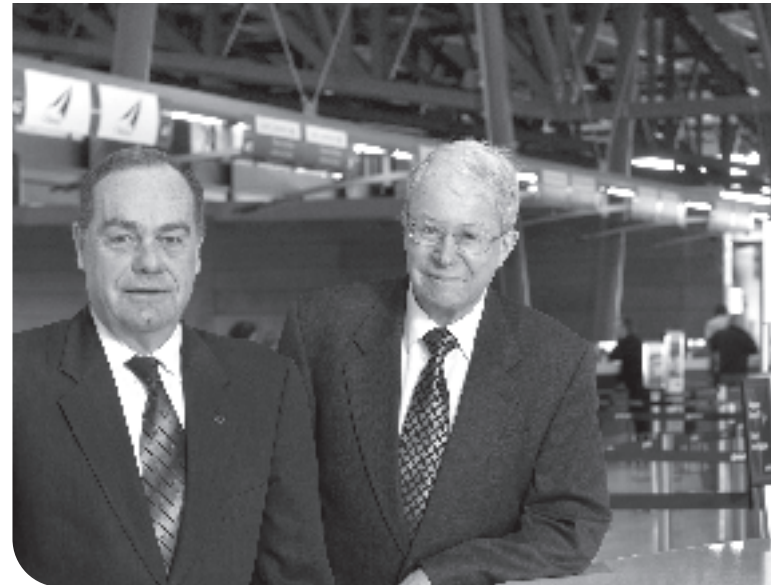
*C'est avec dynamisme que nous concluons les 10 premières années d'existence de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa. Nos réalisations sont nombreuses, et la contribution de l'Administration à la collectivité inestimable, c'est le moins que l'on puisse dire.*

L'Administration de l'aéroport considère que 2007 a été une autre année couronnée de succès sous de nombreux volets. L'un des résultats dont nous sommes le plus fiers, c'est que le nombre de passager a dépassé la barre des 4 millions vers la fin de l'année et s'est établi à 4 088 528. Cette statistique constitue une hausse de 7,4 % par rapport à 2006, un autre record au chapitre du nombre de passagers.

C'est le trafic international qui affiche la plus forte croissance, à 9,3 %, tandis que le trafic domestique suit de près à 8,7 %, suivi du trafic transfrontalier à 1,5 %. Étant donné l'ajout de vols nolisés en été comme en hiver, l'aéroport a été fort achalandé toute l'année, le réseau de compagnies aériennes ayant également déclaré une hausse des facteurs de chargement.

La clientèle d'Ottawa emprunte de plus en plus les vols directs en partance d'Ottawa. Les compagnies aériennes reconnaissent l'importance de la base de clientèle que nous avons, tant du côté des voyageurs d'agrément que des voyageurs d'affaires. D'ailleurs, un grand nombre de transporteurs ont ajouté des destinations et des vols à leur horaire. Air Canada a notamment annoncé plusieurs ajouts de vols pendant l'année, notamment à destination de Moncton, Fredericton et St. John's. L'entreprise a également annoncé plusieurs nouveautés pour 2008, comme un vol à destination de Charlottetown, mais l'ajout le plus intéressant pour la collectivité est la liaison avec Francfort, en Allemagne. WestJet, Porter, Bearskin, United et Continental ont également ajouté des liaisons et accru leur fréquence en 2007, notamment les deux vols par jour qu'offre Continental à destination de Cleveland, et les trois vols par jour de Bearskin à destination de Kitchener-Waterloo.

Cette refonte des services signifie que l'aérogare sera plus occupée que jamais, un autre motif qui justifie la décision de l'agrandir. La phase II du Programme d'expansion de l'aéroport a progressé en 2007, au point où l'on en prévoit la mise en service au début de 2008.



PAUL BENOIT ET J. PETER VICE, C.R.

La gestion de projets complexes comme le Programme d'expansion de l'aéroport est loin d'être une tâche facile. Pour gérer ce projet et en même temps faire fonctionner l'aérogare actuelle et assurer l'exploitation quotidienne de l'aéroport, toute l'équipe de l'Administration doit multiplier les efforts. Qu'il s'agisse de l'examen des plans, de la collaboration avec les entrepreneurs, de la gestion des budgets et de la conception de systèmes, pratiquement chaque employé a contribué au projet. C'est avec gratitude que nous remercions chacun d'entre eux d'avoir accordé priorité à ce projet.

Comme toujours, l'Administration a suivi de près sa situation financière, qui démontre un excédent de revenus de 3,6 millions de dollars par rapport aux dépenses. Notre Administration est bien connue pour son approche financière prudente, un principe défendu par chacun des employés. Il est tout à fait courant qu'un employé propose des idées d'économie ou des moyens d'optimiser les investissements. C'est pourquoi les employés méritent qu'on reconnaisse leur volonté d'obtenir des résultats positifs.

Nous ne nous sommes pas empêchés de nous détacher du travail en 2007. En septembre, nous avons accueilli le 2<sup>e</sup> Défi annuel de remorquage d'avion au profit d'œuvres de bienfaisance, qui nous a permis de recueillir

21 000 \$ pour Centraide/United Way Ottawa et le *Projet Ensoleillement*. En collaboration avec FedEx, qui nous a fourni un bel aéronef 727-200 pour l'événement et délégué des représentants de sa division des festivals aériens de son siège social de Memphis, divertissements, jeux et bonne bouffe étaient au programme de cette belle journée familiale qui nous a permis de venir en aide à deux causes dignes de mention. Nous tenons à remercier tous les commanditaires et promoteurs d'avoir contribué au succès de cette journée.

Quant au *Projet Ensoleillement*, le programme s'est poursuivi en 2007 et est venu en aide à 17 organismes d'Ottawa-Gatineau. Les projets d'immobilisations, comme la rénovation d'installations, l'achat de meubles et d'électroménagers, et même l'aménagement d'un planchodrome pour adolescents, contribueront au bien-être d'un grand nombre de personnes de notre milieu qui sont dans le besoin ou à risque. Le *Projet Ensoleillement* demeure spécial pour l'Administration puisque les membres du Conseil d'administration se réunissent avec les employés pour évaluer des propositions, déterminer la façon dont les sommes disponibles seront distribuées et se rendent dans la collectivité pour remettre l'argent. Jusqu'ici, près de 400 000 \$ ont été investis dans de précieux projets d'œuvres de bienfaisance d'Ottawa-Gatineau.

Les excellents résultats dont on parlait précédemment et dont il sera question plus loin s'expliquent par l'excellent esprit d'équipe de l'Administration. Il nous est impossible de quantifier le temps et les énergies que chaque personne consacre à cette organisation et la fierté avec laquelle ces personnes donnent leur maximum tous les jours. On le remarque lorsque la météo modifie l'horaire des vols : on voit que les employés interagissent avec les passagers pour voir s'ils peuvent les aider. On le remarque lorsque les équipes ne prennent pas leur pause du midi et travaillent tard pour veiller à ce qu'un événement comme le Défi de remorquage d'avion se déroule sans embûche, car il faut se soucier du moindre détail. Bref, les autres aéroports du Canada nous envient, et nous en sommes très fiers.

L'Administration est également heureuse de compter sur le leadership et les conseils d'un Conseil d'administration présent et informé qui tient compte des divers aspects des secteurs gouvernementaux, touristiques et des entreprises d'Ottawa et Gatineau. Le Conseil oriente et supervise avec brio les activités de la haute direction dans tous les aspects sur le plan des affaires, en veillant à ce que l'équipe fasse preuve de compétence et de bon jugement lorsqu'il est question de l'exploitation et des projets.

Le Conseil a perdu en 2007 quelques membres qui étaient là depuis longtemps et nous avons dit au revoir à Jeffrey Dale, à Whitman Tucker et à l'ancien président Jim Durrell à l'assemblée générale annuelle du mois de mai. La contribution de ces trois personnes pendant leur mandat respectif a été tout à fait remarquable, et nous nous en ennuierons. Nous les remercions sincèrement de leur temps, de leur dévouement et de leur générosité envers l'Administration pendant toutes ces années.

Pour les remplacer, nous avons fait appel à Ron Clifton, Barbara Farber et Pat Kelly, trois personnes fort compétentes qui apportent un bagage d'expérience et un ensemble diversifié de compétences au Conseil. Ils n'ont pas tardé à s'informer des dossiers actuels et constituent déjà des atouts précieux pour le Conseil.

Nous réservons nos derniers remerciements à notre clientèle et à nos visiteurs, qui ont pris le temps de nous dire ce qu'ils pensent de l'Aéroport international d'Ottawa. Un total de 655 personnes ont communiqué avec nous par le Web, par la poste et à l'aide des cartes de commentaires. Nous nous sommes entretenus avec bon nombre d'entre vous tout au long de l'année, si bien que nous avons pu nous mettre au fait des besoins de nos voyageurs. Le service à la clientèle demeure l'une de nos principales priorités, c'est pourquoi nous vous invitons toujours à nous donner vos commentaires.

Enfin, les prochains mois s'annoncent tout aussi intéressants. Qu'il s'agisse du Championnat mondial de hockey junior de 2009, dont les premières activités se dérouleront à l'été 2008, ou de l'entrée en vigueur des vols directs à destination de Francfort en juin, nous serons occupés, mais nous aurons beaucoup de plaisir. Les changements qui s'annoncent dans la région nous permettent de croire que de nouveaux voyageurs viendront visiter Ottawa. Nous sommes convaincus que nous serons prêts à les accueillir.



J. Peter Vice, c.r.  
Président du Conseil d'administration



Paul Benoit  
Président et chef de la direction

## » Coup d'œil sur 2007

*Les activités de l'Administration en 2007 ont été en grande partie guidées par les objectifs stratégiques fixés par la direction de l'Administration, avec la collaboration du Conseil d'administration. Les exemples qui suivent ne sont qu'un résumé d'une longue liste des réalisations qui ont vu le jour au cours d'une année fort chargée.*

### » RESPONSABILITÉ FINANCIÈRE, ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

*Gérer les affaires de manière responsable sur les plans financier, environnemental et social.*

L'Administration gère ses affaires avec attention et prudence. En vertu du bail foncier de l'Administration avec Transports Canada, nous sommes tenus de subir chaque année un contrôle foncier, et, tous les cinq ans, un examen du rendement. Puisque 2007 marque notre 10<sup>e</sup> anniversaire, nous avons dû nous soumettre à chacun d'eux.

### Examen quinquennal du rendement

L'Administration a retenu les services de Jacobs Consultancy Canada Inc. (Jacobs) pour le deuxième examen quinquennal de l'Administration tel que requis par Transports Canada en vertu du bail foncier. Celui-ci prévoit que l'Administration embauche tous les cinq ans une entité indépendante chargée de procéder à un examen de l'exploitation de l'aéroport et du rendement de l'Administration et d'en rendre compte. Sont au programme de cet examen la gestion, l'exploitation et le rendement financier de l'aéroport pour la période de 2002 à 2006. Voici quelques-uns des constats de Jacobs :

- » L'Administration continue d'offrir un service sécuritaire et efficace à la population;
- » L'Administration dispose d'un processus complet de planification opérationnelle stratégique qui correspond aux pratiques optimales du milieu;
- » L'Administration cherche avant tout à atteindre les objectifs qu'elle s'est fixée;

- » la structure de gestion de l'Administration est complète et de bonne qualité;
- » l'Administration a démontré sa volonté d'exploitation de l'aéroport de manière responsable sur le plan de l'environnement;
- » l'Administration gère son actif financier avec prudence;
- » l'Administration est proactive et ouverte dans ses communications avec l'ensemble du milieu et les principaux intervenants externes.

### Contrôle foncier 2007

Transports Canada a procédé à son contrôle annuel de l'Administration pour déterminer si elle respecte son bail foncier. Ce contrôle consiste en des visites sur place par le personnel de Transports Canada et en un examen de documents importants. Selon les conclusions de Transports Canada, l'Administration demeure un gestionnaire prudent par sa responsabilité du maintien de l'aéroport et sa planification et sa mise sur pied d'un important programme d'immobilisations pour améliorer et mettre à niveau les services et les installations. Selon l'équipe de Transports Canada chargée du contrôle, l'aéroport est géré comme un grand aéroport international et une installation de première classe avec professionnalisme et de manière digne de confiance.

### Résultats financiers

La section financière du présent rapport confirme que l'Administration a connu une année fructueuse. Les revenus avant amortissement ont été positifs, et les dépenses ont été maintenues, si bien que l'excédent de revenus a été réinvesti dans l'exploitation de l'aéroport.

### Financement de la phase II

L'Administration a, au printemps, fait appel au marché pour recueillir les sommes nécessaires afin de payer la phase II du Programme d'expansion de l'aéroport et de refinancer ses dettes actuelles qui arrivaient à échéance. Lorsque l'émission d'obligations s'est terminée, le 2 mai, les souscriptions totalisaient 334 millions de dollars, un montant nettement supérieur aux 200 millions de dollars requis. Nous avons donc été en mesure de réduire l'écart de crédit de deux points de base et ainsi de faire baisser le taux d'intérêt.

## Lancement de Nexus

Le 20 juin, l'Administration de l'aéroport a participé, avec l'Agence des services frontaliers du Canada et la *U.S. Customs and Border Protection*, au lancement de Nexus, le programme destiné aux voyageurs dignes de confiance. Nexus est un programme de tolérance zéro destiné à accélérer le dédouanement des voyageurs préapprouvés à faible risque entre le Canada et les États-Unis, tout en renforçant la sécurité.

Pour être membre du programme, un candidat doit :

- » soumettre une demande et subir un processus d'enregistrement;
- » satisfaire aux critères d'admissibilité;
- » être admissible au Canada et aux États-Unis;
- » réussir l'évaluation des risques dans les deux pays.

Une fois approuvé, le membre reçoit une carte d'identité dont il se sert pour entrer dans l'un ou l'autre des pays à tous les points d'entrée contrôlés par Nexus (transport aérien, terrestre et maritime). Les membres gagnent du temps en utilisant les kiosques libre-service automatisés dans les aéroports, ont des voies réservées aux postes frontaliers et communiquent avec les douaniers par téléphone aux points d'entrée maritimes.



L'HONORABLE DAVID H. WILKINS, AMBASSADEUR DES ÉTATS-UNIS AU CANADA,  
L'HONORABLE STOCKWELL DAY, MINISTRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE,  
PAUL BENOIT, PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION DE L'ADMINISTRATION  
DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL D'OTTAWA.

## » CHEF DE FILE DE L'INDUSTRIE ET INSTALLATIONS DE CLASSE MONDIALE

*Être un chef de file de l'industrie en planification, en élaboration et en exploitation d'installations aéroportuaires de classe mondiale.*

Pour nous considérer de classe mondiale, nous devons avoir les infrastructures pour satisfaire aux besoins croissants de la collectivité. Nous devons toujours améliorer et mettre à jour notre matériel et collaborer avec nos partenaires pour que les installations aéroportuaires soient entretenues de la manière la plus efficace et la plus rentable. Enfin, puisque le nombre de passagers continue d'augmenter, l'aéroport doit suivre le rythme.

