

L'Administration de l'aéroport international d'Ottawa

Rapport annuel 2008



International Airport
Authority



Administration de
l'aéroport international

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.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES (2008–2012)

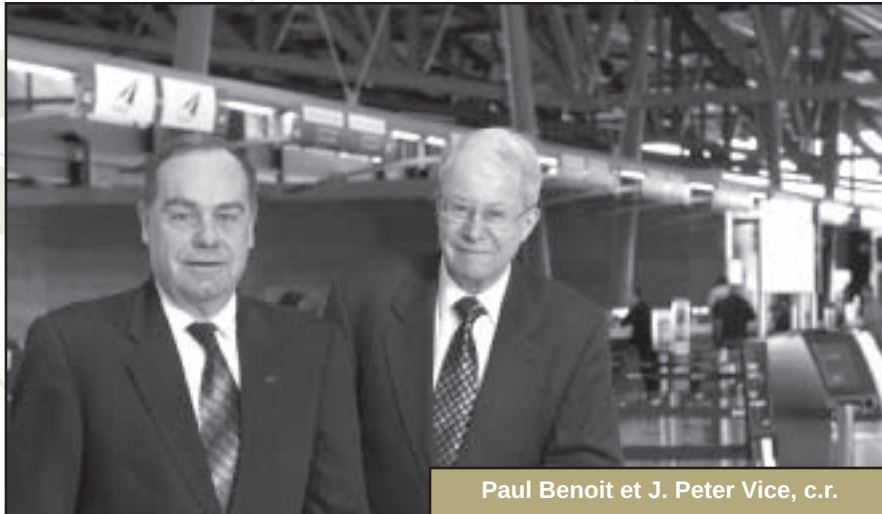
- Gérer les affaires de manière responsable sur les plans financier, environnemental et social.
- Être un chef de file de l'industrie en planification, en élaboration et en exploitation d'installations aéroportuaires de classe mondiale.
- Offrir aux clientèles diversifiées et dynamiques un niveau élevé de service à la clientèle.
- Renforcer l'orientation commerciale de l'Administration.
- 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.
- Favoriser des partenariats qui contribuent à la viabilité de l'aéroport et à la croissance socio-économique de la collectivité.
- Continuer de travailler de manière proactive avec tous les gouvernements, la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau, la collectivité et les principaux intervenants.
- Exploiter l'installation aéroportuaire en toute sécurité.
- Gérer le campus aéroportuaire de façon sécuritaire.
- Favoriser la gérance de l'environnement dans toutes les facettes de ses activités et partout sur le campus.

VALEURS ORGANISATIONNELLES

- Transparence
- Responsabilité
- Intégrité



Mot du président du Conseil d'administration et le chef de la direction



Paul Benoit et J. Peter Vice, c.r.

L'Administration de l'aéroport international d'Ottawa a été relativement tranquille en 2008. Cela ne veut toutefois pas dire qu'il ne s'est rien passé. En fait, la dernière année a été marquée d'une foule d'activités et de réalisations à l'aéroport.

Le mauvais temps que l'on a connu l'hiver dernier a donné aux gens une excellente raison de voyager, mais il y a eu des passagers pendant tout le reste de l'année également, si bien que l'Aéroport international d'Ottawa a de nouveau établi un record pour le nombre de passagers. En 2008, 4 339 225 passagers sont passés par l'aéroport, soit 6,1 % de plus qu'en 2007. On a observé du mouvement dans chaque secteur : 6,4 % dans les vols domestiques (total de 3 255 541 passagers); -0,8 % dans les vols transfrontaliers (total de 740 369 passagers); et 18,7 % dans les vols internationaux (total de 343 315 passagers). L'augmentation totale que cela représente fait en sorte que l'Aéroport international d'Ottawa est reconnu comme l'aéroport qui connaît la croissance la plus rapide au Canada.

L'augmentation du nombre de passagers depuis l'an dernier a reconfirmé le besoin d'accroître notre capacité. C'est donc une bonne chose que la Phase II du programme d'expansion de l'aéroport ait été achevée en 2008. Parmi la première série de travaux terminés, la nouvelle jetté de 7 000 mètres carrés a été ouverte au grand public en mars 2008. Les portes du côté est de la jetté ont également été ouvertes à temps pour la saison achalandée des vacances scolaires. Les autres portes du côté ouest ont ouvert en décembre, si bien que la nouvelle jetté compte un total de 12 portes, de même que sept passerelles d'embarquement des passagers. Le nouveau salon Feuille d'érable d'Air Canada a aussi été ouvert, au grand plaisir d'un bon nombre de nos clients réguliers. Entre ces deux ouvertures, on a terminé la démolition de l'ancienne aérogare, et les surfaces ont été réaménagées pour accueillir passerelles et aéronefs.

Ce nouvel espace est tout aussi pratique que beau; nous avons incorporé de nombreuses touches architecturales pour illustrer les qualités physiques et géographiques du Canada, notamment

des interprétations sous forme de sculptures des plus longs fleuves du Canada, de ses plus hauts sommets, et la notation des nombreuses villes et des grands centres du Canada d'un océan à l'autre. L'un des traits esthétiques les plus remarquables est la façon dont on a incorporé les billots de sapin de la Colombie-Britannique après les avoir retirés des hangars de la Seconde Guerre mondiale récemment démolis à l'aéroport. Le bois a été incorporé aux soffites intérieurs et aux enveloppes des futurs commerces de détail et procure une ambiance chaleureuse et historique à cet aménagement.

Il va de soi que nous sommes très fiers du nouvel ajout à l'Aéroport international d'Ottawa, et nous n'avons pas peur de vous dire que les travaux ont été réalisés à temps et sans excéder le budget. Donnons crédit à nos partenaires constructeurs, et bien sûr à nos employés, qui ont géré de nombreux aspects du projet, ont porté attention aux détails et ont fait en sorte que l'expansion ne nuise pas au reste des activités de l'aérogare. En fait, l'ouverture s'est tellement bien passée que la plupart des voyageurs ont à peine remarqué le changement – ils se sont tout simplement rendus à de nouvelles portes comme si elles avaient toujours été là.

En plus des nombreux efforts consacrés à la Phase II, nous avons réalisé beaucoup d'autres projets. Nos efforts visant à accroître les pratiques de recyclage ont fait en sorte que le volume de déchets a diminué de 35 %. Notre projet d'utilisation commune de kiosques d'enregistrement pour plusieurs compagnies aériennes a été mis en application sans heurts en août. De plus, un projet de reconfiguration



Customs and Border Protection. De nombreuses années d'efforts ont porté fruit le 1^{er} juin, date à laquelle Air Canada a offert son premier vol direct à destination de Francfort, événement souligné par une grande fanfare et une merveilleuse arche d'eau, gracieuseté des pompiers de l'Administration aéroportuaire. Ce vol est particulièrement important pour la région de la capitale nationale puisqu'il facilite l'accès à plus de 250 destinations en Europe, en Afrique, en Asie du Sud et au Moyen-Orient. Dans une même mesure, ce vol signifie que les voyageurs provenant de ces mêmes régions peuvent maintenant se rendre à Ottawa-Gatineau beaucoup plus facilement qu'avant. Du point de vue des retombées économiques, ce vol se traduit par environ 90 emplois équivalents à temps plein et près de 4 millions de dollars versés en rémunération.

Puisqu'il est question des retombées économiques, l'Administration a reçu les résultats de son plus récent effort visant à comprendre l'influence que l'aéroport exerce sur l'économie locale. L'étude des retombées économiques, fondée sur des entrevues avec des collaborateurs des compagnies aériennes, des concessionnaires, des hôtels et d'autres organismes liés au tourisme, a confirmé que la présence de l'aéroport avait un effet considérable sur la communauté qu'il dessert. En gros, les retombées économiques totales

atteignent 1,9 milliard de dollars par année, soit 4 900 emplois directs et 180 millions de dollars de rémunération directe.

En 2008, l'Administration est demeurée fidèle à sa responsabilité financière, ayant terminé l'année en enregistrant des revenus avant amortissement de 14,3 millions de dollars. Bien sûr, l'économie de l'aéroport a subi les contrecoups de la tourmente économique mondiale. Le monde est secoué par des difficultés dont l'ampleur n'a pas été égalée depuis des dizaines d'années. Bien que l'Aéroport international d'Ottawa ait connu plus de succès que bien d'autres en 2008, nous savons que 2009 pourrait être le théâtre d'une nouvelle série de défis que l'Administration devra relever avec la même détermination et la même prudence dont elle fait preuve depuis sa création. Les projets d'immobilisations et les autres dépenses seront examinés dans un contexte d'abordabilité et de

du poste de contrôle préembarquement pour les vols transfrontaliers a été mis en place. Ce ne sont que quelques-unes des nombreuses activités qui ont gardé l'Administration occupée toute l'année. Ce qui est peut-être le plus important, c'est que ces projets ont nécessité le soutien et la collaboration des compagnies aériennes, des détaillants et des autres organismes établis sur le campus, comme l'ACSTA et la US





nécessité. Cette approche a procuré à l'Administration une cote de solvabilité de Aa3 selon le Moody's Investor Service, la cote la plus élevée que Moody's ait jamais attribuée à un aéroport au Canada.

Un autre domaine de responsabilité auquel l'Administration a continué d'accorder beaucoup d'importance est le volet communautaire. Par de nombreux moyens, y compris le *Projet Ensoleillement*, le programme de dons en milieu de travail de Centraide/United Way Ottawa, le 3^e Défi de tir d'avion et les commandites et dons réguliers nous ont permis de remettre près de 150 000 \$ à la collectivité en 2008. Nous avons également offert notre soutien par des projets d'apparat et notre présence à l'aéroport, de même qu'en offrant de l'aide pour les services de stationnement et de transport terrestre dans le cadre d'événements majeurs qui ont eu lieu dans la région, comme l'Omnium de golf canadien féminin CN, Patinage Canada et le Championnat mondial de hockey junior.

On l'a dit souvent et on continuera de le dire : l'Administration de l'aéroport

doit son succès à son équipe. Nos collaborateurs n'ont pas d'égal : certains ont dû se créer un chemin pour venir aider les voyageurs la fin de semaine de la plus forte tempête de neige de l'année, d'autres se sont présentés aux petites heures du matin pour régler un problème informatique pour une compagnie aérienne, tandis que d'autres ont sacrifié un beau samedi de septembre pour faire du bénévolat au Défi de tir d'avion. Nos employés et collaborateurs sont fiers de l'aéroport et le démontrent dans toutes leurs actions. Un gros merci à chaque employé.

Le Conseil d'administration de 14 membres est un autre groupe dont l'Administration est très fière. Ce Conseil représente les collectivités desservies par l'aéroport. Grâce au soutien de ses membres, à leurs encouragements et à leur confiance, l'Administration est en mesure d'agir rapidement et habilement pour répondre aux besoins en constante évolution de nos voyageurs et de l'industrie. Le temps qu'ils consacrent à examiner et à analyser les défis à relever et les possibilités à exploiter est précieux, et nous en sommes fort reconnaissants.

La composition du Conseil n'a presque pas changé en 2008, nous avons dit au revoir et merci à Martin Leblanc, qui a quitté le Conseil, mais souhaité la bienvenue à Gilles Lalonde, qui l'a remplacé. L'expérience solide de Gilles dans le milieu des affaires et la collectivité est un ajout important pour notre groupe, et nous serons heureux de pouvoir collaborer avec lui au cours des prochaines années.

Enfin, il serait ingrat de ne pas dire merci à notre clientèle et à nos visiteurs, qui nous ont, encore une fois cette année, transmis leurs commentaires. Ce que nous sommes le plus fiers de découvrir, c'est qu'un plus grand nombre de personnes ont pris le temps de souligner un travail bien fait, qu'il s'agisse du service offert par une compagnie aérienne, d'une expérience positive au contrôle préembarquement ou d'une information utile fournie par un bénévole Infoguide, merci pour les belles fleurs! Nous ne voulons pas dire que tous les commentaires étaient positifs; nous avons découvert quelques aspects à améliorer pendant l'année grâce aux commentaires que nous avons reçus. Nous encourageons tout le monde à continuer de communiquer avec nous pour que nous puissions atteindre notre objectif à long terme, c'est-à-dire d'offrir un excellent service à la clientèle.

Il va sans dire que 2009 sera une année intéressante. Au moment où nous clôturons 2008, nous savons que nous sommes dans la meilleure position possible pour répondre aux fluctuations économiques et du nombre de passagers. Et nous sommes conscients que notre clientèle et nos partenaires nous ont aidés à nous rendre là où nous sommes aujourd'hui.



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



Paul Benoit,
Président et chef de la direction

2008 – Les points saillants

Le terme « réalisation tranquille » est peut-être celui qui s'appliquerait le mieux pour décrire 2008. Les éléments que l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa (l'Administration) a pu rayer de sa liste de choses à faire pendant l'année étaient des tâches longues et complexes. Le présent rapport brosse un tableau de quelques-uns des grands projets réalisés dans le contexte de « quatre perspectives ». Au cours du processus de planification stratégique pour 2008, l'Administration, de concert avec le Conseil d'administration, a décidé qu'il s'agirait des priorités pour 2008 et les années suivantes.

Ces quatre perspectives sont :

- la clientèle
- les finances
- l'exploitation
- les employés

La clientèle

L'importance que l'Administration accorde à la clientèle vise ses partenaires d'affaires extérieurs, les voyageurs et la collectivité. Les indices de satisfaction de la clientèle, le développement des services aériens, l'aménagement foncier stratégique et le maintien de la réputation de l'aéroport dans la collectivité sont tous des exemples parfaits.

Service à la clientèle

L'Administration a participé au Programme de qualité des services

aéroportuaires pour une quatrième année de suite et affiché un excellent résultat, même si de plus en plus d'aéroports à l'étranger se concentrent sur leur service à la clientèle, s'inscrivent au programme et se battent pour les premières places. Maintenant que ce programme compte plus de 90 aéroports dans le monde dans la catégorie des aéroports nationaux, l'Aéroport international d'Ottawa (AIO) s'est classé en 2^e place parmi les aéroports d'Amérique du Nord, au 2^e rang des aéroports qui servent de 0 à 5 millions de clients, et en 3^e place des aéroports intérieurs.

La planification et les prévisions sont essentielles à la prestation d'un bon service, surtout en période de crise. Pour s'assurer d'être prête, l'Administration a renouvelé son accord d'aide mutuelle avec la Croix-Rouge pour une période de deux ans. Ce dernier prévoit un espace dans l'aérogare pour ranger des fournitures d'urgence, comme des lits pliants, des couvertures et des trousseaux de confort, pour usage en cas d'urgence ou de situation extraordinaire. Lorsqu'elle se sert des fournitures, l'Administration remplace les articles utilisés pour faire en sorte que les fournitures soient accessibles pour la Croix-Rouge en cas de besoin.

Commentaires de la clientèle

Nos clients ont continué de nous faire part de leurs impressions en nous envoyant 616 commentaires en 2008.

« Lors d'un récent voyage pour affaires, j'ai eu l'occasion de visiter votre aéroport pour un vol très tôt le matin et un vol de retour très tard le lendemain. Je tiens à féliciter l'Administration de l'aéroport pour la beauté, la propreté et le service exemplaire de l'aéroport et de l'aérogare. Au cours de ma visite, j'ai aussi entendu un autre groupe de trois voyageurs qui se disaient à quel point l'aéroport d'Ottawa était tellement « facile et simple », « sans tracas » et que l'aérogare était « propre et bien éclairée ». Je ne sais pas si ces voyageurs ont pensé remplir une carte de commentaires ou faire connaître leurs impressions positives à l'Administration de l'aéroport par le Web, donc je me suis donné pour mission de vous passer leur message. »

Sur ceux-ci, 381 se rapportaient à l'Administration et dans l'ensemble, on a observé une réduction de 11,3 % du nombre de plaintes par rapport à l'année précédente. Tous les commentaires, positifs et négatifs, nous ont donné l'occasion d'apporter des améliorations à des aspects comme l'affichage, les systèmes d'affichage des informations de vol et le site Web de l'Administration.

Les commentaires positifs sur l'aéroport, les compagnies aériennes et autres partenaires et l'Administration comme telle ont été plus nombreux

qu'au cours des années précédentes. Nous sommes heureux lorsque nos clients nous racontent leur expérience positive et nous font part de l'excellent service qu'ils ont reçu. Ces histoires encouragent les employés et leur donnent de l'énergie.

Notre implication entre ciel et terre

L'Administration a été active dans la collectivité en 2008, que ce soit par des dons, des commandites et sa participation à des activités de grande envergure dans la région. Le *Projet ensoleillement* de l'Administration a contribué pour 125 000 \$ de projets grandioses à Ottawa et à Gatineau. La mie de l'entraide a reçu 3 000 \$ pour acheter un réfrigérateur et un congélateur industriels, ce qui a permis à la banque alimentaire de stocker davantage d'aliments et de réduire le volume de pertes.

Le Aphasia Centre of Ottawa a investi le don supérieur à 10 000 \$ qu'il a reçu dans l'achat d'électroménagers pour équiper une nouvelle cuisine adaptée à son installation d'Ottawa. Cette cuisine permettra au personnel et aux bénévoles de montrer des méthodes simplifiées de préparation d'aliments aux clients souffrant d'une déficience visuelle ou de capacités réduites en raison d'un ACV ou de lésions au cerveau. Quinze autres organismes ont reçu des subventions en 2008.

Depuis son lancement en 2004, le *Projet ensoleillement* a mis pour 500 000 \$ de soleil dans les activités des œuvres de bienfaisance de la région de la capitale nationale.

Notre campagne de bienfaisance en milieu de travail a également connu une année fructueuse, ayant permis de recueillir près de 15 500 \$ à l'aide

de retenues sur la paie des employés, de sommes équivalentes consenties par l'organisation et d'événements spéciaux, comme des activités sociales, des ventes de desserts et un barbecue des employés.

Souque à la corde : Êtes-vous intéressé?

Le 3^e Défi de tir d'avion a été plus impressionnant et meilleur que jamais, puisque 32 équipes se sont inscrites pour tirer un aéronef FedEx 727-200 sur 12 pieds en prenant le moins de temps possible. C'est le Service de police d'Ottawa qui a remporté le concours, mais surtout, avec l'aide de tous les participants et commanditaires, qui a permis de recueillir plus de 33 000 \$, une somme répartie de façon égale entre le *Projet ensoleillement* et Centraide/United Way Ottawa.

Tir d'avion

Le 13 septembre, l'Administration de l'aéroport a organisé le 3^e Défi annuel de tir d'avion au profit d'œuvres de bienfaisance pour venir en aide au *Projet ensoleillement* et à Centraide/United Way Ottawa. Au total, 32 équipes de 20 personnes se sont mises de la partie pour recueillir plus de 33 000 \$, une somme qui a été répartie entre les deux initiatives de bienfaisance. L'homme fort canadien Jessen Paulin a mis toute la gomme pour briser un record en solo, mais en dépit des encouragements nourris des quelque 1 000 spectateurs, le Boeing 727-200 de FedEx lui a résisté. Au bout du compte, les « High Flyers »

du Service de police d'Ottawa ont remporté la victoire, puisqu'il leur a fallu seulement 9,70 secondes pour déplacer l'aéronef sur 12 pieds.

Les partenaires et les commanditaires ont permis à cet événement de connaître tout son succès. Nous remercions FedEx Express, le Centre d'accueil du Canada, la Banque Scotia, HMS Host, le Ottawa Citizen, Y101 (Rogers Radio) et EMC Your Community Newspaper.



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

	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Salaires	11 250 \$	12 050 \$	13 367 \$	14 191 \$	15 733 \$	66 591 \$
Paiements tenant lieu des taxes municipales	3 515	3 690	3 875	4 069	4 272	19 421
Frais d'exploitation	15 000	16 000	16 500	17 000	22 000	86 500
Immobilisations	9 000	17 000	23 000	57 000	31 000	137 000
	38 765 \$	48 740 \$	56 742 \$	92 260 \$	73 005 \$	309 512 \$

Notes :

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

Rayonnement dans la collectivité

L'Administration a appuyé sans gêne de nombreux événements prestigieux qui ont eu lieu dans la région de la capitale nationale en 2008. L'aérogare était ornée d'un décor de circonstance lors de l'Omnium canadien féminin CN, du repêchage de la LNH, de Patinage Canada et du Championnat mondial junior de la Fédération internationale de hockey sur glace. L'aire d'arrivée des vols domestiques/internationaux, le stationnement étagé et divers endroits de l'aérogare étaient décorés pour chaque occasion. De plus, les kiosques d'accueil de l'Administration ont servi de points de rencontre pour les invités et participants à leur arrivée, et l'Administration a offert son aide pour faire en sorte que le service de transport terrestre à l'aéroport soit assuré.

Les ambassadeurs de l'aéroport

En 2008, l'aéroport et l'Administration ont tiré parti de l'aide inestimable de leurs bénévoles. Les 80 Infoguides, qui offrent leurs services aux kiosques d'information de l'aire des départs et de l'aire des arrivées, ont passé 7 480 heures à répondre aux demandes d'information par téléphone et en personne. Les bénévoles du Programme de surveillance aéroportuaire, 33 en tout, chargés de la surveillance du périmètre de l'aéroport et de ses autres propriétés et de la détection d'activités suspectes, de débris et corps étrangers, d'animaux et autres, ont cumulé 3 818 heures.

L'Administration tient à remercier tous ses bénévoles et à souligner leur travail exceptionnel, car toutes les personnes qui passent par l'aéroport reçoivent un service exemplaire.

Le monde à partir d'Ottawa

Du côté du développement des services aériens, il s'est passé bien des choses en 2008. Air Canada a ajouté, à compter du mois de mai, des vols à destination de Charlottetown, Thunder Bay, Saskatoon et Washington-Reagan. WestJet a ajouté un service direct à destination de Nassau, aux Bahamas, en décembre.

Le 1^{er} juin, Air Canada a inauguré le tout premier service sans escale entre Ottawa et Francfort, en Allemagne. L'Administration a souligné l'occasion par une cérémonie spéciale sous une

spectaculaire arche d'eau, gracieuseté des pompiers de l'Administration.

Origine et destination

94 % du trafic (estimé)

Le vol à destination de Francfort est particulièrement important pour Ottawa/Gatineau étant donné les nombreuses options qu'il offre aux voyageurs. Francfort est une importante plaque tournante en Europe et est reliée à plus de 250 villes, si bien qu'il est beaucoup plus facile de se rendre à peu près partout dans le monde. Du point de vue des retombées économiques, la liaison avec Francfort génère environ 7,2 millions de dollars par année en production économique directe.