## Phase II du Programme d'expansion de l'aéroport

Lancée en 2006, la phase II du Programme d'expansion de l'aéroport (PEA) se caractérise par l'ajout de plus de 7 000 mètres carrés dans la salle d'embarquement pour vols domestiques et internationaux et de 12 nouvelles portes d'embarquement pour les voyageurs en 2008.

Ce projet s'est déroulé en bonne foi en 2007. R.W. Tomlinson a terminé l'aménagement de l'aire de trafic côté est et a aussi installé un système de séparation du pétrole et du carburant sous la future aire de trafic. En tout, plus de 34 000 mètres carrés de revêtement ont été préparés, notamment des dalles de béton coulé, l'asphaltage de l'aire de trafic et d'autres travaux de revêtement généraux. Les derniers marquages sur l'aire de trafic ont également été appliqués.

Pomerleau Inc. a poursuivi son travail d'entrepreneur général de la phase II du PEA. Une grève de quelques ouvriers du secteur de la construction à la fin du printemps a quelque peu retardé le projet. Compte tenu de ces retards et du calendrier serré, c'est toute l'équipe du projet qui a dû travailler de concert pour réduire les risques de retard par rapport à la date de livraison.

Tout au long de l'année, nous avons dû planifier méticuleusement nos travaux en fonction du déménagement dans la nouvelle installation et de la mise en service de la nouvelle aire de trafic. La réfection d'une partie de l'aire de trafic



avant l'exécution de travaux ultérieurs nous a obligés à fermer quelques portes, et nos planificateurs ont dû faire preuve de beaucoup d'ingéniosité pour que les aéronefs puissent circuler avec un minimum de difficulté.

Enfin, nombreux sont les employés de l'Administration aéroportuaire qui ont pris part à l'examen des plans, à la supervision des sites et à la coordination générale des activités de la phase II.

### Mise à jour du plan directeur et du plan d'utilisation du sol

Le plan directeur de l'aéroport a été mis à exécution au début de 2007. Notre projet consistait en un examen complet du plan directeur et du plan d'utilisation du sol actuels de l'aéroport pour veiller à l'excellence continue du service et du fonctionnement dans la gestion de l'aéroport au cours des cinq prochaines années, des dix prochaines années, et quelque part entre 2020 et 2030. Ce projet comportait un plan de travail divisé en trois grandes phases et une stratégie détaillée de concertation. Nos principaux objectifs étaient les suivants :

- » mettre à jour les prévisions aéronautiques;
- » quantifier les besoins côté piste, de même que ceux de l'aérogare, des services de transport terrestre et de l'aérodrome;
- » définir les exigences de services et d'installations aéronautiques pour répondre aux besoins futurs;
- » quantifier les capacités et les exigences des services publics;
- » proposer des options de développement pour répondre aux besoins projetés.

Conformément à ces objectifs, le projet s'est traduit par des projections fiables qui, elles, ont défini les besoins et les exigences de capacités sur le plan de la demande. De là, nous avons formulé une série de caractéristiques et d'options de développement pour combler l'écart entre les capacités actuelles et celles qui seront obligatoires à l'avenir. Il s'est dégagé une stratégie de développement à préconiser à la suite de l'évaluation des options et de la consultation d'intervenants en aéronautique, d'organismes gouvernementaux et de la population. La mise à jour des deux plans devrait être conclue et acheminée à Transports Canada au début de 2008.

### Nexus

L'Administration de l'aéroport a facilité la mise sur pied de Nexus, le programme qui vise à faciliter le passage des voyageurs dignes de confiance préapprouvés aux douanes canadiennes ou américaines.

Pour lancer le programme à Ottawa en juin dernier, l'Administration a géré l'aménagement du Centre d'inscription de Nexus au 2<sup>e</sup> niveau, de même que l'installation de kiosques Nexus libre-service dans les zones contrôlées par Douanes Canada et la *U.S. Customs and Border Protection*.

### Projet de mise à niveau d'Hydro Ottawa

Hydro Ottawa a terminé la mise à niveau des deux principaux interrupteurs de sectionnement qui alimentent l'aérogare. L'aérogare est alimentée par deux sources indépendantes à l'aide de ces interrupteurs qui répartissent la charge dans l'immeuble (littéralement le long d'une ligne médiane) entre les deux sources et qui crée une redondance pouvant être contrôlée à distance en cas de panne de l'une des deux sources.

## » SERVICE À LA CLIENTÈLE

*Offrir aux clientèles diversifiées et dynamiques un niveau élevé de service à la clientèle.*

Le service à la clientèle est demeuré parmi les principales priorités de l'Administration de l'aéroport en 2007.

### Formation

À titre de suivi à la formation en excellence du service à la clientèle que l'Ontario Training Education Corporation a offerte à tous les employés de l'Administration de l'aéroport en 2006, tous les bénévoles de l'Infoguide ont participé à ce programme de formation en 2007. Conformément aux leçons tirées, et toujours pour amener le service à la clientèle à un niveau supérieur, nous avons exploré, avec les Infoguides, la mise à l'essai d'un programme d'aide « itinérant » aux voyageurs. Cette nouveauté, qui sera intégrée au programme ordinaire de formation des Infoguides en 2008, demande aux bénévoles de chercher activement des voyageurs qui ont besoin d'aide un peu partout dans l'aérogare en offrant de surcroît le service aux kiosques d'information. Le public voyageur et les visiteurs ont accueilli ce programme très favorablement.

Les employés et les fournisseurs de services de transport au sol de l'Administration de l'aéroport ont participé à un autre programme important : le Programme de sensibilisation aux personnes ayant des incapacités, qui nous permettra d'offrir de l'aide à nos passagers et à nos visiteurs de la façon la plus juste et avec compassion.



## Bénévoles

Les bénévoles sont un élément important du service que nous offrons à notre clientèle, tant sur le plan de l'information que sur le plan d'un sentiment de sécurité accru. En 2007, l'aéroport a bénéficié des services des bénévoles de l'Infoguide à l'intérieur de l'aérogare et des bénévoles du Programme de surveillance aéroportuaire sur son périmètre. Les Infoguides ont consacré un total de 7 335 heures, et les bénévoles du Programme de surveillance, 3 410 heures.

## Service d'interprétation

À titre de porte d'accès de la capitale nationale, l'Aéroport international d'Ottawa accueille une clientèle de nationalités diverses. Afin d'être en mesure d'aider les passagers, qui s'expriment dans un grand nombre de langues, l'Administration de l'aéroport a conclu une entente de service avec *Cultural Interpretation Services for our Communities* (CISOC). Cet organisme de bienfaisance inscrit a été fondé en 1993 et vise à assurer les plus hautes normes de services d'interprétation et de traduction dans plus de 60 langues. Les employés et les bénévoles de l'aéroport qui ont besoin d'aide pour servir un client n'ont qu'à placer un appel à ces interprètes.

Les services qu'offrent CISOC renforcent la capacité de l'Administration d'offrir un service dans les deux langues officielles et de procurer à nos locataires l'aide dont ils ont besoin pour offrir un service en français et en anglais.

## Commentaires de la clientèle

L'Administration de l'aéroport a reçu 655 commentaires, soit par cartes, lettres ou par courriel. Ces commentaires ont tous fait l'objet d'une réponse et d'un suivi qui nous ont permis d'observer les tendances et les problèmes nécessitant une intervention.

Au nombre des problèmes soulevés dans les commentaires figurait l'accessibilité des renseignements sur les vols. Pour remédier à cette situation, l'Administration a ajouté les renseignements sur les vols à la station de radio de l'aéroport AM1630. Désormais, les voyageurs ont accès à des renseignements comme la compagnie aérienne, le numéro du vol, la destination et l'heure des vols modifiée pendant qu'ils se rendent à l'aéroport. Nous avons également continué de travailler avec les compagnies aériennes pour veiller à ce qu'elles nous donnent les renseignements les plus à jour sur leur horaire de vols de façon à ce que notre système puisse renseigner les clients et les visiteurs avec précision.

### SOMMAIRE DE RETOMBÉES ÉCONOMIQUES SUR LA RÉGION (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2003	2004	2005	2006	2007	Total
Salaires	10 050 \$	11 250 \$	12 050 \$	13 367 \$	14 191 \$	60 908 \$
Paiements tenant lieu des taxes municipales	3 466	3 515	3 690	3 875	4 069	18 615
Frais d'exploitation	12 000	15 000	16 000	16 500	17 000	76 500
Immobilisations	110 000	9 000	17 000	23 000	57 000	216 000
	135 516 \$	38 765 \$	48 740 \$	56 742 \$	92 260 \$	372 023 \$

NOTE : LES SALAIRES INCLUENT LES AVANTAGES SOCIAUX  
PAIEMENTS TENANT LIEU DE 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

## Galerie d'art YOW

La salle d'attente pour vols domestiques et internationaux est la salle d'accueil des artistes de la région. Tous les deux mois, un nouvel artiste voit son œuvre décorer les murs de la salle. Quelques œuvres attirent le regard des voyageurs, qui n'hésitent pas à se les procurer.

Les artistes qui ont exposé en 2007 sont les suivants :

- » Kathryn Finter
- » Gilda Pontbriand
- » Jim des Rivières
- » Ann Gruchy
- » Betty Dion

La photo montre l'œuvre d'Ann Gruchy.



HARQUAIL PHOTOGRAPHY

## Un artiste canadien accueille les voyageurs à leur arrivée

C'est maintenant l'œuvre spectaculaire de l'artiste canadien François Faucher qui accueille les clients qui passent par les installations de Douanes Canada. La collection, intitulée « Vibrationnisme », illustre la tendance qu'a Faucher de créer des distorsions en périphérie de son sujet, et d'ajouter des éléments d'appoint et des figures déformées afin de créer, avec distinction, une impression de vibration dans ses peintures. Les œuvres ont été installées avec la collaboration de l'Artmode Gallery d'Ottawa.



HARQUAIL PHOTOGRAPHY

## Prix remis à l'aéroport pour la qualité de son service

Les initiatives dont on vient de parler ne sont que quelques-uns des facteurs qui ont permis à l'Aéroport international d'Ottawa de se maintenir parmi le cercle des lauréats dans le cadre du Programme de qualité des services aéroportuaires (QSA) en 2007. Ce programme, géré par le Conseil international des aéroports, recense maintenant plus de 100 aéroports membres qui interrogent toujours leur clientèle sur l'ambiance qui règne dans l'aéroport, les services qu'on y offre, et les installations, la propreté, et la qualité du personnel, notamment à l'enregistrement, au contrôle préembarquement et aux postes de vérification douanière.

C'est donc avec fierté que l'Administration de l'aéroport annonce qu'en 2007, l'aéroport s'est encore classé 2<sup>e</sup> au monde parmi l'ensemble des aéroports qui desservent de 0 à 5 millions de voyageurs.

## » ORIENTATION COMMERCIALE

*Renforcer l'orientation commerciale de l'Administration.*

## Amélioration des services aériens

Il faut investir beaucoup de temps pour voir comment, avec l'aide des compagnies aériennes, nous pouvons améliorer les horaires et ajouter des vols, d'autant plus que les résultats peuvent prendre des années avant de se faire ressentir. Les investissements de l'Administration ont fructué en 2007, plusieurs nouvelles liaisons ayant été mises en place et plusieurs vols ayant été ajoutés vers les principales destinations ayant pour point d'origine Ottawa.

C'est Air Canada, grâce à plusieurs ajouts intéressants, qui a procédé aux transformations les plus importantes. À l'automne, Air Canada et Jazz ont lancé une importante expansion des liaisons régionales ayant pour point d'origine Ottawa en ajoutant de nouveaux vols sans escale à destination de Fredericton, Moncton et St. John's, et en annonçant qu'un service à



HARQUAIL PHOTOGRAPHY

## 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 %
	<b>2007</b>	<b>3 052 813</b>	<b>8,74 %</b>	<b>746 435</b>	<b>1,45 %</b>	<b>289 280</b>	<b>9,32 %</b>	<b>4 088 528</b>	<b>7,37 %</b>
Prévision	2008	3 141 500	2,91 %	783 000	4,90 %	303 500	4,92 %	4 228 000	3,41 %
	2009	3 237 000	3,04 %	815 000	4,09 %	320 000	5,44 %	4 372 000	3,41 %
	2010	3 329 000	3,02 %	853 000	4,76 %	338 000	5,61 %	4 520 000	3,52 %
	2015	3 739 000	2,46 %	1 024 000	4,01 %	420 000	4,85 %	5 183 000	2,93 %
	2020	4 222 000	2,58 %	1 156 000	2,58 %	474 000	2,57 %	5 852 000	2,58 %

destination de Charlottetown serait mis en place en 2008. Toujours pour consolider le service qu'elle offre à Ottawa, Air Canada a annoncé en novembre qu'Ottawa serait désormais liée à l'une des plus importantes plaques tournantes au monde. Le 1<sup>er</sup> juin 2008, Air Canada inaugurerait un service quotidien sans escale à destination de Francfort, en Allemagne.

Par ailleurs, Continental Airlines a ajouté deux vols par jour à destination de Cleveland. Bearskin Airlines a quant à elle ajouté trois vols par jour à destination de Kitchener-Waterloo, ce qui crée ainsi, en 2007, un lien direct entre deux des principaux centres technologiques du Canada.

Plusieurs liaisons actuelles se heurtent désormais à la concurrence ou à l'ajout de vols de la part d'actuels transporteurs. Air Canada a ajouté des vols à destination de Vancouver, Edmonton, Calgary, London, Boston,

Québec et Halifax, et des liaisons saisonnières avec Montego Bay et Cancun. WestJet a ajouté une liaison quotidienne annuelle avec Vancouver, tandis que Porter a ajouté des vols à destination de Halifax. Aux États-Unis, United a également ajouté des vols à destination de Chicago, et un nouveau service à destination de Washington-Dulles.

### Développement commercial

L'Administration a également connu un important développement commercial.

À titre d'exemple, HMS Host a ouvert un kiosque Tim Hortons dans la salle d'attente pour vols transfrontaliers, en réaction au nombre croissant de voyageurs dans ces vols et à la demande de la clientèle, qui voulait bénéficier d'un plus grand nombre d'options.

Le principal restaurant hors sécurité de l'aéroport a subi une métamorphose en 2007, d'abord en changeant de nom. Le Rideau Bar & Grill offre un nouveau menu simplifié. Par ailleurs, les nouveaux planchers, tapis, éclairages et meubles sont au nombre des rénovations qu'il a subies. D'autres changements auront lieu en 2008.

La boutique Ice Wine Store, victime des restrictions de sécurité sur les liquides, les gels et les aérosols, a dû fermer ses portes en 2007. Les voyageurs n'étaient plus autorisés à transporter des bouteilles de vin de glace de l'Ontario dans les zones sécurisées, si bien que la boutique n'était plus rentable. On n'a toutefois pas tardé à lui trouver un remplaçant. C'est Booster Juice qui, à l'automne, a pris sa place pour ainsi offrir un nouveau choix d'aliments et de boissons aux passagers, employés et visiteurs. On y offre des choix santé de jus de fruits, de yogourts fouettés, et de délicieux wraps et sandwichs panini.

Des progrès ont été observés à l'extérieur de l'aérogare également. Le nouvel hôtel en construction le long de la promenade de l'Aéroport a confirmé qu'il se nommera Hilton Garden Inn, un établissement qui offrira de nouvelles options d'hébergement et de banquet dans le secteur de l'aéroport.

Enfin, un bail foncier signé en 2007 donnera naissance à un important développement commercial sur les terrains de l'aéroport à l'angle du chemin Hunt Club et de la promenade Riverside. Les travaux devraient s'amorcer en 2008, et de nouvelles entreprises offrant de nouveaux services verront ainsi le jour dans ce secteur.

### Concept d'aménagement au sud de l'aéroport

L'Administration de l'aéroport s'est associée à l'École d'urbanisme et de planification régionale de l'Université Queen's au début de 2007 pour définir

un projet de cours donné au trimestre d'automne aux étudiants de 2<sup>e</sup> année à la maîtrise. Ce cours est centré sur la formulation de concepts visant à guider l'aménagement du secteur sud de l'aéroport. Les étudiants ont ainsi pu acquérir de l'expérience en recherche et en analyse, en formulation d'options d'aménagement foncier et en préparation d'un rapport correspondant dans des conditions similaires à l'exercice de la profession. L'Administration de l'aéroport a quant à elle bénéficié de nouvelles perceptions sur les possibilités d'aménagement des terrains aéroportuaires situés au sud du chemin Leitrim. Au nombre des concepts explorés dans le cadre du cours figuraient un aperçu de la situation actuelle, du contexte politique et de réglementation, des contraintes et des possibilités d'aménagement, un choix de plans conceptuels, une présentation professionnelle à la direction de l'Administration, et enfin un rapport et une brochure sommaire intitulés « Vision du secteur sud des terrains appartenant à l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa ».

## » PARTICIPATION DES EMPLOYÉS

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

### Convention collective

L'année 2007 marque un tournant dans les activités liées aux relations de travail. La convention collective avec l'Alliance de la Fonction publique du Canada est arrivée à échéance le 30 juin. Les négociations se sont amorcées peu après, et les parties ont conclu une entente de quatre ans, qui arrivera à échéance le 30 juin 2011.

#### REVUE DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2003	2004	2005	2006	2007
Revenus	63 320 \$	69 632 \$	72 503 \$	75 820 \$	<b>84 713 \$</b>
Dépenses avant dépréciation	45 191	60 712	63 491	64 943	<b>66 491</b>
Revenus avant dépréciation	18 129	8 920	9 012	10 877	<b>18 222</b>
Immobilisations	111 064	9 420	17 503	23 445	<b>57 058</b>
Revenus des FAA	20 838	23 670	24 520	24 926	<b>28 283</b>



## » PARTENARIATS COMMUNAUTAIRES

*Favoriser des partenariats qui contribuent à la viabilité de l'aéroport et à la croissance socio-économique de la collectivité.*

Au moyen d'une relation solide avec Tourisme Ottawa, l'Administration demeure à l'affût de ce qui se passe dans la région, et nous pouvons prendre part à des activités qui attirent à Ottawa-Gatineau des visiteurs qui passent par l'aéroport.

### Championnat mondial U-20 de la FIFA

Le Championnat U-20 de la FIFA est un exemple parfait de la façon dont l'Administration et l'aéroport peuvent faire une différence dans un événement

d'importance. Dans ce cas-ci, l'Administration a donné aux organisateurs la chance d'accueillir les équipes et les spectateurs à Ottawa en leur permettant d'utiliser les kiosques d'accueil de l'aéroport. L'Administration a également mis en application, pour la première fois, l'utilisation de panneaux à l'extérieur du stationnement étagé pour faire place aux bannières du Championnat U-20 de la FIFA. Enfin, l'Administration a organisé une réception avec l'Ambassade d'Argentine pour accueillir l'équipe nationale à Ottawa.

### Croix-Rouge – Partage de fournitures

L'Administration s'est entendue avec la Croix-Rouge canadienne pour entreposer des fournitures d'hébergement d'urgence dans l'aérogare. On y trouve 1 000 lits pliants, 2 000 couvertures et 1 000 trousseaux d'articles courants contenant des produits d'hygiène personnelle.

#### PRÉVISIONS SUR CINQ ANS

		Passagers	Croissance annuelle	Mouvements d'aéronefs	Croissance annuelle	Loyer versé à Transports Canada	Croissance annuelle
Actuel	1997	3 046 368	6,6 %	67 867		3 977 000 \$	
	1998	3 110 548	2,1 %	77 202	13,8 %	5 301 000 \$	33,3 %
	1999	3 211 607	3,3 %	81 808	6,0 %	5 948 000 \$	12,2 %
	2000	3 434 345	6,9 %	78 301	-4,2 %	6 145 000 \$	2,6 %
	2001	3 391 295	-1,3 %	72 630	-7,2 %	8 840 000 \$	43,9 %
	2002	3 216 886	-5,1 %	68 499	-5,7 %	11 005 000 \$	24,5 %
	2003	3 262 345	1,4 %	69 798	1,9 %	11 329 000 \$	2,9 %
	2004	3 609 885	10,7 %	69 626	-0,2 %	11 643 000 \$	2,8 %
	2005	3 735 433	3,5 %	66 146	-5,0 %	12 958 000 \$	11,3 %
	2006	3 807 756	1,9 %	65 396	-1,1 %	12 487 000 \$	-3,6 %
	2007	4 088 528	7,4 %	72 342	10,6 %	11 546 000 \$	-7,5 %
Prévision	2008	4 228 000	3,4 %	74 000	2,0 %	10 100 000 \$	-12,5 %
	2009	4 372 000	3,4 %	76 000	2,0 %	7 300 000 \$	-27,7 %
	2010	4 520 000	3,4 %	78 000	2,0 %	5 400 000 \$	-26,0 %
	2011	4 651 000	2,9 %	80 000	2,0 %	5 600 000 \$	3,7 %
	2012	4 786 000	2,9 %	82 000	2,0 %	5 900 000 \$	5,4 %

NOTES : VALEUR NETTE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AU MOMENT DU TRANSFERT – 75 MILLIONS DE DOLLARS • PRÉVISION DU LOYER TOTAL 1997-2012 – 135 MILLION 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

En retour, la Croix-Rouge a autorisé l'Administration à utiliser ces fournitures en cas d'urgence à l'aéroport. L'Administration assumera le coût associé à l'utilisation des fournitures, comme le réapprovisionnement en produits périssables, l'assainissement des couvertures et des lits, et le remplacement de tout article manquant ou endommagé.

Cet accord, bon pour les deux parties, réduit les frais d'entreposage de la Croix-Rouge et rend service à l'Administration, qui dispose ainsi d'un accès instantané aux fournitures sans payer les frais d'immobilisations qui s'y

rattachent en temps normal. La Ville d'Ottawa profite également de l'accès rapide à ces fournitures d'urgence, autrefois entreposées à Peterborough.

## Projet Ensoleillement

Le *Projet Ensoleillement* a continué de faire sa marque en 2007 en subventionnant 17 projets d'immobilisations à Ottawa et à Gatineau, pour une valeur de plus de 90 000 \$. Voici la liste des projets subventionnés :

ORGANISME	PROJET	SUBVENTION
Causeway Work Centre	Installation de cabinets de douche	5 000 \$
Centre 507 – Drop In	Installation de cadres et de portes de métal	7 000 \$
Centretown Laundry Co-op	Achat d'une bascule industrielle et mobilier	2 200 \$
Aide Logement	Achat de petits appareils électroménagers	4 000 \$
Osgoode Youth Association	Achat et installation de rampes pour le planchodrome	15 000 \$
Ottawa Innercity Ministries	Achat d'appareils électroménagers	6 000 \$
Serenity Renewal for Families	Installation d'une porte-fenêtre coulissante et de fenêtres	2 500 \$
Spectrum Intervention Group	Achat de mobiliers, appareils électroménagers et autre équipement	10 000 \$
The Waupoos Foundation	Amélioration de la cour et de la terrasse	8 900 \$
Association pour l'intégration communautaire de l'Outaouais	Achat d'appareils électroménagers	4 000 \$
Avenue des Jeunes	Rénovations et achat de mobilier	5 000 \$
Centre alimentaire Aylmer	Achat de tables pliantes en acier inoxydable	1 250 \$
Centre d'action bénévole Accès	Réparation de la toiture et d'une rampe d'accès	5 000 \$
Centre artisanal pour la déficience intellectuelle de l'Outaouais	Rénovations dans la salle de bain	4 000 \$
Groupe communautaire Deschênes	Achat d'appareils électroménagers et de mobilier	4 500 \$
M-Ado jeunes	Installation d'un nouveau couvre-plancher	4 900 \$
Manne de l'île	Achat d'appareils de cuisine spécialisés	2 000 \$
<b>Total</b>		<b>91 300 \$</b>



EN LEUR OCTROYANT UNE SUBVENTION DE 15 000 \$ GRÂCE AU PROJET ENSOLEILLEMENT, L'ADMINISTRATION A CERTAINEMENT AIDÉ LA CAUSE DES JEUNES D'OSGOODE.

DESTINATIONS DIRECTES		MOUVEMENTS D'AÉRONEFS	
1997	20	1997	68 000
1998	21	1998	77 202
1999	25	1999	81 808
2000	26	2000	78 301
2001	29	2001	72 630
2002	30	2002	68 499
2003	32	2003	69 798
2004	25	2004	69 626
2005	27	2005	66 146
2006	31	2006	65 396
<b>2007</b>	<b>33</b>	<b>2007</b>	<b>72 342</b>

## Défi de remorquage d'avion au profit d'œuvres de bienfaisance

Le 15 septembre, 22 équipes de 20 participants se sont jointes à l'Administration de l'aéroport pour tirer un aéronef Boeing 727-200 de 70 307 kg (155 000 lb) fourni par FedEx sur une distance totale de 6,096 mètres (20 pieds).

Il s'agissait du 2<sup>e</sup> événement annuel au profit du *Projet Ensoleillement* et de Centraide/United Way Ottawa, une grande réussite tant sur le plan de la collecte de fonds que du divertissement familial. Les 21 000 \$ amassés ont été divisés en deux parts égales et remis aux organismes.

C'est FedEx, désormais commanditaire de l'événement, qui a fourni un bel avion neuf, qui a semblé aussi léger qu'une plume pour l'équipe gagnante du Lowe-Martin Group, qui est parvenue à le remorquer en 8,68 secondes. L'équipe de la Division « A » de la GRC s'est classée tout juste derrière à 8,75 secondes, l'équipe du PPPM de la GRC a terminé troisième, avec un chrono de 9,47 secondes.

Cet événement n'aurait pas été aussi remarquable sans le soutien d'un grand nombre de partenaires. L'Administration remercie FedEx d'avoir fourni l'avion et ses connaissances en matière de remorquage et les commanditaires, le comité organisateur, les bénévoles, et bien sûr, les équipes participantes. Le Défi de remorquage d'avion témoigne de toutes les retombées positives que peut avoir le travail d'équipe.

### Merci à nos commanditaires:

- » All Signs
- » Banque Scotia
- » Beacon Lite Ltd.
- » Bee-Clean
- » BLR Safety & First Aid
- » Bubbles Bounce Amusement
- » Centre d'accueil du Canada
- » Centre national des Arts
- » Duocom
- » D'Urbano
- » EMC
- » HMS Host
- » Hydro Ottawa
- » Ottawa Athletic Club
- » Ottawa Citizen
- » Rogers Radio Group (Y101 FM)
- » Sénateurs d'Ottawa
- » The Lowe-Martin Group

HARQUAIL PHOTOGRAPHY



ÉQUIPE FEDEX

HARQUAIL PHOTOGRAPHY



ÉQUIPE AEROMAG 2000, YOW « FROSTY AND HIS SNOWMEN »

HARQUAIL PHOTOGRAPHY



ÉQUIPE NAV CANADA « SERVING A WORLD IN MOTION »

HARQUAIL PHOTOGRAPHY



ÉQUIPE LOWE MARTIN « LOW ALTITUDE »

## » AFFAIRES ET ENJEUX GOUVERNEMENTAUX ET COMMUNAUTAIRES

*Travailler de manière proactive avec tous les gouvernements, la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau, la collectivité et les principaux intervenants.*

L'Administration a collaboré avec diverses autorités pour réaliser plusieurs projets importants en 2007.

### Élargissement des chemins Limebank et River

Résolue à rendre service à la collectivité environnante, l'Administration a communiqué avec Transports Canada pour conclure le transfert de trois terrains appartenant à l'aéroport à la Ville d'Ottawa pour être en mesure de réaliser le projet d'élargissement des chemins Limebank et River. Cette initiative rendra beaucoup service à la population du secteur Riverside Sud en rendant ce segment plus sécuritaire pour les automobilistes.

### Réduction des émissions

Dans le contexte des initiatives de la Ville d'Ottawa visant à réduire les émissions, l'Administration a mis en place un programme de réduction des émissions des véhicules qui circulent sur son terrain. Une campagne de signalisation à l'intention du grand public et des séances d'information pour les employés invitent tout le monde à éviter de laisser leur moteur en marche. Par ailleurs, des prises d'alimentation électrique ont été aménagées pour réduire la marche au ralenti des véhicules de déneigement, et l'Administration continue d'encourager les combustibles de remplacement du mieux qu'elle le peut.

### Contrôle de la qualité de l'air

L'Administration a été active dans le Programme national de cartographie de la qualité de l'air de la Ville d'Ottawa. Lancé en juin, ce projet de 15 mois fonctionne au moyen d'un système de contrôle par satellite constitué de deux unités terrestres, trois unités de contrôle mobiles, et 100 capteurs aménagés sur les immeubles et les poteaux de lumière un peu partout dans la ville. Les données réelles recueillies au sol seront appariées avec les données satellites, ce qui nous permettra d'obtenir les détails des polluants atmosphériques aux quatre coins de la ville. Cette étude est subventionnée par la Ville d'Ottawa, Ressources naturelles Canada, Environnement Canada, Transports Canada, le ministère de l'Environnement de l'Ontario, et l'Administration, qui a également offert de l'aide technique et fourni un site de contrôle sécurisé.

### Règlement de zonage

L'Administration a également collaboré à l'examen et à la modification du projet de règlement de zonage détaillé de la ville. Nous avons réglé des problèmes comme ceux entourant les usages permis des terrains de l'aéroport, l'établissement des densités de développement exactes, l'inclusion de dispositions relatives au règlement de zonage de l'Aéroport d'Ottawa, et la création d'une sous-zone de transports fusionnés pour l'Aéroport international d'Ottawa. Au début de 2008, nous parlerons d'autres mises au point à apporter au projet de règlement de zonage avec les responsables du zonage à la ville.

## » EXPLOITER L'INSTALLATION AÉROPORTUAIRE EN TOUTE SÉCURITÉ

*La sécurité demeurera une priorité pour l'Administration.*

La sécurité de l'ensemble de la clientèle, des employés et des installations de l'aéroport a une importance capitale pour l'Administration. Ainsi, nous sommes résolus à nous conformer à la totalité des règlements de Transports Canada et des autres programmes de sécurité.