Toutefois, ces bonnes nouvelles ont été étouffées par la montée en flèche

Mouvements d'aéronefs

1997	68 000
1998	77 202
1999	81 808
2000	78 301
2001	72 630
2002	68 499
2003	69 798
2004	69 626
2005	66 146
2006	65 396
2007	72 342
2008	79 777

Destinations Directes

1997	20
1998	21
1999	25
2000	26
2001	29
2002	30
2003	32
2004	25
2005	27
2006	31
2007	33
2008	34

Revue des cinq dernières années (en milliers de dollars)					
	2004	2005	2006	2007	2008
Revenus	69 632 \$	72 503 \$	75 820 \$	84 713 \$	86 430 \$
Dépenses avant dépréciation	60 712	63 491	64 943	66 491	72 113
Revenus avant dépréciation	8 920	9 012	10 877	18 222	14 317
Immobilisations	9 420	17 503	23 445	57 058	31 306
Revenus des FAA	23 670	24 520	24 926	28 283	27 816

du coût du carburant d'aviation, sans compter le ralentissement économique, qui a poussé quelques compagnies aériennes à réduire ou à supprimer une partie de leurs services. Air Canada, Continental et Delta ont mis fin aux vols à destination de Hamilton, Cleveland et Atlanta, respectivement, tandis que la fréquence de plusieurs autres trajets a été réduite.

Pour ce qui est du fret aérien, FedEx a accru sa capacité à Ottawa, ayant fait l'acquisition d'un Airbus 310, plus spacieux et plus volumineux, pour remplacer le 727 qui desservait les expéditeurs de la région depuis des années.

Aliments et boissons et services de vente au détail – ou manger, boire, magasiner

On a remarqué beaucoup d'achalandage chez les détaillants et dans les concessions également, surtout au troisième trimestre, puisque de nouvelles boutiques ont vu le jour. En avril, le pub irlandais D'Arcy McGee's a ouvert dans la nouvelle jetté. En octobre, ce sont Fruits & Passion et Artizan qui ont ouvert dans la salle d'attente pour vols domestiques/internationaux, et Runway Duty Free a emménagé dans ses nouveaux locaux, après le poste de contrôle et de prédédouanement des États-Unis, si bien qu'il est plus facile pour nos voyageurs d'acheter des liquides à la boutique hors taxe (parfums, spiritueux,

etc.) tout en respectant les règles de sécurité. En décembre, Brookstone a ouvert ses portes au 3^e niveau.

Bienvenue à notre voisin

Sur le plan de l'aménagement foncier, l'Administration a accueilli avec plaisir un nouveau voisin sur le campus aéroportuaire au cours de l'été. Le très attendu Hilton Garden Inn, qui compte également un restaurant, des salles de conférence et des installations de conditionnement physique, a ouvert ses portes. Il se trouve sur les terrains de l'aéroport, que l'Administration lui loue à bail.

Les finances

L'Administration a toujours géré ses finances de façon prudente et responsable. Il n'y a pas eu d'exception en 2008 en dépit du paysage économique sombre. L'Administration a conclu l'année avec des revenus avant amortissement de 14,3 millions de dollars, qui seront réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport au cours des prochaines années.

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	3 046 368	6.60 %
	1998	2 414 355	-0.87 %	563 085	12.15 %	133 108	3 110 548	2.11 %
	1999	2 426 288	0.49 %	628 203	11.56 %	157 116	3 211 607	3.25 %
	2000	2 562 282	5.61 %	719 200	14.49 %	152 863	3 434 345	6.94 %
	2001	2 625 630	2.47 %	618 694	-13.97 %	146 971	3 391 295	-1.25 %
	2002	2 445 770	-6.85 %	600 365	-2.96 %	170 751	3 216 886	-5.14 %
	2003	2 491 691	1.88 %	588 088	-2.04 %	182 566	3 262 345	1.41 %
	2004	2 736 779	9.84 %	641 157	9.02 %	231 949	3 609 885	10.65 %
	2005	2 779 895	1.58 %	719 150	12.16 %	236 388	3 735 433	3.48 %
	2006	2 807 377	0.99 %	735 753	2.31 %	264 626	3 807 756	1.94 %
	2007	3 052 813	8.74 %	746 435	1.45 %	289 280	4 088 528	7.37 %
	2008	3 255 540	6.64 %	740 369	-0.81 %	343 315	4 339 225	6.13 %
Prévision	2009	3 185 000	-2.17 %	712 000	-3.83 %	364 000	4 261 000	-1.80 %
	2010	3 290 000	3.30 %	741 000	4.07 %	383 000	4 414 000	3.59 %
	2015	3 718 000	2.60 %	878 000	3.70 %	465 000	5 061 000	2.93 %
	2020	4 108 000	2.10 %	1 023 000	3.30 %	551 000	5 682 000	2.45 %

Lorsque le carburant d'aviation a atteint des coûts records à l'été, au point d'avoir un effet fort négatif sur les compagnies aériennes, l'Administration a réagi en diminuant de 5 % les frais d'utilisation de l'aérogare qu'elle facture aux transporteurs pour maintenir ses frais parmi les plus bas au pays, une mesure qui a été bien accueillie.

L'une des meilleures cotes au Canada

Peut-être l'un des exemples les plus probants de la bonne santé financière de l'Administration a été observé le 21 août, date à laquelle Moody's, l'une des agences de cotation des titres de l'Administration, a majoré la cote de crédit de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa de A1 à Aa3 et a jugé ses perspectives stables. Cette cote est la plus élevée que Moody's ait jamais accordée à un aéroport au Canada.

Retombées économiques

L'un des objectifs de l'Administration a toujours été de rendre service à la collectivité qu'elle dessert. Il n'y a pas meilleur moyen de rendre service à la collectivité que d'appuyer le développement économique et la création d'emplois. Afin de bien mesurer sa contribution, l'Administration a commandé en 2008 une étude des retombées économiques qui a confirmé l'importance de l'Aéroport international d'Ottawa comme moteur de l'économie dans la région. Voici quelques points saillants du rapport :

- Emplois directs = 4 900
- Total des emplois = 11 800
- Salaires directs = 180 millions de dollars
- Total des salaires = 450 millions de dollars

Retombées économiques directes = 800 millions de dollars

Retombées économiques totales = 1,9 milliard de dollars par année

L'exploitation

La gestion de cet aéroport exige des investissements et un renouvellement des infrastructures. Conformément à son besoin de réinvestir les revenus dans l'exploitation et le développement, l'Administration a entrepris et achevé plusieurs projets considérables en 2008.

Ouverture de la Phase II

Le projet sans doute le plus important a été l'achèvement et l'ouverture de la Phase II du Programme d'expansion de l'aéroport (Phase II). La nouvelle jetté, qui ajoute plus de 7 000 mètres carrés d'espace dans les salles d'attente pour vols domestiques/internationaux dans l'aérogare, a été ouverte en deux étapes. En mars, cinq nouvelles portes d'embarquement pour vols intérieurs ont été ouvertes du côté est de la jetté, en même temps que le nouveau salon Feuille d'érable d'Air Canada. En décembre, sept nouvelles portes d'embarquement ont été ouvertes du

Prévisions sur cinq ans

	Passagers	Croissance annuelle	Mouvements d'aéronefs	Croissance annuelle	Loyer versé à Transports Canada	Croissance annuelle
1997	3 046 368	6.6 %	67 867		3 977 000 \$	
1998	3 110 548	2.1 %	77 202	13.8 %	5 301 000 \$	33.3 %
1999	3 211 607	3.3 %	81 808	6.0 %	5 948 000 \$	12.2 %
2000	3 434 345	6.9 %	78 301	-4.2 %	6 145 000 \$	2.6 %
2001	3 391 295	-1.3 %	72 630	-7.2 %	8 840 000 \$	43.9 %
2002	3 216 886	-5.1 %	68 499	-5.7 %	11 005 000 \$	24.5 %
2003	3 262 345	1.4 %	69 798	1.9 %	11 329 000 \$	2.9 %
2004	3 609 885	10.7 %	69 626	-0.2 %	11 643 000 \$	2.8 %
2005	3 735 433	3.5 %	66 146	-5.0 %	12 958 000 \$	11.3 %
2006	3 807 756	1.9 %	65 396	-1.1 %	12 487 000 \$	-3.6 %
2007	4 088 528	7.4 %	72 342	10.6 %	11 546 000 \$	-7.5 %
2008	4 339 225	6.1 %	79 777	2.0 %	10 134 120 \$	-12.2 %
2009	4 261 000	-1.8 %	78 000	-2.2 %	7 300 000 \$	-28.0 %
2010	4 414 000	3.6 %	80 000	2.6 %	5 400 000 \$	-26.0 %
2011	4 564 000	3.4 %	82 000	2.5 %	6 000 000 \$	11.1 %
2012	4 710 000	3.2 %	83 600	2.0 %	6 200 000 \$	3.3 %
2013	4 856 000	3.1 %	85 000	1.7 %	6 400 000 \$	3.2 %

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

Vivez l'expérience du génie allemand sur place

L'Administration a participé à une vaste campagne de marketing et de promotion à l'appui du nouveau service Ottawa-Francfort offert par Air Canada. Cette campagne, parrainée par le Ottawa Citizen, Mark Motors et les Sénateurs d'Ottawa, a fait l'objet de publicités dans tous les médias de la région de la capitale nationale et en Allemagne. Une mission touristique en Allemagne pour promouvoir Ottawa et le nouveau vol a été offerte aux voyageurs. Il y a aussi eu un concours auquel a participé Christoph Schubert, joueur des Sénateurs originaire d'Allemagne, et un incroyable grand prix de deux billets en classe Super Affaires à destination de Francfort avec hébergement à l'hôtel, utilisation d'un véhicule Audi en Allemagne, bail de six mois d'un véhicule Audi, et billets pour des matchs éliminatoires des Sénateurs d'Ottawa.



côté ouest, ces dernières remplacent les sept portes qui avaient été éliminées au moment de la fermeture de l'ancienne aérogare. Entre ces deux ouvertures, le reste de l'ancienne aérogare a été démolie, et on a achevé les travaux de génie civil pour préparer l'asphaltage de l'aire de trafic et des voies d'accès, de même que l'installation des nouvelles passerelles, un total de huit pour le projet. Cette expansion permettra à l'aéroport d'augmenter le trafic voyageurs des vols domestiques au-delà de 2020, et lui procure l'espace pour ajouter des commerces de détail et des concessions.

Du stationnement, s'il vous plaît

L'augmentation du nombre de passagers a rempli, presque à leur maximum, les divers stationnements de l'aéroport de façon régulière. Pour veiller à ce que les besoins de stationnement demeurent satisfaits assez longtemps à l'avenir, deux projets ont été entrepris en 2008. Le P4, le stationnement de surface de longue durée et hauteur excessive de l'aéroport a été agrandi et compte désormais 350 places supplémentaires, qui ont toutes été utilisées dans le temps des Fêtes. De plus, nous avons terminé une

étude de faisabilité de l'expansion du stationnement étagé pour déterminer le moyen le plus rentable d'ajouter des places à cette structure de stationnement.

Du changement pour mieux vous servir

Le design de l'aérogare avait été imaginé avant les événements du 11 septembre 2001. Cette journée

à elle seule a bouleversé les règles et procédures de sécurité dans tous les aéroports, surtout dans le secteur de prédédouanement pour les États-Unis. Ces changements, de même que ceux imposés au cours des années qui ont suivi, ont entraîné une plus forte demande d'espace fonctionnel, ce qui a réduit l'espace réservé aux files par rapport aux plans originaux. Les restrictions imposées en 2006 sur la capacité des voyageurs de transporter des liquides, des gels et des aérosols dans leurs bagages de cabine ont eu un effet certain non seulement sur le processus d'inspection, mais sur les détaillants, comme la boutique hors taxe située avant le poste de contrôle préembarquement pour vols transfrontaliers.

En 2008, on a approuvé un projet de 4,1 millions de dollars pour remédier à ces problèmes. Celui-ci consistait à déménager la boutique hors taxe dans de nouveaux locaux situés au-delà du poste de prédédouanement pour les États-Unis et à relocaliser un grand nombre de bureaux de compagnies aériennes dans des espaces vacants au 2^e niveau. Ce projet prévoyait aussi l'ajout d'une troisième file de contrôle

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
2008	86	36	16

préembarquement et l'expansion de l'aire de prédédouanement utilisée par US Customs and Border Patrol.