### Protection de la faune et des oiseaux

La faune et les oiseaux représentent un risque pour tout aéronef. Comme on le disait dans le rapport de 2006, l'Administration a lancé un projet pluriannuel visant à créer et à mettre en place une approche automatisée de repérage, de suivi et de rapports des risques pour la sécurité côté piste. C'est pourquoi, en 2007, l'Administration a mis en place un programme automatisé de repérage et de rapports. Ainsi, elle est maintenant capable de saisir les détails de toute activité de repérage et d'effarouchement côté piste, et d'enregistrer les données sur les impacts d'oiseaux quelques minutes seulement après un impact.

Par ailleurs, l'Administration a embauché, au printemps, trois personnes pour assurer à temps plein la « patrouille » de l'aérodrome et voir si des oiseaux ou autres animaux s'y trouvent en plein jour. S'il ne sera jamais possible d'éliminer complètement les impacts d'oiseaux, les « surveillants d'oiseaux », de même que d'autres mesures de protection, parviennent à limiter le nombre d'oiseaux qui sont frappés par un aéronef.

Le goéland à bec cerclé est l'espèce qui soulève le plus de préoccupations à l'Aéroport d'Ottawa. Étant donné les améliorations apportées au programme,



L'Administration a recensé une baisse générale de 32 % du nombre d'impacts d'oiseaux, mais surtout une baisse de 51 % du nombre d'impacts impliquant un goéland à bec cerclé.

### Planification en cas d'urgence

En octobre, l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa a procédé à un exercice commun d'évacuation intitulé « Exercice Ailes coupées » en compagnie d'une dizaine d'organismes, soit près de 150 participants. Cet exercice se voulait un contrôle du protocole d'intervention en cas d'urgence de chaque organisme participant dans des conditions météorologiques difficiles.

Le scénario était celui d'un aéronef qui doit interrompre sa course au décollage. Cette situation a entraîné une évacuation d'urgence partielle de l'aéronef lorsque celui-ci s'est immobilisé dans l'aérodrome, un événement qui a entraîné des blessures à nos faux passagers. Le rôle des passagers était joué par 50 élèves bénévoles de l'Institut de police et de sécurité publique du Collège Algonquin, qui avaient bravé les mauvaises conditions météorologiques.

Il s'agissait du premier exercice de nuit dans l'aérodrome. Les participants ont donc eu droit à un scénario réel susceptible de se produire dans le cadre des activités de nuit de l'aéroport, sous l'œil attentif des arbitres de l'exercice, des agents de sécurité et des gardes, qui devaient suivre des directives strictes émises par l'Administration de l'aéroport, Nav Canada et Transports Canada.

À la scène de l'« incident » se sont rapidement joints tous les secouristes, comme les Services d'intervention en cas d'urgence de l'aéroport, la section policière de l'aéroport du Service de police d'Ottawa, le Service des incendies d'Ottawa, le Service de police d'Ottawa, le Service paramédic d'Ottawa, et OC Transpo. Le Centre des opérations d'urgence de l'aéroport a également été très occupé puisqu'il y avait, sur la scène, des représentants de chaque organisme présent, de même que des participants de l'Administration de l'aéroport, de la *U.S. Customs and Border Protection*, de l'Agence des services frontaliers du Canada et de notre compagnie aérienne fictive, dont le rôle était joué par l'équipe de WestJet. L'hôpital Montfort a également collaboré à distance à un exercice de suivi de documents papier.

Chaque organisme d'intervention a tiré de nouvelles leçons, mais a appliqué les correctifs nécessaires pour améliorer sa démarche d'intervention en cas d'urgence et ainsi faire en sorte que toutes les urgences mettant en cause un aéronef à l'Aéroport international d'Ottawa soient traitées avec un maximum de rigueur.

### Rénovations pour accueillir l'aérogare agrandie

Il faudra apporter de nombreuses modifications au fonctionnement actuel côté piste avant l'agrandissement de l'aérogare. Voici quelques-unes des mesures prises pour accueillir la nouvelle aire de trafic et les nouvelles portes d'embarquement :

- » évaluation et conception de nouvelles configurations des portes d'embarquement pour permettre la modification des clôtures de sécurité pendant les travaux;
- » conception et élaboration d'un programme de simulation en consignnant toutes les modifications apportées aux portes d'embarquement à la suite de la démolition de l'ancienne aérogare;
- » conception et aménagement de nouvelles voies de stationnement pour la nuit aux portes d'embarquement;
- » établissement des procédures régissant le trafic entrant et sortant dans l'aire de trafic de la nouvelle jetée;
- » examen de la modification des marquages proposés sur l'aire de trafic de la nouvelle jetée pour les aéronefs;
- » évaluation et achat d'extincteurs sur roues pour l'aire de trafic de la nouvelle jetée.

### » 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 travaillé de près avec l'ACSTA et Transports Canada pour mettre en place de nouvelles règles de sécurité, mais aussi pour élaborer des solutions sécuritaires qui ont permis à nos détaillants de contrebalancer les répercussions négatives de ces nouvelles règles.

### Liquides, gels et aérosols

La découverte d'un complot terroriste au Royaume-Uni en août 2006 où les acteurs voulaient utiliser des liquides, des gels et des aérosols pour allumer des incendies à bord d'aéronefs a poussé Transports Canada à annoncer une série de consignes de sécurité visant à réduire les risques dans les aéroports du Canada.

## Les Sénateurs rentrent chez eux

Lorsque les Sénateurs sont revenus de Buffalo avec le titre de champions de l'Association de l'Est de la Ligue nationale de hockey, environ 2 500 partisans survoltés les attendaient chez Esso Avitat. C'est plutôt à la grande surprise de tous que l'aéroport s'est transformé en un prolongement du Sens Mile.

Comme l'équipe s'est taillée une place en finale de la Coupe Stanley, nous avons préparé un plan pour faire de la place aux grosses foules qui se seraient présentées à l'aéroport pour accueillir l'équipe à son retour d'Anaheim. Bien que nos favoris n'aient pas pu ramener la coupe de Lord Stanley, la fièvre que les Sénateurs ont transmise à toute une ville pendant plusieurs semaines ne pouvait être laissée pour compte. L'équipe est revenue à Ottawa le 7 juin devant bien plus de 2 500 partisans, évidemment fiers, qui étaient venus en guise de reconnaissance des efforts des Sénateurs en criant et en chantant, mais aussi en remplissant les stationnements, les stationnements temporaires et la promenade de l'Aéroport jusqu'au chemin Hunt Club.

Les partisans ont pu voir l'équipe d'encore plus près au moment où les voitures ont quitté l'installation d'Esso Avitat pour emprunter la promenade. Nombreux sont ceux qui ont été en mesure de prendre des photos ou de donner la main à un joueur qui passait, mais les plus chanceux sont ceux qui ont pu soutirer l'autographe tant désiré.



DAVID SADE

En mars 2007, Transports Canada a revu sa position initiale sur les mesures de contrôle des stocks concernant la manutention de liquides, de gels et d'aérosols (LGA) destinés à la revente dans les zones stériles de l'aérogare et y a incorporé l'ensemble des produits destinés à la vente dans ce secteur. Cette mesure avait pour principal objectif le respect des normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Les réunions internes que nous avons eues avec nos détaillants ont surtout porté sur l'augmentation du nombre de produits concernés et du nombre de fournisseurs touchés. Le contrôle de sécurité comme tel demeure le même, qu'il s'agisse du triage de LGA ou d'autres produits destinés à la revente, comme des sacs à main ou des tee-shirts. Le programme révisé a été mis en place avec succès ici le 15 mars 2007, avec la collaboration de Transports Canada.

### VOLS DIRECTS PAR JOUR

	Domestiques	Transfrontaliers	Internationaux (par semaine)
1997	82	21	3
1998	88	23	6
1999	101	39	7
2000	93	43	7
2001	84	30	7
2002	80	35	8
2003	81	35	7
2004	71	35	7
2005	65	33	9
2006	75	34	9
2007	84	36	9

### ORIGINE ET DESTINATION

94 % du trafic (estimé)

## Installation d'une nouvelle porte d'accès côté piste

Pour améliorer l'efficacité de son service d'intervention d'urgence, l'Administration a remis en service son itinéraire d'urgence n° 1, derrière Esso Avitat, sur la voie de circulation Golf. Cette porte d'accès sera contrôlée par le Centre des opérations de sécurité (COS) et surveillée par le réseau de télévision en circuit

fermé de l'aéroport et constituera désormais le principal point d'accès des véhicules d'urgence côté piste (ambulanciers, pompiers et policiers) lors de leur première intervention.

### Mise à niveau du réseau de radios EDACS

L'Administration de l'aéroport possède et utilise un système de répéteurs radio d'urgence EDACS (Enhanced Digital Access Communications System) qui permet aux policiers et aux autres intervenants d'urgence dans l'aérogare et les environs de communiquer par radio. Le réseau qu'utilise l'Administration est identique à celui dont se sert la Ville d'Ottawa pour assurer la communication ininterrompue des intervenants lorsqu'ils se déplacent à l'aérogare ou dans les environs. Le système original, installé après l'ouverture de l'aérogare en 2003, ne fonctionne plus dans l'ensemble des installations et ne pourra être aménagé dans les infrastructures de la phase II. Ainsi, nous avons conçu et installé le nouveau réseau en 2007.

## » GESTION ÉCOLOGIQUE DE L'AÉROPORT

*Favoriser la gérance de l'environnement dans toutes les facettes de l'exploitation de l'aéroport et partout sur le campus.*

L'Administration a beaucoup participé à des programmes de protection de l'environnement un peu partout sur le campus.

L'un des principaux objectifs de l'Administration en 2007 consistait à accroître le volume de déchets recyclés, en le faisant passer de 18 % en 2006 à 30 % en 2007. Des initiatives comme la redistribution des stations de recyclage, l'aménagement de nouveaux réceptacles de recyclage, le changement des distributeurs de serviettes à mains et la mise en place d'un programme de compostage ont aidé l'Administration à atteindre son objectif. Dans l'ensemble, ce programme lui a permis d'augmenter son taux de récupération (% des matières recyclées qui pouvaient être recyclées) en le faisant passer de 27 % à 48 %.

Pour une deuxième année consécutive, l'Administration a réalisé un taux d'observation de 100 % des consignes fédérales sur le glycol en réduisant les effets sur l'environnement des liquides utilisés pour déglacer les aéronefs. Pour une troisième année de suite, l'Administration a obtenu un taux d'observation de 100 % des critères provinciaux et municipaux en ce qui a trait à l'ammoniac (en NH<sub>3</sub>) (sous-produit de dégradation de l'urée, que l'on utilise pour empêcher qu'une couche de glace se forme sur les pistes). Pour ce faire, nous avons cessé d'utiliser l'urée sur les voies de circulation et les pistes et nous l'avons remplacée par un substitut écologique.

### Annnonce au sujet de Francfort

Le 5 novembre, les représentants de l'Administration de l'aéroport et d'Air Canada ont annoncé l'entrée en vigueur de la liaison directe attendue depuis longtemps avec Francfort, en Allemagne.

À compter du 1<sup>er</sup> juin 2008, Air Canada offrira un vol quotidien sans escale entre Ottawa et Francfort, la principale plaque tournante en Europe du partenaire d'Air Canada en vertu de Star Alliance, Lufthansa. Francfort offre des vols de correspondance vers des destinations situées un peu partout dans le vaste réseau international de Star Alliance, et vers plus de 250 autres aéroports. À Francfort, les correspondances sont faciles et rapides étant donné les installations de transit spéciales qui permettent aux passagers de se rendre directement à leur vol sans qu'ils n'aient à aller cueillir leurs bagages.

L'Administration de l'aéroport travaillait depuis plusieurs années avec Air Canada pour que ce projet se concrétise. Voilà donc d'excellentes nouvelles.



BEN SMITH, VICE-PRÉSIDENT GÉNÉRAL ET CHEF DES AFFAIRES COMMERCIALES, AIR CANADA

HARQUAIL PHOTOGRAPHY

# » Régie d'entreprise, responsabilité et transparence

*La mission de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa consiste à travailler avec ses partenaires pour être un chef de file offrant des installations et des services aéroportuaires abordables, sécuritaires et de calibre international à la collectivité et à la clientèle de l'aéroport.*

## » Le Conseil d'administration

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

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

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

Chaque administrateur a déposé une déclaration de conflit d'intérêts pour 2007, conformément aux Statuts de l'Administration. Tous les administrateurs se conforment en outre aux lignes directrices sur le conflit d'intérêt et au code d'éthique dont il est question précédemment.

## » Statuts révisés

L'Administration a 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 organes 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
<b>TOTAL</b>	<b>14</b>

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



Le tableau ci-après représente la composition du Conseil d'administration au 31 décembre 2007 :

NOM ET POSTE À L'ADMINISTRATION	PROFESSION	Organisme de sélection et année de nomination
<b>Peter Vice, c.r.</b> <sup>(2) (3) (4)</sup> président du Conseil président, Comité de la régie, des ressources humaines et de la rémunération	Associé, Vice Hunter Labrosse	Comité de la régie d'entreprise de l'AAIMCO 2003
<b>Michael Skrobica</b> <sup>(2) (3)</sup> vice-président	Vice-président, Opérations financières de l'industrie, Association du transport aérien du Canada	Association du transport aérien du Canada 2004
<b>Charlie Logue</b> <sup>(1) (2)</sup> secrétaire	Associé, Welch & Company	Ministère des Transports 2006 (gouvernement du Canada)
<b>Geneviève Brown</b> <sup>(2) (3)</sup>	Propriétaire, Club de golf Mont Cascades	Ministère des Transports 2006 (gouvernement du Canada)
<b>Raymond Brunet</b> <sup>(2) (4)</sup> président, Comité de surveillance du PEA	Président, Ed Brunet & Associés Inc.	Chambre de commerce de Gatineau 2006 Ville de Gatineau 2003-2006
<b>Ron Clifton</b> <sup>(3) (4)</sup>	Président et chef de la direction, International Datacasting Corporation	Centre de recherche et d'innovation d'Ottawa 2007
<b>Barbara Farber</b> <sup>(1)</sup>	Présidente, Leikin Group Inc.	Comité de la régie d'entreprise de l'AAIMCO 2007
<b>Patrick Kelly</b> <sup>(4)</sup>	Président, Centre des congrès d'Ottawa	Tourisme Ottawa 2007
<b>Martin Leblanc</b> <sup>(1)</sup>	Associé, LeBlanc Doucet McBride	Ville de Gatineau 2006
<b>Eric McSweeney</b> <sup>(1)</sup>	Président, McSweeney & Associates Consulting Inc.	Ottawa Chamber of Commerce 2004
<b>Pat Murray</b> <sup>(4)</sup>	Retraité (architecte)	Gouvernement de l'Ontario 2006
<b>Joan Sun McGarry</b> <sup>(1)</sup>	Agent principal des finances, Hulse Playfair & McGarry	Ville d'Ottawa 2006
<b>Pamela Sweet</b> <sup>(3)</sup>	Vice-présidente, FoTenn Consultants Inc.	Ville d'Ottawa 2001
<b>James Wright</b> <sup>(1) (2) (4)</sup> président, Comité de vérification	Propriétaire, Mastermark Pewter Inc.	Comité de la régie d'entreprise de l'AAIMCO 2003