Une partie des sommes approuvées ont également été investies dans la rénovation du poste de contrôle préembarquement pour vols domestiques, notamment l'ajout de toilettes publiques et d'espace pour faire la file. Ce projet sera achevé en 2009.

Chaque jour est le Jour de la terre

Sur le plan de l'environnement, l'Administration est résolue à réduire au minimum l'empreinte que laissent nos activités. Nous avons continué de réduire, de réutiliser ou de recycler les déchets le plus possible. À cette fin, nous avons poursuivi notre stratégie de réduction du volume de papier à main et de compostage, qui a permis

de réduire davantage l'utilisation de papier à main et de composter le reste. Nous avons également entrepris en 2008 un projet de compostage des grains de café moulu avec l'aide de notre concessionnaire HMS Host. Le résultat final fut une diminution du volume global de déchets produits par l'aéroport en dépit d'une augmentation du trafic passagers. Par ailleurs, un pourcentage plus élevé des déchets produits ont fait l'objet de programmes de recyclage. Bee Clean, notre entrepreneur d'entretien, mérite des félicitations pour ses efforts de contribution à nos projets de gestion des déchets.

Planification pour l'avenir

En 2007, nous avons produit une mise à jour du plan directeur et du plan d'utilisation du sol. Une fois approuvés par le Conseil d'administration, ces plans mis à jour ont été présentés

à Transports Canada pour qu'il les examine et les approuve en 2008.

La sécurité est essentielle

Nous avons lancé en 2008 un projet pluriannuel pour mettre à niveau l'infrastructure électrique et d'éclairage de l'aérodrome, question d'en assurer la fiabilité et de nous conformer aux normes de sécurité. L'entreprise retenue à la suite du processus d'appel d'offres, Pryde Schropp McComb Inc., travaille avec l'Administration pour élaborer une stratégie à mettre en place au cours des prochaines années. En 2008, nous nous sommes attardés sur le design des nouvelles mires de guidage lumineuses sur les pistes. Les travaux sur le terrain ont commencé à l'automne et devraient se terminer au début 2009. De plus, nous avons terminé le câblage du radiophare (une aide à la navigation) pour la piste 32.



Équipe de la haute direction (gauche à droite)

Ian Bell, Vice-président, Infrastructure et technologie

Krista Kealey, Vice-présidente, Communications et affaires publiques

Paul Benoit, Président et chef de la direction

John Weerdenburg, Vice-président et chef des finances

Lisa Dwyer Hurteau, Conseillère juridique

Louise Bergevin, Adjointe exécutive au président

Michael Crockatt, Vice-président, Expansion commerciale et marketing

Jean Barrette, Vice-président, Exploitation et sécurité

Le 31 mars, l'Administration a soumis à Transports Canada son document de conformité, son analyse des écarts des aérodromes, et son plan de mise en place d'un système de gestion de la sécurité (SGS) conformément à la réglementation des SGS de Transports Canada. Tous les plans ont été approuvés en septembre.

Maintenant à la troisième année de son nouveau Programme de protection de la faune et des oiseaux, l'Administration a effectué d'importants pas de façon générale, mais a surtout réussi à réduire le nombre d'impacts de goélands à bec cerclé, l'une des espèces les plus dangereuses à l'AIO. Le nombre d'impacts, qui est passé de 35 en 2006 à 17 en 2007, et à seulement 6 en 2008, a diminué de plus de 80 % pour cette espèce depuis la mise en place du programme.

L'Administration a mis sur pied un programme de formation pour ses pompiers et les a nommés premiers intervenants en cas d'urgence médicale. Ce programme offre les ateliers de formation de « premier intervenant médical » et « premiers soins », qui

dépassent tous les deux les normes d'attestation fixées par les hôpitaux provinciaux et le ministère de la Santé, Services d'urgence. Cette formation permettra de coordonner les efforts des services d'urgence de l'aéroport et du service paramédic de la Ville d'Ottawa pour qu'ils puissent ensemble offrir des services de qualité supérieure au public voyageur et aux autres personnes qui utilisent l'aéroport.

De plus, l'Administration a acheté un nouveau véhicule de commande ultramoderne qui ne sert pas uniquement de véhicule d'intervention, mais aussi de centre de commande pour le personnel de la Ville d'Ottawa en cas d'urgence majeure. Ce véhicule a été conçu chez nous et construit dans la région.

Les employés

L'Administration reconnaît que le talent et le dévouement de ses employés constituent la base de son organisation. Le dévouement continu de tous les employés aux objectifs et au but de l'organisation constitue le meilleur moyen d'assurer notre avenir. Ainsi,

il est primordial d'investir dans le perfectionnement professionnel des employés et de leur offrir des initiatives de santé et de mieux-être pour atteindre une approche réaliste d'équilibre entre le travail la vie personnelle.

Le milieu de travail n'est pas un endroit pour la violence

L'Administration reconnaît qu'un milieu de travail sécuritaire est un environnement sain dans lequel les employés peuvent prospérer sans courir de risque. L'Administration a conçu et adopté une nouvelle politique de lutte contre la violence en milieu de travail qui respecte parfaitement les Règlements du Code canadien du travail en matière de violence en milieu de travail. Il y a eu conception des politiques et des procédures, puis une formation sur la lutte contre la violence en milieu de travail a été offerte à tous les employés. Cette initiative a également entraîné la formation d'un comité de lutte contre la violence et le harcèlement en milieu de travail, qui entend encourager la dénonciation des dangers à la direction de l'Administration.



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 et sécuritaires de classe mondiale à la collectivité et à tous les clients 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 2008, 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'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa	3
TOTAL	14

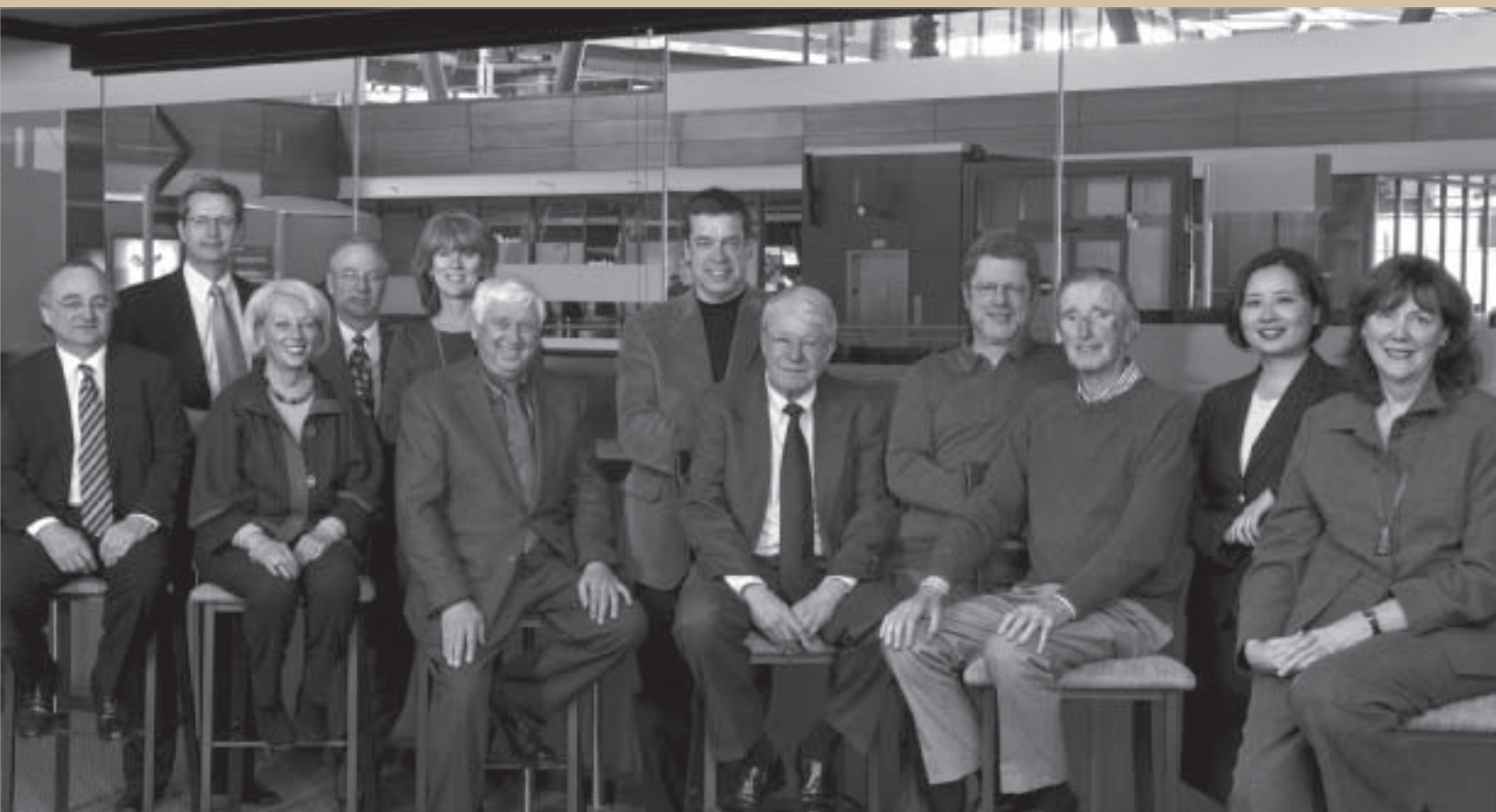
La durée du mandat des administrateurs est d'un maximum de trois ans, et chacun d'entre eux peut remplir trois mandats : un administrateur peut donc siéger au plus neuf ans. Les qualités que l'on exige d'un administrateur se trouvent dans les Statuts. En gros, les administrateurs doivent avoir de l'expérience 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 organes 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 2008.



James Wright

Patrick Kelly

Geneviève Brown

Raymond Brunet

Eric McSweeney

Joan Sun McGarry

Ron Clifton

Barbara Farber

Charlie Logue
Secrétaire

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

Pat Murray

Pamela Sweet

Absents : Gilles Lalonde
Michael Skrobica, Vice-président

Membres du Conseil d'administration

Nom et poste à l'Administration	Profession	Organisme de sélection et année de nomination
J. Peter Vice, c.r. (2) (3) (4) Président du conseil d'administration Président du Comité exécutif Président du Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération	Associé, Vice Hunter LabrosseLLP	Comité de la régie d'entreprise de l'AAIMCO 2003
Michael Skrobica (2) (3) (5) Vice-président	Vice-président, Opérations financières de l'industrie, Association du transport aérien du Canada	Association du transport aérien du Canada 2004
Charlie Logue (1) (2) (3) Secrétaire	Associé, Welch & Company	Ministère des Transports (gouvernement du Canada) 2006
Geneviève Brown (2) (3) (5)	Propriétaire, Club de golf Mont-Cascades	Ministère des Transports (gouvernement du Canada) 2006
Raymond Brunet (2) (4) Président, Comité de surveillance du PEA	Président, Ed Brunet & Associés Inc.	Chambre de commerce de Gatineau 2006 Ville de Gatineau 2003-2006
Ron Clifton (1) (4)	Président et chef de la direction, International Datacasting Corporation	Centre de recherche et d'innovation d'Ottawa 2007
Barbara Farber (1)	Présidente, Leikin Group Inc.	Comité de la régie d'entreprise de l'AAIMCO 2007
Patrick Kelly (3)	Président, Centre des congrès d'Ottawa	Tourisme Ottawa 2007
Gilles Lalonde (4)	Président et chef de la direction, Provance Technologies Inc.	Ville de Gatineau 2008
Eric McSweeney (1)	Président, McSweeney & Associates Consulting Inc.	Ottawa Chamber of Commerce 2004
Pat Murray (4)	Retraité (architecte)	Gouvernement de l'Ontario 2006
Joan Sun McGarry (1)	Agent principal des finances, Hulse Playfair & McGarry	Ville d'Ottawa 2006
Pamela Sweet (4)	Vice-présidente, FoTenn Consultants Inc.	Ville d'Ottawa 2001
James Wright (1) (2) (4) Président, Comité de vérification	Propriétaire, Mastermark Pewter Inc.	Comité de la régie d'entreprise de l'AAIMCO 2003

- (1) Membre, Comité de vérification
 (2) Membre, Comité exécutif
 (3) Membre, Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération
 (4) Membre, Comité de surveillance du PEA
 (5) Membre, Comité spécial

Rémunération des administrateurs en 2008

Honoraires annuels

Président	35 000 \$
Vice-président	15 000 \$
Président du Comité de vérification	17 000 \$
Présidents des autres comités	15 000 \$
Autres administrateurs	12 000 \$

Honoraires pour réunions :

- 500 \$ par réunion,
- 200 \$ par participation à une conférence téléphonique

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;

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.	11 sur 11	19 sur 19
Geneviève Brown	10 sur 11	7 sur 9
Raymond Brunet	11 sur 11	12 sur 12
Ron Clifton	8 sur 11	8 sur 12
Barbara Farber	8 sur 11	3 sur 4
Pat Kelly	10 sur 11	4 sur 5
Gilles Lalonde (note 1)	4 sur 4	2 sur 2
Charlie Logue	11 sur 11	8 sur 9
Eric McSweeney	11 sur 11	4 sur 4
Pat Murray	9 sur 11	6 sur 8
Michael Skrobica	10 sur 11	11 sur 11
Joan Sun McGarry	8 sur 11	2 sur 4
Pamela Sweet	9 sur 11	2 sur 4
James Wright	11 sur 11	15 sur 16
Martin Leblanc (note 2)	5 sur 6	1 sur 2

Note 1 – nouveau membre du Conseil entré en fonction le 20 août 2008
 Note 2 – démission le 2 juin 2008

- 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. Un comité spécial été

mis sur pied en 2008 pour examiner le programme d'encouragement de la gestion.

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

Il faut en outre procéder à un examen du rendement au moins une fois aux cinq ans, conformément au bail foncier que l'Administration a signé avec Transports Canada. Cet examen du rendement a eu lieu la dernière fois au début de 2007.

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 98 000 \$ (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 concours public.

Grilles salariales des membres de la haute direction

L'échelle de salaire de base du président de l'Administration s'étendait de 200 000 \$ à 250 000 \$ en 2008, et celle de chacun des vice-présidents de 100 000 \$ à 180 000 \$.

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

Frais et charges

L'Administration annonce 60 jours d'avance dans les médias locaux tout changement des frais d'utilisation (sauf les loyers) et justifie l'augmentation

Les Vedettes de la ville

Le programme des Vedettes de la ville est une initiative de Tourisme Ottawa qui vise à reconnaître le personnel de première ligne qui s'est démarqué pour faire en sorte que les visiteurs à Ottawa aient un séjour mémorable et extraordinaire. Au cours des années, les bénévoles Infoguide, les employés des compagnies aériennes et le personnel de l'Administration et d'autres ont notamment reçu le titre de « vedettes ». Dans un effort pour encourager le meilleur service possible sur l'ensemble du campus, l'Aéroport d'Ottawa est devenu un participant plus présent à ce programme. Au moyen d'une campagne publicitaire sur le campus destinée à tous les locataires et partenaires, d'une distribution massive de dépliants partout dans l'aérogare, et d'un lien vers le programme sur le site Web de l'aéroport, nous comptons avoir plusieurs candidats à honorer d'ici l'automne 2009. La bonne nouvelle, c'est que nous sommes bien partis!



indiquée. Ces frais comprennent les frais de stationnement, les redevances aéronautiques et les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA).

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

- elle consulte les transporteurs aériens, leur donne les explications nécessaires et leur communique les calculs montrant comment on est parvenu aux frais en question avant d'imposer tout changement. Elle passe par le Comité consultatif des lignes aériennes;
 - elle donne aux transporteurs aériens un préavis de 90 jours de l'augmentation des frais;
- L'Administration publie les motifs expliquant l'imposition de FAA ou leur modification, comme elle l'a fait la

dernière fois, lorsqu'elle les a portés à 15 \$, le 1^{er} janvier 2003. Les FAA en vigueur doivent payer la construction et le remboursement de la dette découlant du Programme d'expansion de l'aéroport.

Le processus de rajustement des FAA est semblable 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.

Les contrats qui dépassaient 98 000 \$ et n'ont pas été adjugés à la suite d'un processus public d'offres concurrentielles en 2008.

Entrepreneur	Description du contrat	Raison de l'octroi à un fournisseur unique
ARINC	695 200 \$ Fourniture et installation de kiosques libre-service d'utilisation commune (kiosques LSUC). 147 800 \$ Entente d'entretien pour les kiosques LSUC.	Assurer l'intégration et la fonctionnalité avec les actuels systèmes et mécanismes d'utilisation commune achetés à la suite d'un concours public.
ThyssenKrupp Airport Systems Inc.	183 400 \$ Assurer un entretien préventif de 8 passerelles passagers.	Seule source pour l'entretien du matériel acheté à la suite d'un concours public.
JL Richards & Associates	295 000 \$ Services de génie et d'architecture pour le projet de réaménagement de l'aire de prédédouanement.	Expérience antérieure, connaissance de l'installation, compétences de l'entrepreneur et besoin de réaliser ce projet rapidement.
Ville d'Ottawa – Service de police d'Ottawa	14 292 300 \$ sur 5 ans à compter de 2009 Services policiers.	Seule source de policiers armés.
Joe Johnson Equipment Inc.	134 500 \$ Fourniture d'une déneigeuse de trottoirs non chenillée.	Maintien d'un parc normalisé qui garantit l'efficacité opérationnelle.
Bee-Clean	115 000 \$ Services de conciergerie aux clients de la classe affaires.	Projet pilote. Les taux négociés à forfait sont les mêmes que ceux des autres services consentis en vertu d'un concours public.
Basic Solutions North America Corp.	122 200 \$ Fourniture et livraison d'acétate de potassium.	Produit spécialisé qu'il est difficile d'obtenir en quantité suffisante.
IMI Manufacturing	138 300 \$ Fourniture et installation d'une enceinte acoustique (projet de réaménagement de l'aire de prédédouanement).	Expérience et compétences de l'entrepreneur dans un domaine hautement spécialisé.
Cormier et Frères	198 900 \$ Réparation des tubes élévateurs.	Expérience et compétences de l'entrepreneur dans un domaine hautement spécialisé.

Pour communiquer avec l'Administration

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

- Il peut soumettre ses questions, ses commentaires ou ses préoccupations sur le site Web de l'Administration à **www.ottawa-airport.ca**;
- remplir une carte de commentaires pour la clientèle disponible aux deux comptoirs d'information de l'aéroport;
- composer les numéros des renseignements généraux, soit le 613-248-2125 ou le 613-248-2141;
- composer le numéro de la ligne d'information sur le bruit, soit le 613-248-2023;

- appeler des services en particulier de l'Administration de l'aéroport ou leur écrire, à l'adresse suivante : Bureau 2500, 1000, privé Airport Parkway, Ottawa, ON Canada K1V 9B4;
- 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.



Rapatriement militaire du MDN

À l'automne, l'Administration s'est associée au ministère de la Défense nationale pour déterminer les détails d'un programme visant à désigner l'AIO comme point d'arrivée des soldats blessés rapatriés d'Afghanistan. Ainsi, avec l'aide du service de conciergerie d'Air Canada, les soldats sont accueillis à la porte par un représentant militaire et sont escortés au salon des dignitaires de l'Administration, où les soldats peuvent renouer avec leurs proches en privé. Le personnel de soutien du MDN peut aussi être disponible pour offrir de l'aide au besoin.

Une bannière « bon retour » a été créée par l'Administration, et toute la communauté aéroportuaire a été invitée à la signer en guise de soutien des troupes. Des centaines de signatures et de messages de remerciement et de reconnaissance se sont retrouvés sur cette bannière, qui orne maintenant l'entrée du salon des dignitaires et accueille les soldats qui rentrent chez eux.



Bilan financier de 2008

Le présent bilan financier fait état des résultats et de la situation financière de l'Administration de l'Aéroport international d'Ottawa (l'Administration) pour l'exercice s'étant terminé le 31 décembre 2008. 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 2008, les bénéfices avant amortissement ont été de 14,3 millions de dollars, comparativement à 18,2 millions de dollars pour l'exercice s'étant terminé le 31 décembre 2007.

Les facteurs qui ont le plus influé sur les résultats sont la hausse de 6,1 % du nombre de passagers par rapport à 2007 et l'augmentation de 6,6 % du nombre de places disponibles dans les compagnies aériennes qui desservent Ottawa. Ces hausses ont eu un effet favorable sur les revenus provenant des frais d'amélioration aéroportuaire, des redevances aéronautiques perçues des transporteurs aériens, et des frais de

stationnement. Plus de 2,1 millions de dollars d'effets inhabituels et ponctuels ont influé sur la comparaison de ces résultats de 2008 avec ceux de 2007. Ces effets comprennent 1,1 million de dollars de frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) inhabituels et ponctuels perçus en 2007, 0,5 million de dollars de créances recouvrées en 2007, et 0,5 million de dollars de réductions de paiements en 2008 relativement aux FAA ponctuels perçus en 2007.

L'Administration a affiché une charge d'amortissement de 17,2 millions de dollars en 2008, comparativement à 14,6 millions de dollars en 2007, 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, notamment l'achèvement de la Phase II du Programme d'expansion de l'aéroport (Phase II) (PEA) de l'Administration, dont la mise en service a eu lieu en 2008. Après soustraction de la charge d'amortissement, l'excédent des dépenses par rapport aux revenus en 2008 s'élève à 2,9 millions de dollars, comparativement à un excédent de 3,6 millions de dollars de revenus par rapport aux dépenses en 2007.

Quelques données annuelles

Les résultats nets d'exploitation de l'Administration pour la période triennale ayant pris fin le 31 décembre 2008 se résument comme suit :

(en millions de dollars)	2008	2007	2006
Revenus	86,4 \$	84,7 \$	75,8 \$
Dépenses avant amortissement	72,1	66,5	64,9
Revenus avant amortissement	14,3	18,2	10,9
Amortissement	17,2	14,6	14,2
Valeur net des revenus par rapport aux dépenses (dépenses par rapport aux revenus)	(2,9) \$	3,6 \$	(3,3) \$
Total de l'actif	432,2 \$	446,0 \$	360,8 \$
Total de la dette à long terme	350,9 \$	352,4 \$	273,7 \$

Résultats d'exploitation

Activités d'exploitation

Le 13 mars 2008, nous avons inauguré la nouvelle section ajoutée à l'aérogare, une partie importante de la Phase II. Les autres projets de la Phase II, notamment la démolition de l'ancienne aérogare, le parachèvement de l'aire de trafic et l'installation de passerelles d'embarquement, ont été achevés à la fin de 2008. La Phase II a été réalisée dans les délais prévus, sans excéder le budget. Étant donné le début des activités dans les infrastructures agrandies, l'Administration a commencé à amortir ces coûts d'immobilisations et a cessé de capitaliser les coûts d'intérêt à des fins comptables le 13 mars 2008. Par conséquent, les dépenses d'intérêt et la charge d'amortissement qui se reflètent dans l'état des résultats ont augmenté.