(1) MEMBRE DU COMITÉ DE VÉRIFICATION

(2) MEMBRE DU COMITÉ EXÉCUTIF

(3) MEMBRE DU COMITÉ DE LA RÉGIE D'ENTREPRISE, DES RESSOURCES HUMAINES ET DE LA RÉMUNÉRATION

(4) MEMBRE DU COMITÉ DE SURVEILLANCE DU PEA

## » Rémunération des administrateurs en 2007

Honoraires annuels	Président	35 000 \$	Honoraires pour réunions	500 \$ par réunion
	Vice-président	15 000 \$		200 \$ par participation à une conférence téléphonique
	Président du Comité de vérification	17 000 \$		
	Autres présidents de comité	15 000 \$		
	Autres administrateurs	12 000 \$		

## » Présence aux réunions des comités et du Conseil d'administration

Membre du Conseil	Présence aux réunions du Conseil	Présence aux réunions de comité à titre de membre d'un comité
J. Peter Vice, c.r.	9 sur 9	11 sur 11
Geneviève Brown	6 sur 9	2 sur 3
Raymond Brunet	8 sur 9	7 sur 7
Ron Clifton (note 1)	6 sur 6	2 sur 3
Barbara Farber (note 1)	5 sur 6	1 sur 2
Pat Kelly (note 1)	4 sur 6	1 sur 2
Martin Leblanc	9 sur 9	4 sur 4
Charlie Logue	7 sur 9	5 sur 5
Eric McSweeney	8 sur 9	4 sur 5
Pat Murray	3 sur 9	4 sur 6
Michael Skrobica	7 sur 9	4 sur 4
Joan Sun McGarry	8 sur 9	4 sur 5
Pamela Sweet	8 sur 9	4 sur 4
James Wright	9 sur 9	12 sur 12
Jeffrey Dale (note 2)	4 sur 4	2 sur 3
Jim Durrell (note 2)	4 sur 4	10 sur 10
Whitman Tucker (note 2)	4 sur 4	4 sur 5

NOTE 1 – NOUVEAUX MEMBRES DU CONSEIL ENTRÉS EN FONCTION LE OU APRÈS LE 29 MAI 2007

NOTE 2 – FIN DE MANDAT OU RETRAITE LE OU AVANT LE 29 MAI 2007

## » Comités du Conseil d'administration

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

### Comité exécutif

- » procéder à une évaluation et à un examen annuels du rendement du président;
- » examiner le rapport annuel produit par le président;
- » 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 pour qu'il les approuve;
- » revoir chaque année, avec les vérificateurs externes et la direction, des questions qui ont trait à la conduite de la vérification annuelle et toute recommandation formulée par les vérificateurs au sujet du contrôle interne;
- » revoir et approuver les états financiers trimestriels de l'Administration;
- » revoir les questions qui ont des répercussions financières importantes sur l'Administration, y compris les besoins en financement et des modes de financement possibles pour soumettre une recommandation au Conseil d'administration.

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

- » établir les procédures de mise en candidature, les ensembles de compétences nécessaires pour les candidats et la durée du mandat des candidats retenus;
- » évaluer les candidats et rendre compte au Conseil;
- » revoir les plans de relève et présenter des recommandations sur le perfectionnement et la planification de carrière pour l'éventuelle relève;
- » recommander une échelle de rémunération au Conseil;
- » procéder à un examen annuel de la régie du Conseil d'administration et de la rémunération de ses membres;
- » surveiller l'application des règles sur les conflits d'intérêts aux administrateurs et aux candidats;
- » évaluer le rendement du Conseil et de chacun de ses membres;
- » évaluer la communication entre le Conseil et la direction;
- » revoir le chapitre du rapport annuel qui porte sur la régie d'entreprise;
- » étudier et adopter des pratiques optimales en pleine évolution dans le domaine de la régie d'entreprise.

Le Conseil d'administration peut créer de temps à autre d'autres comités spéciaux auxquels siègent des membres du Conseil.

### Responsabilité

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

L'Administration a le mandat suivant :

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

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

- » en publiant un rapport annuel;
- » en organisant une assemblée publique annuelle;
- » en organisant une assemblée annuelle avec les organismes de sélection;
- » en établissant les comités consultatifs suivants ou en leur rendant compte :
  - » Comité sur le bruit de l'aéroport
  - » Comité consultatif des lignes aériennes
  - » Comité des opérations de l'aéroport
  - » Comité consultatif communautaire
  - » Comité de la sécurité côté piste
- » en tenant des réunions ou des consultations avec des dirigeants municipaux locaux;
- » en tenant des consultations publiques détaillées sur le renouvellement périodique du Plan directeur de l'aéroport, dont la dernière mise à jour remonte à 1998 et la prochaine mise à jour aura lieu au début de 2008, 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](http://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 2007. Le présent rapport contient d'autres détails sur l'examen du rendement.

## » **Transparence**

### **Achats et marchés**

L'Administration applique des méthodes d'achat transparentes. Les principes de l'obligation pour les aéroports canadiens de rendre des comptes au public et le bail foncier signé par l'Administration prévoient que tous les marchés d'achat de biens, de services et de services de construction dont la valeur dépasse 96 000 \$ (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 des raisons indiquant pourquoi on n'a pas eu recours à un mécanisme public de concurrence.

Les contrats, à la page suivante, dépassaient ce montant et n'ont pas été adjugés à la suite d'un processus public d'offres concurrentielles en 2007. (voir tableau à la page suivante)

### **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 250 000 \$ en 2007, et celle de chacun des vice-présidents de 100 000 \$ à 175 000 \$.

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



ENTREPRENEUR	DESCRIPTION DU CONTRAT	RAISON DE L'OCTROI À UN FOURNISSEUR UNIQUE
Matthews Conveyor, Division de FKI Industries Canada	<p>97 300 \$ Reprogrammation du système de manutention des bagages</p> <p>135 800 \$ Modification du système de manutention des bagages</p>	Seule source pour l'entretien du matériel acheté à la suite d'un concours public.
Usifab Rawdon	<p>132 200 \$ Fourniture, livraison et installation d'une lame déneigeuse de 30 pi</p>	Maintien d'un parc normalisé qui garantit l'efficacité opérationnelle.
RW Tomlinson Ltd.	<p>137 300 \$ Fourniture et installation de soupapes au poste de dégivrage</p>	Combinaison des contrats d'achat et d'installation pour uniformiser les soupapes et assurer l'efficacité opérationnelle.
Eagle Airfield	<p>153 100 \$ Fourniture et livraison d'une déneigeuse de pistes</p> <p>161 000 \$ Fourniture, livraison et installation d'une épandeur Epoke</p>	Maintien d'un parc normalisé qui garantit l'efficacité opérationnelle.
Jacques Whitford & Assoc. Ltd.	<p>157 600 \$ Matériel, mise à l'essai et inspection pour la Phase II du PEA</p>	Expérience et compétences de l'entrepreneur dans un domaine hautement spécialisé.
Arconas	<p>329 300 \$ Fourniture et livraison de sièges pour les salles d'attente</p>	Uniformité avec les sièges déjà présents dans les salles d'attente, dont le contrat avait à l'origine été accordé dans le cadre d'un concours public.

## Frais et charges

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

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

- » elle consulte les transporteurs aériens, leur donne les explications nécessaires et leur communique les calculs montrant comment on est parvenu aux frais en question avant d'imposer tout changement. Elle passe par le Comité consultatif des 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<sup>er</sup> 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 au processus de rajustement des redevances aéronautiques, car il fait l'objet d'un avis public et d'une couverture médiatique locale.

## Accès public aux documents

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

- » le Plan directeur de l'aéroport en vigueur;
- » un sommaire du Plan d'entreprise et du Plan stratégique actuels de l'Administration;
- » les états financiers annuels les plus récents et ceux de l'exercice précédent de l'Administration, ainsi que les rapports des vérificateurs qui y sont joints (inclus dans le rapport annuel de chaque année);

- » ses cinq derniers rapports annuels dont chacun inclut un sommaire général des activités de l'Administration au cours de l'exercice précédent;
- » des sommaires des cinq derniers Plans d'entreprise de l'Administration;
- » les articles sur la constitution en société de l'Administration (ses lettres patentes) et ses Statuts, y compris toute modification;
- » toutes les ententes signées sur la cession de l'aéroport;
- » un résumé du document d'examen quinquennal du rendement de l'Administration.

## Pour communiquer avec l'Administration

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

- » soumettre ses questions, ses commentaires ou ses préoccupations sur le site Web de l'Administration à [www.ottawa-airport.ca](http://www.ottawa-airport.ca);
- » remplir une carte de commentaires pour la clientèle disponible aux deux kiosques d'information de l'aéroport;
- » composer les numéros des renseignements généraux, soit le 613-248-2125 ou le 613-248-2141;
- » composer le numéro de la ligne d'information sur le bruit, soit le 613-248-2023;
- » appeler des services en particulier de l'Administration ou leur écrire, à l'adresse suivante :  
Bureau 2500, 1000, privé Airport Parkway,  
Ottawa, ON Canada K1V 9B4; et
- » télécopier ses questions, ses commentaires ou ses préoccupations au 613-248-2068.

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

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



DE GAUCHE À DROITE :

JOAN SUN MCGARRY  
PAT MURRAY  
MARTIN LEBLANC  
RON CLIFTON  
PAT KELLY

GENEVIÈVE BROWN  
JAMES WRIGHT  
BARBARA FARBER  
RAYMOND BRUNET  
ÉRIC MCSWEENEY

ASSIS DE GAUCHE À DROITE :

MICHAEL SKROBICA, VICE-PRÉSIDENT  
J. PETER VICE, C.R., PRÉSIDENT DU CONSEIL  
CHARLIE LOGUE, SECRÉTAIRE

ABSENTE : PAMELA SWEET

## » Bilan financier de 2007

*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 2007. 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 2007, les bénéfices avant amortissement ont été de 18,2 millions de dollars, comparativement à 10,9 millions de dollars pour l'exercice s'étant terminé le 31 décembre 2006.

Les facteurs qui ont le plus influé sur les résultats sont la hausse de 7,4 % du nombre de passagers par rapport à 2006 et l'augmentation de 7,7 % du nombre de places disponibles auprès des compagnies aériennes qui desservent Ottawa. Ces deux phénomènes ont eu un effet sur les revenus provenant des frais d'amélioration aéroportuaire, des redevances aéronautiques perçues des transporteurs aériens, et des frais de stationnement.

L'Administration a affiché une charge d'amortissement de 14,6 millions de dollars en 2007, comparativement à 14,2 millions de dollars en 2006, ce qui reflète l'amortissement de l'aérogare et des installations sur leur vie économique estimative. La hausse de l'amortissement en 2007 reflète l'amortissement de nouveaux investissements fonciers, et dans le matériel et les installations de production, qu'on a commencé à utiliser en 2007. Après soustraction de la charge d'amortissement, l'excédent des revenus par rapport aux dépenses en 2007 s'élève à 3,6 millions de dollars, comparativement à un excédent de 3,3 millions de dollars de dépenses par rapport aux revenus en 2006.

### » QUELQUES DONNÉES ANNUELLES

Les résultats nets d'exploitation de l'Administration pour la période triennale ayant pris fin le 31 décembre 2007 se résument comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2007	2006	2005
Revenus	84,7 \$	75,8 \$	72,5 \$
Dépenses avant amortissement	66,5	64,9	63,5
Revenus avant amortissement	18,2	10,9	9,0
Amortissement	14,6	14,2	13,4
Valeur nette des revenus par rapport aux dépenses (dépenses par rapport aux revenus)	3,6 \$	(3,3) \$	(4,4) \$
Total de l'actif	446,0 \$	363,4 \$	356,4 \$
Total de la dette à long terme	352,4 \$	273,7 \$	274,2 \$

### » RÉSULTATS D'EXPLOITATION

#### Activités d'exploitation

En 2007, 4 088 528 passagers sont passés par l'aéroport, comparativement à 3 807 756 en 2006, soit une hausse de 7,4 %.

On a remarqué une hausse du nombre de passagers entre 2006 et 2007 dans tous les secteurs :

- » vols domestiques, 8,7 %;
- » vols transfrontaliers, 1,5 %;
- » vols internationaux, 9,3 %.

Le nombre accru de vols vers d'autres destinations au Canada en 2007 a dépassé les attentes, les compagnies aériennes ayant augmenté le nombre



de sièges disponibles en ajoutant des itinéraires et des vols en partance et à destination d'Ottawa. La faillite de Jetsgo en mars 2005 représente un point tournant : elle 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 2006, les transporteurs aériens ont réagi à la forte demande de services aériens dans l'Ouest canadien en concentrant leurs efforts sur les marchés de l'Ouest. Étant donné la forte demande dans l'Ouest canadien et le taux d'occupation presque complet des aéronefs, les transporteurs n'ont pas été tenus de réagir à la faillite de Jetsgo en réduisant leurs tarifs pour remplir leurs sièges dans le Centre et l'Est du Canada. Cette absence de concurrence pourrait avoir eu un effet sur la hausse du nombre de passagers dans les vols domestiques, ce nombre étant demeuré relativement inchangé en 2006. Depuis, ces transporteurs répondent à la demande du marché lucratif à haut rendement d'Ottawa en offrant des tarifs concurrentiels et en ajoutant des vols pour accroître le nombre de sièges disponibles pour le marché d'Ottawa.

En septembre 2006, CanJet a mis fin à son service régulier tel que prévu, ce qui a eu un impact sur le nombre de sièges disponibles dans les vols à destination et en partance du Canada atlantique. Pour effacer cette diminution du nombre de sièges disponibles, Porter Airlines a commencé à offrir un service quotidien entre Ottawa et l'Aéroport du centre-ville de Toronto à la fin octobre 2006. Étant donné sa liaison pratique avec le centre-ville de Toronto, cet itinéraire est de plus en plus prisé par les voyageurs d'affaires.

La croissance du nombre de voyageurs sur le marché transfrontalier semble s'expliquer par l'appréciation du dollar canadien (qui a influé sur le nombre de voyageurs arrivant à Ottawa en provenance des États-Unis) et le ralentissement de l'économie américaine.

La force du dollar canadien a fait en sorte que les voyages vers les destinations soleil sont devenus moins coûteux pour les Canadiens et a probablement entraîné une croissance du nombre de voyages vers les destinations soleil internationales (ailleurs qu'aux États-Unis). L'augmentation de 31 % du nombre de passagers sur le marché international au quatrième trimestre de 2007 constitue un nouveau record. 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. On a continué d'enregistrer des hausses plus modérées en 2004 et en 2005, malgré les conséquences des ouragans Katrina et Wilma et l'offre réduite d'hôtels dans les destinations soleil du marché international. 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 2006. L'année 2007 continue de refléter un lourd trafic saisonnier, le nombre de passagers dans les vols internationaux ayant dépassé celui de 2006 par une marge de 9,3 %.