En 2008, 4 339 225 passagers sont passés par l'aéroport, comparativement à 4 088 528 en 2007, une hausse de 6,1 %. Voici les détails de cette hausse :

- hausse de 6,4 % du nombre de passagers dans les vols domestiques,
- baisse de 0,8 % du nombre de passagers dans les vols transfrontaliers,
- hausse de 18,7 % du nombre de passagers dans les vols internationaux.

L'augmentation du trafic dans les vols domestiques a maintenu, au cours des trois premiers trimestres de 2008, le rythme qu'elle avait pris en 2007, avant de ralentir au quatrième trimestre, au même titre que l'économie canadienne. Au début de 2008, la croissance dans les vols domestiques dépassait les attentes puisque les compagnies aériennes répondaient à la demande du marché lucratif et à haut rendement d'Ottawa en offrant des prix plus compétitifs et en ajoutant des places dans les vols domestiques, soit au moyen de nouvelles liaisons ou de vols supplémentaires pour desservir le marché d'Ottawa. La croissance du nombre de voyages vers les destinations transfrontalières a subi les effets du ralentissement de l'économie américaine.

À l'exception d'une croissance modeste en 2005 en raison des ouragans Katrina et Wilma, la croissance du trafic vers les destinations soleil (ailleurs qu'aux États-Unis) est demeurée forte depuis 2001. Le trafic saisonnier est demeuré élevé en 2008, le nombre de passagers

de Toronto se révèle, surtout pour les voyageurs d'affaires, une option fort populaire pour se rendre à Toronto.

Voici la comparaison du nombre de voyageurs entre 2007 et 2008 par trimestre et par secteur :

	Vols domestiques	Vols transfrontaliers	Vols internationaux
T1	hausse de 7,8 %	hausse de 1,5 %	hausse de 12,9 %
T2	hausse de 11,2 %	baisse de 3,5 %	hausse de 19,6 %
T3	hausse de 8,0 %	hausse de 2,0 %	hausse de 44,1 %
T4	baisse de 0,2 %	baisse de 3,4 %	hausse de 8,4 %

Voici le nombre total de voyageurs par trimestre :

	2008	2007	% variation
T1	1 109 336	1 035 044	7,2 %
T2	1 120 606	1 028 475	9,0 %
T3	1 090 758	1 003 255	8,7 %
T4	1 018 525	1 021 754	(0,3 %)
Total	4 339 225	4 088 528	6,1 %

dans les vols internationaux ayant connu une hausse de 18,7 % par rapport à 2007. Il faut dire que la nouvelle liaison directe sans escale à destination de Francfort, offerte par Air Canada depuis le 1^{er} juin, y est sans doute pour quelque chose. L'ajout d'une liaison Ottawa-Francfort ne fait pas qu'aider à attirer les passagers en transit qui proviennent d'autres marchés au Canada, mais cible également les voyageurs des compagnies aériennes concurrentes qui utilisent le transport terrestre entre Ottawa et Montréal. Grâce à la liaison Ottawa-Francfort, la croissance de 44 % du trafic dans les vols internationaux au troisième trimestre de 2008 a établi un nouveau record, l'ancien (31 %) ayant été établi au quatrième trimestre de 2007.

Les deux plus grands transporteurs canadiens, Air Canada et WestJet, ont observé en 2008 une hausse du nombre de passagers qui partent d'Ottawa pour se rendre dans une autre destination canadienne, WestJet ayant enregistré la plus forte croissance des deux. Le trafic intérieur de Porter à Ottawa a également augmenté de façon marquée en 2008. Le service qu'offre Porter à destination de l'aéroport du centre-ville

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 2008, le nombre de sièges atterris a augmenté de 6,6 % par rapport à 2007. Au cours des neuf premiers mois de l'année, le nombre de sièges atterris a augmenté de 9,6 % par rapport à la période comparable de 2007, puisque WestJet et Air Canada ont augmenté la fréquence de leurs vols pour ajouter des places pour desservir le marché d'Ottawa, et les transporteurs saisonniers ont ajouté des vols vers les destinations soleil au début de 2008. Toutefois, tant WestJet qu'Air Canada, tout comme des transporteurs américains tels United Airlines et Continental, ont réduit leur nombre de sièges en partance d'Ottawa au quatrième trimestre, ce qui s'est traduit par une baisse de 2 % du nombre de sièges atterris au quatrième trimestre. Porter Airlines, l'exploitant d'un service régulier quotidien entre Ottawa et l'Aéroport du centre-ville de Toronto depuis la fin octobre 2006, a maintenu et augmenté sa capacité dans le marché tout au long de l'année.

Les compagnies aériennes continuent de remplir plus de sièges en mettant moins d'aéronefs en vol, et Air Canada et WestJet ont indiqué toute l'année que leur facteur de chargement, ou le pourcentage de sièges occupés dans leurs aéronefs, avait atteint des niveaux records.

Revenus

En 2008, les revenus ont crû de 2 % et atteint 86,4 millions de dollars, comparativement à 84,7 millions de dollars en 2007. Les redevances aéronautiques représentent 1,3 million de dollars sur cette croissance, et les stationnements pour voitures 1,0 million de dollars.

versait à plusieurs administrations aéroportuaires depuis novembre 2005 excluaient par erreur certains FAA perçus sur les billets vendus par d'autres transporteurs aux voyageurs d'Air Canada. Ainsi, l'Administration a reçu un paiement excédentaire de FAA de 0,8 million de dollars de la part d'Air Canada en septembre 2007. Au deuxième trimestre de 2008, Air Canada a corrigé ce montant en réduisant son paiement et en corrigeant par la suite un autre paiement, ce qui a entraîné une réduction nette de 0,5 million de dollars du paiement qu'elle a versé à l'Administration. De plus, au troisième trimestre de 2007, l'Administration a reçu et inscrit

pour l'Administration. Les revenus aéronautiques totaux, 29,9 millions de dollars en 2008, qui englobaient les droits d'aérogare, les redevances de la passerelle d'embarquement et les droits d'atterrissage facturés aux transporteurs, ont dépassé de 6,8 % les revenus de 28,7 millions de dollars affichés en 2007. Cette augmentation traduit une hausse du nombre de sièges offerts par les compagnies aériennes pour servir l'augmentation de la demande de voyageurs dans le marché d'Ottawa, quoique quelques-uns de ces vols supplémentaires aient été exemptés de certains frais dans le cadre du programme d'incitatifs de l'Administration. L'Administration a réduit de 5 % les tarifs des droits généraux d'utilisation de l'aérogare le 1^{er} juillet 2008. Ces derniers demeurent parmi les plus bas au Canada.

Revenus par catégorie				
(en milliers de dollars)	2008	2007	Change	%
Frais d'amélioration aéroportuaire	27 816 \$	28 283 \$	(467) \$	(2 %)
Droits d'aérogare et redevances de la passerelle d'embarquement	19 707	18 747	960	5 %
Droits d'atterrissage	10 239	9 949	290	3 %
Concessions	9 857	9 094	763	8 %
Stationnement pour voitures	10 609	9 640	969	10 %
Location de terrains et d'espaces	4 609	4 125	484	12 %
Intérêts	1 253	2 327	(1 074)	(46 %)
Autres revenus	2 340	2 548	(208)	(8 %)
	86 430 \$	84 713 \$	1 717 \$	2 %

Les revenus des concessions sont passés de 9,1 millions de dollars en 2007 à 9,9 millions de dollars en 2008, en grande partie grâce à l'augmentation des garanties annuelles minimales dans les contrats des concessions d'alimentation et de boissons et de vente au détail, mais aussi à l'augmentation du nombre de passagers. Les revenus des stationnements pour voitures sont passés de 9,6 millions de dollars en 2007 à 10,6 millions de dollars en 2008, ayant ainsi suivi l'augmentation du nombre de passagers et la durée prolongée de la période que passent en moyenne les voitures garées dans les stationnements. La demande de stationnement et l'offre d'options pratiques de stationnement ont continué de contribuer à l'augmentation des revenus de stationnement.

Bien que le nombre de passagers ait augmenté entre 2007 et 2008, les revenus provenant des FAA ont baissé par rapport à 2007 étant donné un rajustement des paiements ponctuels au cours de ces deux années. Si on exclut le rajustement des paiements ponctuels de 1,1 million de dollars en 2007 et une réduction ponctuelle des paiements de 0,5 million de dollars en 2008, les revenus des FAA ont augmenté par rapport à 2007, à raison de 4 % ou 1,1 million de dollars, et suivi la hausse du nombre de passagers. Au deuxième trimestre de 2008, Air Canada a corrigé une erreur qu'elle avait commise dans un paiement spécial qu'elle avait versé à l'Administration au troisième trimestre de 2007.

à ses revenus des FAA 0,3 million de dollars par suite de la faillite de Canada 3000 (déclarée en 2001). En moyenne, environ 94 % des passagers embarqués avaient pour point d'origine Ottawa (par rapport à ceux qui avaient une correspondance à Ottawa) en 2008, un taux inchangé par rapport à 2007. 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.

Les revenus de location de terrains et d'espaces ont augmenté surtout grâce aux nouveaux baux de location dans la nouvelle section de l'aérogare, ouverte le 13 mars 2008, mais aussi grâce à de nouveaux baux de location des terrains excédentaires de l'Administration.

Au cours de ce trimestre, Air Canada avait déterminé que les FAA qu'elle

Les revenus aéronautiques représentent la source la plus importante de revenus

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. Les

revenus d'intérêts ont diminué étant donné l'affaiblissement des soldes en espèces puisque des sommes ont été consacrées au programme d'expansion.

En 2007, les autres revenus comprenaient les recettes de 0,4 million de dollars relatives à la vente de terrains à la Ville d'Ottawa par Transports Canada. Ces terrains, qui font partie du bail foncier qui lie l'Administration à Transports Canada, ont été utilisés par la Ville pour élargir les routes et ont excédé les nécessités du service de l'aéroport. Il n'y a pas eu de transactions de ce type en 2008.

Dépenses

Dépenses par catégorie				
(en milliers de dollars)	2008	2007	Change	%
Intérêts	19,694 \$	18,810 \$	884 \$	5 %
Loyer foncier	10,134	11,546	(1,412)	(12 %)
Matériaux, fournitures et services	22,280	17,875	4,405	25 %
Salaires et avantages	15,733	14,191	1,542	11 %
Paiements tenant lieu de taxes municipales	4,272	4,069	203	5 %
	72,113 \$	66,491 \$	5,622 \$	8 %

Les dépenses avant amortissement sont passées de 66,5 millions de dollars en 2007 à 72,1 millions de dollars en 2008. De plus, la charge d'amortissement a augmenté, étant passée de 14,6 millions de dollars en 2007 à 17,2 millions

de dollars en 2008. Cette hausse de la charge d'amortissement reflète l'amortissement des nouveaux investissements fonciers, et dans le matériel et les installations de production, qu'on a commencé à utiliser vers la fin de 2007 (modifications à l'aire des vols transfrontaliers) et en mars 2008. La nouvelle section ajoutée à l'aérogare, une importante partie de la Phase II a été inaugurée le 13 mars 2008.

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'aéroport (PEA). Avant le 13 mars 2008, l'Administration capitalisait des intérêts sur une nouvelle dette directement attribuable au coût du PEA avant la mise en service du

projet, mais uniquement dans la mesure où des sommes en espèces avaient été investies dans le PEA. Toutes les dépenses d'intérêts se reflètent aujourd'hui dans l'état des résultats.