En 2007, le nombre de passagers dans les vols domestiques de WestJet a crû d'environ 22 % par rapport à 2005, et celui d'Air Canada a augmenté d'environ 4 % sur la même période. Le service de Porter à destination de l'Aéroport du centre-ville de Toronto représente une option très réussie pour les voyageurs d'affaires en particulier, et on croit qu'il est à l'origine de la réduction de la croissance du nombre de passagers d'Air Canada qui se rendent à Toronto Pearson. 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 sièges 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 et des offres saisonnières des transporteurs à horaires fixes.

Voici la comparaison du nombre de passagers entre 2006 et 2007 par trimestre et par secteur :

	VOLS DOMESTIQUES	VOLS TRANSFRONTALIERS	VOLS INTERNATIONAUX
T1	hausse de 6,8 %	hausse de 5,2 %	hausse de 5,8 %
T2	hausse de 8,1 %	hausse de 4,4 %	hausse de 6,6 %
T3	hausse de 8,6 %	baisse de 2,0 %	hausse de 2,4 %
T4	hausse de 11,4 %	baisse de 2,1 %	hausse de 30,9 %

Voici le nombre total de passagers par trimestre :

	2007	2006	% VARIATION
T1	1 035 044	973 462	6,3 %
T2	1 028 475	958 263	7,3 %
T3	1 003 255	943 878	6,3 %
T4	1 021 754	932 153	9,6 %
<b>TOTAL</b>	<b>4 088 528</b>	<b>3 807 756</b>	<b>7,4 %</b>

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. En 2007, le nombre de sièges atterris a augmenté de 7,7 % par rapport à 2006, puisque des nouveaux-venus comme Porter Airlines, qui exploite un service régulier quotidien entre Ottawa et l'Aéroport du centre-ville de Toronto depuis la fin octobre 2006, ont fait augmenter le nombre de sièges disponibles sur le marché. WestJet et Air Canada offrent désormais plus de vols, et Air Canada a ajouté de nouveaux itinéraires, qui ont contribué à l'augmentation du nombre de sièges dans le marché d'Ottawa. Les compagnies aériennes continuent de remplir plus de sièges en mettant moins d'aéronefs en vol qu'avant la faillite de Jetsgo en 2005 et ont indiqué toute l'année que leur facteur de chargement, ou le pourcentage de sièges occupés dans leurs aéronefs, avait atteint des niveaux records.

## » Revenues

En 2007, les revenus ont crû de 12 % et atteint 84,7 millions de dollars, comparativement à 75,8 millions de dollars en 2006. Sur cette hausse de 8,9 millions de dollars, les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) ont représenté 3,4 millions de dollars, les revenus aéronautiques 2,0 millions de dollars, le stationnement pour voitures 0,8 million de dollars, et les intérêts 1,8 million de dollars.

## REVENUS PAR CATÉGORIE (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2007	2006	Variation	%
Frais d'amélioration aéroportuaire	28 283 \$	24 926 \$	3 357 \$	13 %
Droits d'aérogare et redevances de la passerelle d'embarquement	18 747	16 792	1 955	12 %
Droits d'atterrissage	9 949	9 922	27	0 %
Concessions	9 094	8 726	368	4 %
Stationnement pour voitures	9 640	8 810	830	9 %
Location de terrains et d'espaces	4 125	4 184	(59)	(1 %)
Intérêts	2 327	491	1 836	374 %
Autres revenus	2 548	1 969	579	29 %
	<b>84 713 \$</b>	<b>75 820 \$</b>	<b>8 893 \$</b>	<b>12 %</b>

L'augmentation des 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 2007, un taux inchangé par rapport à 2006. En vertu d'une entente avec les compagnies aériennes, les FAA 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.

En plus de la hausse du volume de passagers, l'augmentation des frais d'amélioration aéroportuaire s'explique également par deux sommes considérables inhabituelles reçues au troisième trimestre de 2007, qui

s'élèvent à 1,0 million de dollars. Au troisième trimestre, l'Administration a reçu et inscrit à ses revenus des FAA 0,3 million de dollars par suite de la faillite de Canada 3000 (déclarée en 2001). Ces sommes n'avaient pas été enregistrées à l'origine comme des revenus des FAA en 2001, puisqu'il n'y avait pas à cette époque de motifs raisonnables qui nous permettaient de croire que ces sommes pourraient être réclamées par l'Administration. De plus, au cours de ce même trimestre, Air Canada a déterminé que les FAA qu'elle versait à plusieurs administrations aéroportuaires depuis novembre 2005 excluait par erreur certains FAA perçus sur les billets vendus par d'autres transporteurs aux passagers d'Air Canada. La somme de 0,7 million de dollars qu'a reçue l'Administration d'Ottawa représente environ 2 % du total des sommes remises par Air Canada sur cette période.

Les revenus aéronautiques représentent la source la plus importante de revenus pour l'Administration. De 26,7 millions de dollars qu'ils étaient en 2006, ces revenus provenant des opérations aéronautiques, qui comprennent les frais d'utilisation de l'aérogare, les frais d'utilisation des passerelles d'embarquement et les frais d'atterrissage perçus des transporteurs aériens, ont affiché en 2007 une hausse de 7,4 %, qui les a portés à 28,7 millions de dollars. Cette hausse reflète l'augmentation du nombre de places offertes par les compagnies aériennes pour soutenir la croissance de la demande des passagers dans le marché d'Ottawa. 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<sup>er</sup> 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. Par conséquent, et bien que le nombre de vols ait augmenté, les revenus provenant des frais d'atterrissage sont demeurés stables par rapport à 2006. Comme les frais d'utilisation de l'aérogare imputés aux 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. L'Administration a annoncé qu'elle n'entend pas revoir ses tarifs aéronautiques en 2008. Ces derniers demeurent parmi les plus bas au Canada.

Les revenus des concessions sont passés de 8,7 millions de dollars en 2006 à 9,1 millions de dollars en 2007, 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 8,8 millions de dollars en 2006 à 9,6 millions de dollars en 2007. 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 ont toutes contribué à la hausse des revenus de stationnement. Il n'est pas arrivé de nouveaux locataires en 2007. Les revenus de location de terrains et d'espaces sont demeurés stables par rapport à ceux de 2006. Ils augmentent 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 les opérations et le développement de l'aéroport. Ils sont le résultat de l'investissement à court terme des revenus nets provenant de l'émission d'obligations de l'Administration en mai 2007 qui n'ont pas encore été versés au Programme d'immobilisations de l'Administration. Les revenus d'intérêt devraient baisser considérablement en 2008.

## » Dépenses

Les dépenses avant amortissement sont passées de 64,9 millions de dollars en 2006 à 66,5 millions de dollars en 2007. De plus, la charge d'amortissement est passée de 14,2 millions de dollars en 2006 à 14,6 millions de dollars en 2007, l'Administration ayant continué d'amortir le coût de la nouvelle aérogare et des installations connexes. La hausse de la charge d'amortissement en 2007 reflète l'amortissement des nouveaux investissements fonciers, et dans le matériel et les installations de production, qu'on a commencé à utiliser en 2007.

L'Administration capitalise l'intérêt sur la dette directement attribuable au coût de son Programme d'expansion de l'aéroport (PEA) avant qu'il ne soit mis en opération. Les dépenses d'intérêts reflétées dans l'état des résultats ont augmenté en raison d'un emprunt qui a permis d'investir dans le Programme d'expansion de l'Administration. Les frais d'intérêts ont augmenté en raison de l'émission d'obligations en mai 2007 dans la mesure où aucun argent comptant n'a encore été versé au PEA. Compte tenu du coût

estimatif de 95 millions de dollars du projet de la phase II du PEA, les dépenses d'intérêts et la charge d'amortissement reflétées dans l'état des résultats augmenteront fortement à compter de 2008, lorsque le projet sera terminé, et lorsque les éléments d'actif du PEA seront mis en service.

DÉPENSES PAR CATÉGORIE (EN MILLIERS DE DOLLARS)				
	2007	2006	Variation	%
Intérêts	18 810 \$	17 723 \$	1 087 \$	6 %
Loyer foncier	11 546	12 487	(941)	(8 %)
Matériaux, fournitures et services	17 875	17 491	384	2 %
Salaires et avantages	14 191	13 367	824	6 %
Paiements tenant lieu de taxes municipales	4 069	3 875	194	5 %
	<b>66 491 \$</b>	<b>64 943 \$</b>	<b>1 548 \$</b>	<b>2 %</b>

Le loyer foncier payable au gouvernement du Canada a diminué de 8 % et s'est établi à 11,5 millions de dollars en 2007 en raison des modifications apportées à la formule d'établissement du loyer annoncées et mises en place en 2005 par le gouvernement du Canada. L'Administration exploite l'aéroport en vertu d'un bail foncier avec le gouvernement du Canada qui fixe le calcul du loyer foncier annuel. Ce loyer réduit en vertu du bail 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, 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 %	

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

2008	10,1 millions de dollars
2009	7,3 millions de dollars
2010	5,4 millions de dollars
2011	5,6 millions de dollars
2012	5,9 millions de dollars



Le coût des matériaux, des fournitures et des services est passé de 17,5 millions de dollars en 2006 à 17,9 millions de dollars en 2007. En 2007, l'Administration a dû verser d'autres honoraires professionnels pour procéder à la mise à jour décennale de son plan directeur, achevé et mis à jour pour la dernière fois en 1998. De plus, l'Administration a dépensé davantage en réparations et en travaux de remplissage des fissures sur les pistes en 2007, et les coûts ont augmenté en raison des nouvelles ententes concernant l'entretien du matériel et des logiciels et de la hausse du coût des contrats de nettoyage des immeubles. Pour effacer ces hausses, en 2007, l'Administration a reçu et inscrit 0,5 million de dollars en récupération de créances jugées au préalable irrécouvrables de la part d'Intercanadien (faillite en 2000) et de Canada 3000 (faillite en 2001).

Le coût des salaires et des avantages sociaux a connu une hausse de 6 % et atteint 14,2 millions de dollars en 2007, par rapport à 13,4 millions de dollars en 2006, ce qui reflète une hausse des coûts saisonniers et du nombre d'heures supplémentaires consacrées au déneigement. Cette augmentation reflète par ailleurs la dernière hausse des salaires que

l'Administration paie à ses pompiers et autres employés syndiqués selon les conventions collectives, et une hausse estimative de la rémunération des pompiers à l'expiration de leur convention collective avec l'Administration le 30 juin 2007.

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 2007. Les paiements tenant lieu de taxes augmenteront encore de 5 % en 2008 par rapport à 2007 en vertu de cette loi et, selon l'hypothèse d'une augmentation de seulement 2 % du nombre de passagers en 2008, les paiements tenant lieu de taxes augmenteront encore de 5 % en 2009.

## » SOMMAIRE DES RÉSULTATS TRIMESTRIELS

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2006				2007			
	mars	juin	sept.	déc.	mars	juin	sept.	déc.
Trimestre ayant pris fin en								
Revenus	19,5 \$	18,6 \$	18,7 \$	19,0 \$	20,6 \$	20,9 \$	21,6 \$	21,6 \$
Dépenses	16,8	16,1	15,1	16,9	16,5	16,3	15,9	17,8
Revenus avant amortissement	2,7	2,5	3,6	2,1	4,1	4,6	5,7	3,8
Amortissement	3,5	3,6	3,6	3,5	3,6	3,6	3,7	3,7
Excédent des revenus par rapport aux dépenses (dépenses par rapport aux revenus)	(0,8) \$	(1,1) \$	(0,0) \$	(1,4) \$	0,5 \$	1,0 \$	2,0 \$	0,1 \$

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 revenus sont conservés et réinvestis dans les opérations et le développement de l'aéroport, et ils servent notamment aux investissements fonciers et dans le matériel et les installations de production pour répondre aux besoins de l'exploitation courante.

En 2007, l'Administration a effectué des sorties de fonds de 43,0 millions de dollars dans le cadre d'importantes dépenses en immobilisations relatives à la planification, à la conception, aux travaux préparatoires et à la construction de la phase II du Programme d'expansion de l'aéroport. Par ailleurs, en 2007, l'Administration a effectué des sorties de fonds de 4,7 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 de construction. Cette phase, à laquelle on consacre un budget de 111 millions de dollars (à l'exclusion des intérêts capitalisés), comprend 13 millions de dollars pour l'ajout d'espaces au stationnement étagé (travaux terminés 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 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 et contiendra de plus amples renseignements sur les futurs besoins d'infrastructures, c'est-à-dire dans plus de cinq ans.

Au 31 décembre 2007, l'Administration avait conclu toutes les ententes nécessaires dans le cadre de l'expansion de l'aérogare et des travaux connexes liés à la phase II du PEA et avait accumulé et engagé des coûts totaux de 70 millions de dollars. D'après la valeur de ces contrats, l'Administration demeure à l'intérieur des limites du budget et du calendrier de cette phase du Programme d'expansion de l'aéroport.

## » OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

### PAIEMENTS POUR LES ANNÉES PRENANT FIN LE 31 DÉCEMBRE (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	Total	2008	2009	2010	2011	2012	Années suivantes
Dettes à long terme <sup>(note1)</sup>	352 449 \$	1 510 \$	1 765 \$	2 041 \$	2 339 \$	2 097 \$	342 697 \$
Engagements d'exploitation	6 993	5 427	826	198	198	172	172
Engagements d'immobilisations	27 000	27 000					
<b>Total des obligations contractuelles</b>	<b>386 442 \$</b>	<b>33 937 \$</b>	<b>2 591 \$</b>	<b>2 239 \$</b>	<b>2 537 \$</b>	<b>2 269 \$</b>	<b>342 869 \$</b>

NOTE 1 – 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.

## » 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 frais d'amélioration aéroportuaire (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 ou les immobilisations de maintien. Les revenus des FAA servent à payer les frais de service de la dette et les autres dépenses relatives au Programme d'expansion de l'aéroport (PEA). L'Administration finance les principales dépenses d'infrastructure en empruntant dans les marchés des capitaux et en utilisant le crédit bancaire.

Avant d'entrer dans les marchés des capitaux encore une fois en mai 2007, l'Administration a utilisé les liquidités de ses opérations et ses actuelles facilités de crédit bancaire pour subventionner l'expansion de l'aéroport, c'est-à-dire la phase II du PEA. 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. Les facilités actuelles ont été prolongées d'une autre période de 364 jours, qui prendra fin le 23 octobre 2008. 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, assurer le concours de trésorerie, et payer les principales dépenses d'immobilisations 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 le terme de toutes les dettes, y compris les facilités de crédit bancaire et les obligations-recettes. 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 2007, le solde du fonds de réserve et de service de la dette était de 10,6 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 2007, 7,9 millions

de dollars des facilités de crédit de l'Administration avaient été consacrés exclusivement au fonds de réserve de fonctionnement et d'entretien. Au 31 décembre 2007, 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.