Le loyer foncier payable au gouvernement du Canada a diminué de 12 % et s'est établi à 10,1 millions de dollars en 2008 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 :

2009	7,3 millions de dollars
2010	5,4 millions de dollars
2011	5,4 millions de dollars
2012	6,2 millions de dollars
2013	6,4 millions de dollars

Le coût des matériaux, des fournitures et des services est passé de 17,9 millions de dollars en 2007 à 22,3 millions de dollars en 2008. La somme figurant au titre des dépenses en 2007 tient compte d'un montant de 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). Les chutes de neige records au premier trimestre de 2008 ont entraîné une augmentation de plus de 0,6 million de dollars en raison de l'utilisation accrue de produits chimiques, de carburant, de matériel loué et d'autres fournitures nécessaires à l'entretien des pistes et au déneigement des stationnements de surface et des voies d'accès. Au quatrième trimestre, le prix des produits chimiques utilisés pour entretenir les pistes a augmenté considérablement à cause de l'offre déficiente, cette dernière étant attribuable à une grève chez le fournisseur de ces produits. Cette hausse des prix, combinée à l'utilisation accrue, a entraîné une nouvelle augmentation d'environ 0,4 million de dollars du coût d'entretien des pistes au quatrième trimestre de 2008. Tel qu'attendu, le coût d'exploitation du bâtiment comme tel a augmenté étant donné l'ouverture de la nouvelle section de l'aérogare le 13 mars 2008. Le coût des services publics, de l'entretien et des services de sécurité a augmenté d'environ 1,0 million de dollars par rapport à 2007. Enfin, l'Administration a augmenté d'environ 1,3 million de dollars les dépenses qu'elle consacre à la rénovation et à l'entretien des installations, ainsi qu'à la rénovation des passerelles d'embarquement.

Dans son budget annoncé le 27 janvier 2009, le gouvernement du Canada a annoncé une réduction de son programme d'accord de contribution pour les services policiers, qu'il mettra en place au cours de l'exercice 2009-2010 du gouvernement. L'Administration a reçu 1,0 million de dollars dans le cadre de cet accord en 2008 et a inscrit cette somme comme réduction du coût de ce service. Il a été déterminé par la suite que ce

programme sera aboli le 1^{er} janvier 2010. Par conséquent, la direction croit que cette décision n'aura pas d'effet sur l'Administration en 2009.

Les salaires et les avantages ont augmenté de 11 %, étant passés de 14,2 millions de dollars en 2007 à 15,7 millions de dollars en 2008. Environ 0,6 million de dollars de cette augmentation s'expliquent par la hausse du coût des travailleurs saisonniers et des heures supplémentaires en raison des conditions météorologiques violentes et des chutes de neige records au trimestre ayant pris fin le 31 mars 2008. De plus, le coût des salaires et autres avantages versés aux employés

reflète la dernière hausse des salaires que l'Administration verse à ses pompiers et autres employés syndiqués selon les conventions collectives, et une hausse estimative de la rémunération des pompiers après l'expiration de leur convention collective avec l'Administration le 30 juin 2007, de même qu'une légère augmentation du nombre d'employés en raison de l'agrandissement des installations de l'Administration.

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 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 4,3 millions de dollars payés pour 2008 reflètent la forte augmentation du nombre de passagers en 2004 et en 2007. Les paiements tenant lieu de taxes augmenteront encore de 5 % en 2009 par rapport à 2008 en vertu de cette loi et, si le nombre de passagers en 2009 demeure le même qu'en 2008, les paiements tenant lieu de taxes augmenteront encore de 4,2 % en 2010.

Sommaire des résultats trimestriels

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

(en millions de dollars)	2007				2008			
	mars	juin	sept.	déc.	mars	juin	sept.	sept.
Trimestre ayant pris fin en								
Revenus	20,6 \$	20,9 \$	21,6 \$	21,6 \$	22,5 \$	22,0 \$	21,2 \$	20,7 \$
Dépenses	16,5	16,3	15,9	17,8	18,0	17,7	17,0	19,4
Revenus avant amortissement	4,1	4,6	5,7	3,8	4,5	4,3	4,2	1,3
Amortissement	3,6	3,6	3,7	3,7	3,9	4,3	4,4	4,6
Excédent des revenus par rapport aux dépenses (dépenses par rapport aux revenus)	0,5 \$	1,0 \$	2,0 \$	0,1 \$	0,6 \$	0,0 \$	(0,2 \$)	(3,3 \$)

Les résultats trimestriels de l'Administration varient selon l'activité des voyageurs, 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 2008, l'Administration a effectué des paiements en espèces de 33,7 millions de dollars sous forme de dépenses en immobilisations majeures pour la Phase II. De plus, en 2008, l'Administration a effectué des paiements en espèces de 8,0 millions de dollars pour assurer la viabilité de dépenses en immobilisations et de projets spéciaux, notamment en rénovant l'aire de prédédouanement des États-Unis dans l'aérogare, dont les travaux seront terminés au début de 2009.

Le 13 mars 2008, nous avons inauguré la nouvelle section de l'aérogare, qui représente une partie considérable de la Phase II. L'Administration a procédé à la planification et à la conception de la Phase II en 2005, et au début de 2006, le Conseil d'administration a approuvé le début des travaux. 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 autres projets de la Phase II, y compris la rénovation des passerelles et de l'aire de trafic, ont été achevés au quatrième trimestre de 2008. La Phase II a été réalisée dans les délais prévus, sans excéder le budget.

Obligations contractuelles

En plus du loyer foncier dont on a parlé précédemment, l'Administration doit, dans le déroulement normal de ses

affaires, respecter des engagements qui exigent qu'elle effectue des paiements qui diminuent au fur et à mesure que les contrats expirent. Ainsi :

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.

Paiements pour les années prenant fin le 31 décembre							
(en milliers de dollars)	Total	2009	2010	2011	2012	2013	Années suivantes
Dette à long terme (note 1)	350 939 \$	1 765 \$	2 041 \$	2 339 \$	2 097 \$	2 409 \$	340 288 \$
Engagements d'exploitation	19 030	6 113	3 682	3 095	3 070	3 070	
Engagements d'immobilisations	3 575	1 296	2 279				
Total des obligations contractuelles	373 544 \$	9 174 \$	8 002 \$	5 434 \$	5 167 \$	5 479 \$	340 288 \$

Note 1 - La note 7 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 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 PEA. L'Administration finance les principales dépenses d'infrastructure en empruntant dans les marchés des capitaux et en utilisant le crédit bancaire.

L'Administration a toujours des facilités de crédit renouvelables sur 364 jours pour un total de 117 millions de dollars auprès de deux banques canadiennes. Les facilités actuelles ont été prolongées d'une autre période de 364 jours, qui prendra fin le 22 octobre 2009. 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

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'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 2008, le solde du fonds de réserve et de service de la dette était de 10,4 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 2008, 8,1 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 2008, l'Administration était parfaitement conforme aux dispositions de ses facilités de crédit, y compris celles de

l'ACF concernant les fonds de réserve, les mouvements de trésorerie et la clause restrictive sur les taux.

En 2008, le solde de trésorerie de l'Administration a diminué de 27,8 millions de dollars étant donné les programmes de dépenses en immobilisations mis sur pied par l'Administration. L'Administration a terminé l'année avec des investissements en espèces et à court terme de 11,6 millions de dollars. Des sommes en espèces ont été placées dans des investissements à court terme, tel que permis par l'ACF, mais l'Administration a conservé les liquidités nécessaires pour alimenter les programmes d'immobilisations de l'Administration.

Au 31 décembre 2008, les comptes débiteurs de l'Administration avaient montré une baisse de 0,5 million de dollars par rapport au 31 décembre 2007, en s'établissant à 6,0 millions de dollars. L'amélioration des processus de collecte et une légère baisse des revenus facturés au dernier trimestre en sont à l'origine. Cette baisse a eu lieu en dépit d'une augmentation de 0,5 million de dollars d'une somme due par Transports Canada relativement à l'accord de contribution pour les services policiers. Ce programme a été transféré de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (l'ACSTA) au gouvernement du Canada (Transports Canada) le 1^{er} avril 2008. Les retards qu'a accusés Transports Canada dans la reformulation et la conclusion d'un nouvel accord de contribution ont retardé le traitement des réclamations relatives à ces sommes. L'accord révisé a été finalisé tard en décembre 2008, et ces sommes ont été reçues au début 2009. Au 31 décembre 2008, les comptes créditeurs de l'Administration avaient montré une baisse de 10,3 millions de dollars et s'établissaient à 12,5 millions de dollars. Cette baisse s'explique en grande partie par le paiement et la remise de retenues relativement au PEA.

En 2008, Moody's a porté la cote de solvabilité de l'Administration à Aa3, une majoration par rapport à A1, en lui prévoyant un avenir stable relativement aux obligations de revenus en vertu de l'ACF. Standard & Poors et DBRS ont respectivement réaffirmé les cotes de solvabilité de A+ et A(élevée) de l'Administration.

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 voyageurs qu'a accueillis AIO 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 passagers d'affaires, dont les décisions de déplacement sont moins discrétionnaires que celles des passagers 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.

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

31 décembre 2008

Responsabilité de la direction en ce qui concerne les états financiers

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

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

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

et de sujets 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 générale annuelle. Leur rapport des vérificateurs se trouve ci-dessous.



Paul Benoit
Président et chef de la direction



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

Rapport des vérificateurs

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

Nous avons vérifié le bilan de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa au 31 décembre 2008 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 2008 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, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Deloitte & Touche, s.r.l.

Comptables agréés
Experts-comptables autorisés

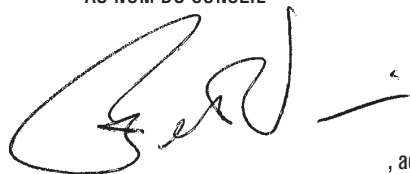
Ottawa, Ontario
Le 30 janvier 2009

Bilan

au 31 décembre 2008 (en milliers de dollars)

	2008	2007
ACTIF		
ACTIF À COURT TERME		
Encaisse et placements à court terme	11 593 \$	39 433 \$
Débiteurs	5 958	6 430
Fournitures renouvelables	1 469	1 278
Frais payés d'avance et avances	708	757
	<u>19 728</u>	<u>47 898</u>
FONDS DE RÉSERVE POUR LE SERVICE DE LA DETTE (note 7 (a))	10 384	10 605
PROPRIÉTÉ, INSTALLATIONS et ÉQUIPEMENT (note 3)	395 806	381 748
AUTRES ACTIFS (note 4)	6 290	5 768
	<u>432 208 \$</u>	<u>446 019 \$</u>
PASSIF		
PASSIF À COURT TERME		
Créditeurs et frais courus	12 504 \$	22 832 \$
Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an (note 7)	1 765	1 510
	<u>14 269</u>	<u>24 342</u>
PASSIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES (note 9)	4 363	3 613
DÉPÔTS DE GARANTIE	346	390
DETTE À LONG TERME (note 7)	345 456	347 023
	<u>364 434</u>	<u>375 368</u>
Engagements et éventualités (note 11)		
ACTIF NET (note 8)	<u>67 774</u>	<u>70 651</u>
	<u>432 208 \$</u>	<u>446 019 \$</u>

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 2008 (en milliers de dollars)

	2008	2007
REVENUS		
Frais d'amélioration aéroportuaire (note 8)	27 816 \$	28 283 \$
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement	19 707	18 747
Redevances d'atterrissage	10 239	9 949
Concessions	9 857	9 094
Stationnement	10 609	9 640
Locations de terrain et de locaux	4 609	4 125
Intérêts	1 253	2 327
Autres revenus	2 340	2 548
	86 430	84 713
DÉPENSES		
Intérêts (note 7 (d))	19 694	18 810
Loyer de fonds de terre (note 11)	10 134	11 546
Matériaux, fournitures et services (note 12)	22 280	17 875
Salaires et avantages sociaux	15 733	14 191
Paiements tenant lieu des impôts fonciers	4 272	4 069
	72 113	66 491
BÉNÉFICE AVANT LA DÉPRÉCIATION	14 317	18 222
DÉPRÉCIATION	17 194	14 622
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES (DÉPENSES SUR LES REVENUS)	(2 877)	3 600
ACTIF NET AU DÉBUT DE L'EXERCICE	70 651	67 051
ACTIF NET À LA FIN DE L'EXERCICE	67 774 \$	70 651 \$