Les recettes nettes des 200 millions de dollars d'obligations émises par l'Administration en mai 2007 ont servi à rembourser les 120 millions de dollars d'obligations-recettes de série A à 5,64 % qui viennent à échéance le 25 mai 2007, à rembourser la dette bancaire découlant du financement de la phase II du PEA jusqu'ici, et à payer l'avance supplémentaire d'environ 1,0 million de dollars au fonds de réserve et de service de la dette obligatoire en vertu de l'acte constitutif de fiducie de l'Administration au moment de l'émission de nouvelles obligations. L'encaisse et les investissements à court terme de 39,4 millions de dollars au 31 décembre 2007 comprennent les recettes provenant de l'émission d'obligations de l'Administration qui n'ont pas encore été versées au PEA. Des sommes en argent comptant ont été placées dans des investissements à court terme tel que permis par l'acte constitutif de fiducie, tout en conservant les liquidités nécessaires pour alimenter les besoins du PEA.

Au cours de l'année 2007, 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'acte constitutif de fiducie.

Entre le 31 décembre 2006 et le 31 décembre 2007, les comptes débiteurs de l'Administration avaient montré une hausse de 1,9 million de dollars et s'établissaient à environ 6,4 millions de dollars. La réception anticipée à la fin de 2006 de frais d'amélioration aéroportuaire, normalement acquittés juste après la fin du mois, a réduit le montant estimatif des créances à la fin de 2006. Aucun autre élément inhabituel ou d'interrogation n'a pu causer cette hausse. Entre le 31 décembre 2006 et le 31 décembre 2007, les comptes créditeurs de l'Administration avaient montré une hausse de 11,6 millions de dollars et s'établissaient à environ 22,8 millions de dollars. Cette dernière s'explique en grande partie par les comptes fournisseurs et les comptes de régularisation du PEA.

## » RISQUES ET INCERTITUDES

### Volume d'activité aéronautique

L'Administration continuera de faire face à certains risques qui échappent à son action et qui auront peut-être une incidence considérable sur sa situation financière. Les revenus de l'aéroport sont grandement fonction du nombre de passagers. Le nombre de passagers dépend de la demande de services aériens. Les événements des dernières années ont 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 passagers qui avaient une correspondance à Ottawa). Les passagers en correspondance sont plus vulnérables aux fluctuations en raison des changements d'horaire et d'itinéraire des compagnies aériennes. Par ailleurs, la majorité des passagers

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.

### Risques relatifs aux travaux de construction

Les retards et la majoration des coûts représentent toujours des risques dans un projet de construction. C'est en août 2006 qu'ont commencé les travaux d'agrandissement de l'aérogare dans le cadre de la phase II du PEA. L'ensemble 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.



BANNIÈRES DU CHAMPIONNAT U-20 DE LA FIFA



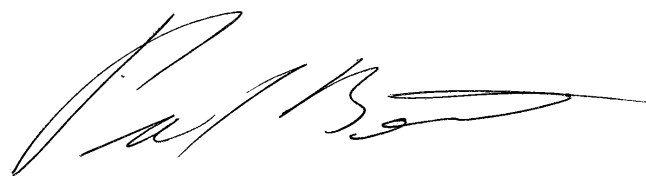
## » RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION EN CE QUI CONCERNE LES ÉTATS FINANCIERS

*La direction de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa est responsable de l'intégrité des états financiers ci-joints et de toute autre information se trouvant dans ce rapport annuel. Les états financiers ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. La préparation d'états financiers exige que la direction utilise les meilleures estimations et du jugement, surtout dans le cas où des transactions influençant l'exercice considéré dépendent d'événements futurs. Toute l'information financière se trouvant dans le rapport annuel est conforme à l'information et aux données incluses dans les états financiers.*

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

Le Conseil d'administration s'acquitte de ses responsabilités envers les états financiers grâce à son Comité de vérification composé uniquement d'administrateurs qui ne sont ni dirigeants ni employés de l'Administration. Ce comité se réunit périodiquement avec la direction et les vérificateurs indépendants pour examiner les résultats et discuter de la vérification, du contrôle interne, des conventions comptables et de sujets concernant la 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. Leur rapport des vérificateurs se trouve ci-dessous.



Paul Benoit  
Président et chef de la direction



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

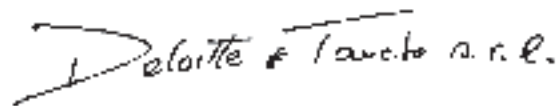
# » RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

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

Nous avons vérifié le bilan de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa au 31 décembre 2007 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 2007 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie de 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, à l'exception du changement de la comptabilisation des instruments financiers tel qu'expliqué à la note 2 afférente aux états financiers, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.



Comptables agréés  
Titulaires d'un permis en expertise comptable  
Ottawa, Ontario  
Le 30 janvier 2008

# » BILAN

au 31 décembre 2007 (en milliers de dollars)

ACTIF	2007	2006
<b>ACTIF À COURT TERME</b>		
Encaisse et placements à court terme	39 433 \$	- \$
Débiteurs	6 430	4 539
Fournitures renouvelables	1 278	1 112
Frais payés d'avance et avances	757	666
	47 898	6 317
FONDS DE RÉSERVE POUR LE SERVICE DE LA DETTE (note 6 (a))	10 605	9 206
IMMOBILISATIONS CORPORELLES (note 3)	381 748	339 312
AUTRES ACTIFS (note 4)	5 768	6 005
	446 019 \$	360 840 \$
<b>PASSIF</b>		
<b>PASSIF À COURT TERME</b>		
Endettement bancaire (note 5)	- \$	8 712 \$
Créditeurs et frais courus	22 832	11 214
Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an (note 6)	1 510	1 273
	24 342	21 199
PASSIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES (note 8)	3 613	2 736
DÉPÔTS DE GARANTIE	390	366
DETTE À LONG TERME (note 6)	347 023	269 873
	375 368	294 174
ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (note 10)		
ACTIF NET (note 7)	70 651	66 666
	446 019 \$	360 840 \$

AU NOM DU CONSEIL



, administrateur

(voir les notes accompagnant les états financiers)



, administrateur

# » ÉTAT DES RÉSULTATS ET DE L'ÉVOLUTION DE L'ACTIF NET

de l'exercice terminé le 31 décembre 2007 (en milliers de dollars)

REVENUS	2007	2006
Frais d'amélioration aéroportuaire (note 7)	28 283 \$	24 926 \$
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement	18 747	16 792
Redevances d'atterrissage	9 949	9 922
Concessions	9 094	8 726
Stationnement	9 640	8 810
Locations de terrain et de locaux	4 125	4 184
Intérêts	2 327	491
Autres revenus	2 548	1 969
	<u>84 713</u>	<u>75 820</u>
<b>DÉPENSES</b>		
Intérêts (note 6 (d))	18 810	17 723
Loyer de fonds de terre (note 10)	11 546	12 487
Matériaux, fournitures et services (note 11)	17 875	17 491
Salaires et avantages sociaux	14 191	13 367
Paiements tenant lieu des impôts fonciers	4 069	3 875
	<u>66 491</u>	<u>64 943</u>
<b>BÉNÉFICE AVANT LA DÉPRÉCIATION</b>	18 222	10 877
<b>DÉPRÉCIATION</b>	14 622	14 230
<b>EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES (DÉPENSES SUR LES REVENUS)</b>	3 600	(3 353)
<b>ACTIF NET AU DÉBUT DE L'EXERCICE (NOTE 2)</b>	67 051	70 019
<b>ACTIF NET À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	<u>70 651 \$</u>	<u>66 666 \$</u>

(voir les notes accompagnant les états financiers)

# » ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

de l'exercice terminé le 31 décembre 2007 (en milliers de dollars)

Encaisse provenant de (utilisée dans)	2007	2006
<b>Exploitation :</b>		
Excédent des revenus sur les dépenses (dépenses sur les revenus)	3 600 \$	(3 353) \$
Ajouter les éléments sans effet sur l'encaisse :		
Dépréciation de la propriété, des installations et de l'équipement	14 622	14 230
Amortissement des frais de financement reportés	269	373
Augmentation du passif au titre des prestations constituées	877	747
Diminution (augmentation) de l'actif au titre des prestations constituées	237	(777)
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement d'exploitation :		
Débiteurs	(1 891)	555
Frais payés d'avance et fournitures renouvelables	(257)	(162)
Créditeurs et frais courus	2 237	233
Augmentation (diminution) des dépôts de garantie	24	(100)
<b>Total de l'exploitation</b>	<b>19 718</b>	<b>11 746</b>
<b>Financement :</b>		
Émission de la dette à long terme (note 6)	200 000	-
Coût de l'émission de la dette	(1 224)	-
Augmentation du fonds de réserve pour le service de la dette (note 6 (a))	(1 399)	(371)
Remboursement de la dette à long terme	(121 273)	(521)
<b>Total du financement</b>	<b>76 104</b>	<b>(892)</b>
<b>Investissement :</b>		
Acquisition de la propriété, des installations et de l'équipement	(57 058)	(23 434)
Variation des créditeurs et frais courus se rapportant aux activités d'investissement	9 381	1 268
<b>Total de l'investissement</b>	<b>(47 677)</b>	<b>(22 166)</b>
<b>Augmentation (diminution) de l'encaisse</b>	<b>48 145</b>	<b>(11 312)</b>
Encaisse et placements à court terme (endettement bancaire) au début	(8 712)	2 600
Encaisse et placements à court terme (endettement bancaire) à la fin	39 433 \$	(8 712) \$

(voir les notes accompagnant les états financiers)



# » NOTES COMPLÉMENTAIRES

de l'exercice terminé le 31 décembre 2007

## » 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<sup>er</sup> janvier 1995 en vertu de la partie II de la Loi sur les corporations canadiennes. Tous les bénéficiaires 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 le Gouvernement du Canada (Transport 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 de 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 le Gouvernement du 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, 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 renouvelables

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

### Propriété, installations et équipement

La propriété, les installations et l'équipement sont comptabilisés au coût, net de l'aide gouvernementale s'il y en a, ne comprennent que les montants dépensés par l'Administration. La propriété, les installations et l'équipement n'incluent pas le coût des installations qui sont louées du Gouvernement du Canada. Le coût inclut les intérêts différentiels engendrés lors de la construction des immobilisations. Les actifs sont dépréciés sur la durée de vie utile selon la méthode de l'amortissement linéaire aux taux respectifs 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.

## Dépréciation d'actifs à long terme

Les actifs à long terme sont soumis à un test de recouvrabilité lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Une perte de valeur est constatée lorsque leur valeur comptable excède les flux de trésorerie non actualisés découlant de leur utilisation et de leur sortie éventuelle. La perte de valeur constatée est mesurée comme étant l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa juste valeur.

## Frais de financement reportés

Les frais de transaction relatif à l'émission de la dette à long terme, y compris les commissions de garantie, les honoraires professionnels, la résiliation du contrat de taux d'intérêt "swap" et le rabais sur obligation, sont reportés et amortis selon la méthode du taux d'intérêt effectif sur la période de validité de la dette. L'amortissement est inclus dans les frais d'intérêt.

## Bail foncier

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

## Constataion des produits

Les redevances d'atterrissage et d'aérogare et les revenus de stationnement sont comptabilisés lorsque les installations de l'aéroport sont utilisées. L'Administration offre aux lignes aériennes un programme incitatif de rabais de redevances d'atterrissage, qui fournit aux lignes aériennes des mesures incitatives telles des redevances gratuites d'atterrissages lorsqu'elles exploitent des vols vers de nouvelles destinations pour une durée d'au moins un an. Ces rabais sont constatés en tant que diminution des revenus jusqu'à expiration du programme.

Les revenus des concessions sont comptabilisés selon une comptabilité d'exercice et calculés en pourcentages des ventes des concessionnaires, sujets à des loyers minimums garantis.

Les revenus de locations et de permis sont constatés selon la durée légale respective des baux, licences et permis.

Les revenus des frais d'amélioration aéroportuaire (FAA), nets des frais administratifs des compagnies aériennes, sont comptabilisés sur une base estimative 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 de salaire et aux divers autres facteurs incluant la mortalité, les licenciements et le pourcentage de retraite au début de chaque année fiscale. Pour calculer le rendement sur les actifs du régime, ces actifs sont évalués à leur juste valeur. Des gains ou pertes actuarielles surviendront du fait que l'expérience vécue pour chaque année sera différente des hypothèses utilisées au début de l'année aux fins de déterminer le coût et les passifs de ces plans. Ces gains ou pertes actuarielles sont reportés et amortis sur les années futures de la manière suivante : la portion de ces gains ou pertes qui excède 10 % 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 8 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.

### Instrument financiers, couverture et résultat étendu

L'Institut Canadien de Comptable Agréés a émis des recommandations comptables concernant les instruments financiers, les couvertures et les résultats étendu qui sont entrées en vigueur au cours du 1<sup>er</sup> quart terminé le 31 mars 2007. Ces normes sont comptabilisées de façon rétroactive sans modifier les données des années précédentes.

À la suite de ces modifications aux principes comptables généralement reconnus, les frais de financement reportés sont comptabilisés en diminution de la valeur comptable de la dette à long terme et sont amortis en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif. En vertu de la méthode du taux d'intérêt effectif, l'amortissement varie au cours de la durée de vie de la dette selon la valeur comptable nette de la dette. L'effet de cette modification comptable a été d'augmenter l'actif net de 385 000 \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2007, et de diminuer la dette à long terme du même montant.

En vertu des recommandations, les actifs financiers devront être classifiés en tant que prêts et créances, détenu pour fins de transactions, pour détenu jusqu'à maturité ou disponible à la vente. Les passifs financiers devront être classifiés soit en tant que détenu pour fins de transaction, soit en tant que autres passifs.

Les actifs financiers de l'Administration incluent l'encaisse et les placements à court terme, les débiteurs, les avances (qui sont inclus dans les dépenses payées d'avance), et le fonds de réserve pour le service de la dette. Les débiteurs et les avances sont classifiés en tant que prêts et comptes à recevoir et sont comptabilisés au coût amorti. L'encaisse et les placements à

court terme, et le fonds de réserve pour le service de la dette sont classifiés dans détenu pour fin de transaction et sont comptabilisés à la juste valeur. Les gains et les pertes réalisés et non réalisés sont constatés dans les résultats de l'exercice où ils surviennent. L'Administration ne détient pas d'actifs financiers détenus jusqu'à échéance ou disponible à la vente.

Les passifs financiers de l'Administration incluent l'endettement bancaire (qui serait adopté le 1<sup>er</sup> janvier 2007), des créiteurs et charge à payer, un dépôt de garantie et une dette à long terme. Lors de l'adoption des nouvelles recommandations, l'endettement bancaire a été classifié en tant que passif détenu pour fin de transaction. Tous les autres passifs financiers sont classifiés en tant que autres passifs et sont comptabilisés au coût amorti; les gains et les pertes sont comptabilisés aux résultats au cours de l'exercice où ils surviennent.

Dans le cas de l'Administration, l'état du résultat étendu doit comprendre les autres éléments du résultat étendu tels les gains et les pertes latents survenus au cours de la période sur certains instruments financiers et de couverture; le cumul des autres éléments du résultat étendu doit être présenté séparément comme composante de l'actif net. À date, l'Administration n'a pas d'éléments à présenter sous la rubrique des autres éléments du résultat étendu.

### 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 2008. 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 soit pas significatif.

### » 3. PROPRIÉTÉ, INSTALLATIONS ET ÉQUIPEMENT

(EN MILLIERS DE DOLLARS)	2007	2006
<b>COÛT :</b>		
Immeubles et installations auxiliaires		
Immeubles et améliorations des immeubles	261 884 \$	258 234 \$
Équipement de dégivrage	7 191	7 032
Passerelles pour piétons	7 105	7 099
Infrastructure de services publics	5 443	5 394
	<u>281 623</u>	<u>277 759</u>
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	29 402	28 256
Améliorations des terrains	21 660	21 228
Mobilier et équipement	21 026	20 212
Équipement et systèmes informatiques	14 535	13 783
Véhicules	9 246	8 965
Améliorations locatives	2 321	1 951
Construction en cours	70 128	20 729
	<u>449 941</u>	<u>392 883</u>
<b>MOINS L'AMORTISSEMENT CUMULÉ :</b>		
Immeubles et installations auxiliaires		
Immeubles et améliorations des immeubles	30 079	22 862
Équipement de dégivrage	1 733	1 448
Passerelles pour piétons	1 438	1 083
Infrastructure de services publics	1 104	888
	<u>34 354</u>	<u>26 281</u>
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	7 502	6 316
Améliorations des terrains	3 881	2 920
Mobilier et équipement	8 276	6 504
Équipement et systèmes informatiques	8 325	6 370
Véhicules	4 602	4 127
Améliorations locatives	1 253	1 053
	<u>68 193</u>	<u>53 571</u>
	<u><u>381 748 \$</u></u>	<u><u>339 312 \$</u></u>

Les frais d'intérêts d'un montant de 1 055 000 \$ (2006 – 40 000 \$) ont été capitalisés et inclus dans la rubrique construction en 2007.

### » 4. AUTRES ACTIFS

(EN MILLIERS DE DOLLARS)	2007	2006
Actif au titre des prestations constituées (note 8)	2 838 \$	3 075 \$
Participation dans les produits éventuels du 4160, promenade Riverside, au coût	2 930	2 930
	<u>5 768 \$</u>	<u>6 005 \$</u>

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

### » 5. FACILITÉS DE CRÉDIT

L'Administration maintient des accords de facilité de crédit avec deux banques canadiennes. En vertu de ces accords, l'Administration dispose d'un crédit à l'exploitation renouvelable de 364 jours d'un montant pouvant atteindre 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 23 octobre 2008. 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 4,36 % et 6,25 %. En date du 31 décembre 2007, l'Administration avait affecté 7,9 millions de dollars de ces facilités renouvelables 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)

	2007	2006
Obligations-recettes, 6,973 %, Série B, échéant le 25 mai 2032, intérêts à payer le 25 mai et le 25 novembre de chaque année jusqu'à l'échéance à partir du 25 novembre 2002, remboursables en versements semestriels de principal, à payer à chaque date de versement d'intérêts à partir du 25 novembre 2004	148 635 \$	149 254 \$
Obligations-recettes, 5,64 %, Série A, échéant le 25 mai 2007, intérêts à payer chaque 25 mai et 25 novembre jusqu'à l'échéance, à partir du 25 novembre 2002	-	120 000
Obligations-recettes, 4,733 %, Série D, échéant le 2 mai 2017, intérêts à payer chaque 2 mai et 2 novembre jusqu'à l'échéance, à partir du 2 novembre 2007	200 000	-
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	1 955	2 377
Loyer reporté, remboursable au Gouvernement du Canada sans intérêts, en versements mensuels sur une période de dix ans à partir de 2006	1 859	2 091
	<b>352 449</b>	<b>273 722</b>
Tranche échéant à moins d'un an	<b>1 510</b>	<b>1 273</b>
	<b>350 939</b>	<b>272 449</b>
Moins : les frais de financement reportés	<b>3 916</b>	<b>2 576</b>
	<b>347 023 \$</b>	<b>269 873 \$</b>

### a) Émission d'obligations

En mai 2007, l'Administration a complété une émission d'obligation de 200 millions de dollars. Les obligations-recettes de 200 millions de dollars de Série D à 4,733 % viennent à échéance le 2 mai 2017. Le produit net de cette offre est utilisé pour le financement du Programme d'expansion de l'aéroport (PEA) et pour les affaires générales de la société. Ces affaires comprennent le refinancement de l'endettement bancaire encouru par l'Administration à l'égard du PEA et le financement de la Série A à 5,64 % obligations-recettes à payer le 25 mai 2007 et le financement d'un dépôt additionnel au fonds de réserve pour le service de la dette requis par l'Acte de fiducie principale contracté par l'Administration à l'égard de cette offre en mai 2002.

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 les obligations-recettes de 150 millions de Série B à 6,973 % viennent à échéance le 25 mai 2032.

L'ensemble de ces 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 2007, le Fonds de réserve pour le service de la dette consistait en 10,6 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 7,9 millions de dollars pour l'exercice 2007, selon les dépenses pour les 12 mois se terminant en avril 2007). 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 pouvait reporter environ 10 % de son loyer sur une période de deux ans qui a commencé le 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Intérêts sur obligations	19 303 \$	17 196 \$
Frais d'intérêts – autres	562	567
	<u>19 865</u>	<u>17 763</u>
Moins les intérêts capitalisés	<u>(1 055)</u>	<u>(40)</u>
	<u>18 810 \$</u>	<u>17 723 \$</u>
Intérêts payés au cours de l'exercice	<u>18 698 \$</u>	<u>17 259 \$</u>

- e) Les versements futurs en capital requis pour l'ensemble des dettes à long terme sont les suivants :

2008	1 510 \$
2009	1 765
2010	2 041
2011	2 339
2012	2 097

- f) Frais de financement reportés

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Frais de financement reportés	4 398 \$	4 327 \$
Moins l'amortissement cumulé	<u>(482)</u>	<u>(1 751)</u>
	<u>3 916 \$</u>	<u>2 576 \$</u>

## » 7. FRAIS D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRE (FAA)

Le 1<sup>er</sup> septembre 1999, l'Administration a instauré un programme de frais d'amélioration aéroportuaire ("FAA") au montant de 10 \$ par passager montant à bord d'un avion, pour financer les coûts des principales dépenses en immobilisations en vertu du Programme d'expansion de l'aéroport. Au 1<sup>er</sup> janvier 2003, les frais ont été augmentés à 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 2007 sont comptabilisés déduction faite des frais de recouvrement imputés par les compagnies aériennes au montant de 1 769 milliers de dollars (2006 – 1 614 milliers de dollars).

	<u>2007</u>	<u>CUMUL À CE JOUR</u>
<b>DÉPENSES DU PROGRAMME D'EXPANSION DE L'AÉROPORT :</b>		
Aérogare, stationnement étagé, infrastructure côté piste et côté accueil et autres dépenses du programme	51 516 \$	397 570 \$
Intérêt capitalisé	1 055	16 556
Charge d'intérêts (y compris les intérêts imputés sur les fonds provenant de l'exploitation)	19 852	91 082
	<u>72 423</u>	<u>505 208</u>
<b>RENTRÉES DE FONDS DES FAA :</b>		
Revenus des FAA – après frais de recouvrement	28 283	168 818
Intérêts sur les fonds excédentaires	1 974	8 573
	<u>30 257</u>	<u>177 391</u>
Augmentation des débiteurs	<u>(1 492)</u>	<u>(2 105)</u>
Revenus des FAA – montants nets encaissés	<u>28 765</u>	<u>175 286</u>
<b>EXCÉDENT DES DÉPENSES SUR LES FAA ENCAISSÉS</b>	<u><u>43 658 \$</u></u>	<u><u>329 922 \$</u></u>

Au 31 décembre 2007, l'actif net de l'Administration comprenait :

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
<b>ACTIF NET FOURNI PAR LES FRAIS D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRE :</b>		
Cumul des frais d'amélioration aéroportuaire et intérêts sur les fonds excédentaires	177 391 \$	147 134 \$
Moins l'amortissement cumulé des actifs du Programme d'expansion de l'aéroport	49 120	37 644
Charge d'intérêts et autres dépenses	<u>93 885</u>	<u>73 535</u>
	<u>34 386</u>	<u>35 955</u>
<b>ACTIF NET FOURNI PAR LES AUTRES ACTIVITÉS :</b>		
Cumulé à la fin	<u>36 265</u>	<u>30 711</u>
<b>ACTIF NET À LA FIN</b>	<u><u>70 651 \$</u></u>	<u><u>66 666 \$</u></u>

L'Administration n'est pas assujettie à des normes de capitalisation d'origine externe.

## » 8. RÉGIME DE RETRAITE ET AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES DE RETRAITE

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 tels 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 2006 (complétée et déposée en juin 2007) démontrait que le plan accusait un déficit de 1 259 000 \$ 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 prévu 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 2006, le régime avait un déficit en vertu de l'approche de solvabilité d'un montant de 3 508 000 \$ 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 pour financer ce déficit. Au cours de l'exercice 2007, l'Administration a fourni une lettre de crédit de soutien au montant de 612 000 \$ en faveur du régime de retraite afin de permettre le financement du déficit et ceci sur une période de dix ans en accord avec la partie 3 du règlement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes des prestations déterminées de la Loi sur les normes de prestation de pension. Le montant de la lettre de crédit a été augmenté à 1 003 000 \$ en date du 1<sup>er</sup> décembre 2007.

La prochaine évaluation actuarielle du régime de retraite en date du 31 décembre 2007 devra être complétée et déposée au plus tard en juin 2008. D'après l'analyse actuarielle des prestations du régime de retraite la plus récente, complétée le 31 décembre 2006 et extrapolée au 31 décembre 2007, le statut du régime de retraite est le suivant :

(LES MONTANTS TABULAIRES SONT EN MILLIERS DE DOLLARS)	2007	2006
Juste valeur de l'actif du régime		
Composante au titre des prestations déterminées	28 321 \$	27 989 \$
Composante au titre des prestations constituées	3 537	2 882
	<b>31 858</b>	30 871
Obligation au titre des prestations constituées	<b>34 858</b>	33 776
Situation de capitalisation – déficit du régime	<b>(3 000)</b>	(2 905)
Solde des montants non amortis	<b>5 838</b>	5 980
Actif au titre des prestations constituées	<b>2 838 \$</b>	<b>3 075 \$</b>

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 est le suivant :

(LES MONTANTS TABULAIRES SONT EN MILLIERS DE DOLLARS)	2007	2006
Obligations pour les autres avantages complémentaires à la retraite	5 881 \$	5 017 \$
Solde des montants non amortis	2 268	2 281
Passif au titre des prestations constituées	<b>3 613 \$</b>	<b>2 736 \$</b>

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 :

	2007	2006
Taux d'actualisation pour déterminer les dépenses	5,25 %	5,25 %
Taux d'actualisation pour déterminer les obligations à la fin	5,50 %	5,25 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	7,0 %	7,0 %
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 8 ans de	5,0 %	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 :

	2007	2006
Fonds d'actions – Fonds canadiens	39 %	37 %
Fonds d'actions – Fonds américains et étrangers	23 %	25 %
Fonds à revenu fixe	37 %	37 %
Fonds du marché monétaire	1 %	1 %

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

(LES MONTANTS TABULAIRES SONT EN MILLIERS DE DOLLARS)	2007	2006
Cotisations de l'employeur, régime de retraite à prestations déterminées	697 \$	657 \$
Cotisations de l'employeur, paiements spéciaux de solvabilité	49 \$	1 256 \$
Cotisations des employés, régime de retraite à prestations déterminées	248 \$	238 \$
Prestations versées, régime de retraite à prestations déterminées	630 \$	389 \$
Cotisations de l'employeur, régime à cotisations déterminées	247 \$	225 \$
Cotisations des employés, régime à cotisations déterminées	338 \$	287 \$

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 :

<small>(LES MONTANTS TABULAIRES SONT EN MILLIERS DE DOLLARS)</small>	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Élément du régime de retraite à prestations déterminées	780 \$	1 151 \$
Élément du régime de retraite à cotisations déterminées	247	225
Autres avantages complémentaires de retraite	<u>930</u>	<u>795</u>
Total	<u><u>1 957 \$</u></u>	<u><u>2 171 \$</u></u>

## » 9. INSTRUMENTS FINANCIERS

### Juste valeur

L'encaisse et les placements à court terme les débiteurs, les avances, le fonds de réserve pour le service de la dette, les créiteurs et frais courus et les dépôts de garantie de l'Administration sont reflétés dans les états financiers à leurs justes valeurs. Au 31 décembre 2007, d'après les taux d'intérêts de référence et les écarts de taux pour des instruments similaires en fin d'exercice, la juste valeur estimative des obligations-recettes à long terme des Séries B et D s'élevait à 175,6 millions de dollars et 184,6 millions de dollars respectivement (182,7 million \$ pour la Série B en 2006). 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

L'Administration est exposé à des risques d'intérêts importants sur ses emprunts futurs et sur le refinancement qui est prévu. De plus, l'encaisse et les placements à court terme sont exposés à des taux d'intérêt variables.

### Risques de crédit et de concentration

L'Administration s'expose à un risque de crédit sur ses comptes à recevoir, qui comprennent principalement les frais aéronautique courants et les frais d'amélioration aéroportuaire exigibles des compagnies aériennes. 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 55 % (57 % en 2006) 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 le Gouvernement du Canada (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



divulgarion, 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 initial 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 :

2008	10,1 millions \$
2009	7,3 millions \$
2010	5,4 millions \$
2011	5,6 millions \$
2012	5,9 millions \$

Au 31 décembre 2007, l'Administration avait émis une lettre de crédit relatif à la pension de retraite de l'Administration (voir la note 8) au montant de 1 003 000 \$. La lettre de crédit vient à échéance le 31 décembre 2008.

En plus de ce qui précède, l'Administration a des engagements d'exploitation dans le cours normal des affaires requérant des versements de 5,4 million de dollars en 2008 et diminuant au cours des cinq prochains exercices au fur et à mesure que les contrats expirent. Au 31 décembre 2007, le montant total de ces engagements d'exploitation se chiffrait à 7 millions de dollars. Ces engagements sont en plus des contrats pour l'acquisition et la construction d'immobilisations corporelles (le Programme d'expansion de l'aéroport de l'Administration) totalisant environ 88 millions de dollars. De ce dernier montant, 57 millions de dollars avaient été payés au 31 décembre 2007.

## 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.

## » 11. ACCORDS DE CONTRIBUTION

En 2002, l'Administration a participé à un accord de contribution avec l'Administration canadienne de sûreté du transport aérien (ACSTA), agent du gouvernement canadien, aux fins de contribution, par ACSTA, aux frais du maintien de l'ordre encourus par l'Administration pour assumer ses responsabilités. Les contributions sont déterminées chaque année par ACSTA jusqu'à un maximum ne devant pas dépasser les coûts admissibles encourus par l'Administration pour assurer ces services. Ce contrat doit être prolongé chaque année si nécessaire. L'Administration a reconnu des contributions d'un montant de 1 000 000 \$ (2006 – 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.

## » 12. CHIFFRES DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

Certains chiffres de 2006 ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme à celle adoptée en 2007.