(voir les notes accompagnant les états financiers)

État des flux de trésorerie

de l'exercice terminé le 31 décembre 2008 (en milliers de dollars)

	2008	2007
Encaisse provenant de (utilisée dans)		
Exploitation :		
Excédent des revenus sur les dépenses (dépenses sur les revenus)	(2 877) \$	3 600 \$
Ajouter les éléments sans effet sur l'encaisse :		
Dépréciation	17 194	14 622
Amortissement des frais de financement reportés	194	269
Augmentation du passif au titre des prestations constituées	750	877
Diminution (augmentation) de l'actif au titre des prestations constituées	(522)	237
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement d'exploitation :		
Débiteurs	472	(1 891)
Frais payés d'avance et fournitures renouvelables	(142)	(257)
Créditeurs et frais courus	57	2 237
Autre	14	24
Total de l'exploitation	15 140	19 718
Financement :		
Émission de la dette à long terme (note 7)	-	200 000
Coût de l'émission de la dette	-	(1 224)
Diminution (augmentation) du fonds de réserve pour le service de la dette (note 7 (a))	221	(1 399)
Remboursement de la dette à long terme	(1 510)	(121 273)
Total du financement	(1 289)	76 104
Investissement :		
Acquisition de propriété, installations et équipement	(31 306)	(57 058)
Variation des créditeurs et frais courus se rapportant aux activités d'investissement	(10 385)	9 381
Total de l'investissement	(41 691)	(47 677)
Augmentation (diminution) de l'encaisse	(27 840)	48 145
Encaisse et placements à court terme (endettement bancaire) au début	39 433	(8 712)
Encaisse et placements à court terme à la fin	11 593 \$	39 433 \$

(voir les notes accompagnant les états financiers)

Notes complémentaires

de l'exercice terminé le 31 décembre 2008

1. Description de l'entreprise

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

Les objectifs de l'Administration sont :

- a) de gérer, d'opérer et de développer l'Aéroport international d'Ottawa (AIO), les locaux ayant été loués à l'Administration par le Gouvernement du Canada (Transport Canada - voir note 11), 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'AIO.

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, et 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 engagés lors de la construction de la propriété, des installations et de l'équipement. 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	3 - 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

Les constructions en cours sont comptabilisées au coût et comprennent les frais associés au Programme d'expansion de l'aéroport (PEA). 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 relatifs 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 constaté au cours de la durée de vie de la dette à un taux constant appliqué à la valeur comptable nette de la dette, en vertu de la méthode du taux d'intérêt effectif. L'amortissement est inclus aux frais d'intérêts. Les frais de financement reportés sont constatés moyennant la réduction de la valeur comptable de la dette à long terme connexe.

Bail foncier

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

Constatation 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 sept 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 de la propriété, des installations et de l'équipement, 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 et couverture

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 classés 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 classés 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 disponibles à la vente.

Les passifs financiers de l'Administration incluent l'endettement bancaire, les créditeurs et frais courus, les dépôts de garantie et la dette à long terme. L'endettement bancaire a été classé comme passif détenu aux fins de transaction. Tous les autres passifs financiers sont classés en tant qu'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.

État du résultat étendu

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.

L'Administration n'a pas d'autres éléments à présenter sous la rubrique du cumul des autres éléments du résultat étendu ni sous la rubrique des autres éléments du résultat étendu.

Normes internationales d'information financière

Au cours de l'exercice 2008, le Conseil des normes comptables (CNC) du Canada a confirmé que les entreprises ayant une obligation publique seront tenues d'adopter les Normes internationales d'information financière (NIIF) à compter de 2011. NIIF remplacera les principes comptables généralement reconnus (PCGR) du Canada actuels en ce qui concerne ces entreprises. NIIF se sert d'un cadre conceptuel similaire aux PCGR du Canada, mais il y a des différences significatives quant aux normes de comptabilisation, d'évaluation et d'information. Pour l'administration, ces normes rentreront en vigueur lors du premier trimestre se terminant le 31 mars 2011. L'Administration évalue présentement l'incidence de l'adoption de ces normes sur ses états financiers.

3. Propriété, installations et équipement

(en milliers de dollars)

	2008	2007
Coût :		
Immeubles et installations auxiliaires		
Immeubles et améliorations des immeubles	331 646 \$	264 205 \$
Équipement de dégivrage	7 191	7 191
Passerelles pour piétons	13 265	7 105
Infrastructure de services publics	5 726	5 443
	357 828	283 944
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	49 710	29 402
Améliorations des terrains	21 977	21 660
Mobilier et équipement	23 286	21 026
Équipement et systèmes informatiques	17 950	14 535
Véhicules	10 408	9 246
Construction en cours	-	70 128
	481 159	449 941
Moins l'amortissement cumulé :		
Immeubles et installations auxiliaires		
Immeubles et améliorations des immeubles	40 342	31 332
Équipement de dégivrage	2 046	1 733
Passerelles pour piétons	1 935	1 438
Infrastructure de services publics	1 325	1 104
	45 648	35 607
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	8 986	7 502
Améliorations des terrains	4 806	3 881
Mobilier et équipement	10 196	8 276
Équipement et systèmes informatiques	10 591	8 325
Véhicules	5 126	4 602
	85 353	68 193
	395 806 \$	381 748 \$

Les frais d'intérêts d'un montant de 413 milliers \$ (2007 - 1 055 milliers \$) ont été capitalisés et inclus dans la rubrique construction en cours en 2008.

4. Autres actifs

(en milliers de dollars)

	2008	2007
Actif au titre des prestations constituées (note 9)	3 360 \$	2 838 \$
Participation dans les produits éventuels du 4160, promenade Riverside, au coût	2 930	2 930
	6 290 \$	5 768 \$

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 (PEA). Ces facilités de crédit sont garanties en vertu d'un Acte de fiducie principale (voir note 7) et viennent à échéance le 22 octobre 2009. Les facilités de crédit sont disponibles sous forme de découvert, de prêts à taux préférentiel ou d'acceptations bancaires. En date du 31 décembre

2008, l'Administration avait affecté 8,1 millions de dollars de ces facilités renouvelables de crédit au Fonds de réserve de fonctionnement et d'entretien (voir note 7). De plus, au 31 décembre 2008, l'Administration a une lettre de crédit non payée s'élevant à 1 548 000 \$ en faveur du régime de retraite de l'Administration (voir note 9).

6. Gestion du capital

L'Administration est une entreprise sans capital-actions incorporée en vertu de la Partie II de la Loi sur les corporations canadiennes et, en tant que telle, tous les revenus sont retenus et réinvestis dans les activités et le développement de l'aéroport. Par conséquent, les seules sources de financement de l'Administration, afin d'investir dans les activités et le développement de l'aéroport, sont un endettement bancaire, une dette à long terme et des revenus cumulés inclus dans le bilan sous la rubrique de l'actif net.

L'Administration contracte des dettes, y compris un endettement bancaire et une dette à long terme, pour financer

le développement de l'aéroport à partir du montant qu'elle considère pouvoir se permettre et gérer, en fonction du revenu provenant des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) tout en maintenant les FAA à un minimum en considérant le ratio de couverture du service de la dette. Ce ratio fournit une restriction sur le montant que l'Administration peut déboursier sur les développements majeurs de l'aéroport tel que le PEA.

L'Administration gère ses tarifs et frais aéronautiques et autres frais pour protéger la continuité de son exploitation et dans le but de maintenir une structure de capital prudente. L'Administration apporte des modifications à ces tarifs en fonction de la conjoncture économique et des événements et pour maintenir un bénéfice net suffisant pour satisfaire aux exigences de la garantie de paiement de la dette.

L'Administration n'est pas assujettie aux normes de fonds propres imposées par un régulateur.



7. Dette à long terme

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

financement du PEA et pour les affaires générales de la société. Ces affaires comprennent le refinancement de

productifs de l'Administration, et par une hypothèque non enregistrée que l'Administration détient relatif à son droit de location de terrains appartenant à l'aéroport.

	2008	2007
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	147 805 \$	148 635 \$
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	200 000
Dette envers la province de l'Ontario sans intérêts, escomptée à un taux de 6,0 %, remboursable en cinq versements égaux de 532 mille \$ sur une période de 5 ans à partir du 31 janvier 2007	1 508	1 955
Loyer reporté, remboursable au Gouvernement du Canada sans intérêts, en versements mensuels sur une période de dix ans à partir de 2006	1 626	1 859
	350 939	352 449
Moins : les frais de financement reportés	3 718	3 916
	347 221	348 533
Tranche échéant à moins d'un an	1 765	1 510
	345 456 \$	347 023 \$

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 2008, le Fonds de réserve pour le service de la dette consistait en 10,4 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 8,1 millions de dollars pour l'exercice 2008 selon les dépenses de l'exercice 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.

a) Émission d'obligations
En mai 2002, l'Administration a complété une émission d'obligations de 270 millions de dollars en deux séries, les obligations-recettes de 120 millions de dollars de Série A à 5,64 % viennent à échéance le 25 mai 2007 et les obligations-recettes de 150 millions de Série B à 6,973 % viennent à échéance le 25 mai 2032. En mai 2007, l'Administration a complété une émission d'obligation de 200 millions de dollars, en partie pour refinancer les obligations-recettes de la Série A qui étaient remboursables le 25 mai 2007. Les obligations-recettes de 200 millions de dollars de Série D à 4,733 % viennent à échéance le 2 mai 2017 et il est prévu que ces obligations-recettes seront refinancées en 2017.

Le produit net de ces émissions obligataires a été utilisé pour le

l'endettement bancaire encouru par l'Administration à l'égard du PEA et le financement du fonds de réserve pour le service de la dette.

En vertu des conditions de l'Acte de fiducie principale conclu par l'Administration à l'égard des émissions obligataires de mai 2002, toutes les obligations-recettes émises sont des obligations propres à l'Administration classées pari passu avec tous les autres endettements émis. En vertu de l'Acte de fiducie principale, tous les endettements, y compris les endettements en vertu des lignes de crédit bancaire, sont garantis par une cession de revenu et des comptes recevables connexes, par un droit de sûreté sur l'argent du Fonds de réserve et certains comptes de l'administration, et par un droit de sûreté sur les baux, les concessions et autres contrats

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^{er} juillet 2003 (soit un total de 2,3 millions de dollars). Ce report devra être remboursé, sans intérêts, sur une période de dix ans à partir du 1^{er} janvier 2006. Étant donné que ce report n'est pas une réduction permanente de loyer, la totalité des montants du loyer a été comptabilisée comme passif dans les livres comptables.

d) Frais d'intérêts

	2008	2007
Intérêts sur obligations	19 812 \$	19 303 \$
Frais d'intérêts - autres	295	562
	20 107	19 865
Moins les intérêts capitalisés	(413)	(1 055)
	19 694	18 810
Intérêts payés au cours de l'exercice	19 834 \$	18 698 \$

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

2009	1 765 \$
2010	2 041
2011	2 339
2012	2 097
2013	2 409
Au-delà de 2013	340 376

f) Frais de financement reportés

	2008	2007
Frais de financement reportés	4 398 \$	4 398 \$
Moins l'amortissement cumulé	(680)	(482)
	3 718 \$	3 916 \$

8. Frais d'amélioration aéroportuaire (FAA)

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

Le 1^{er} septembre 1999, l'Administration a instauré un programme de frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) au montant de 10,00 \$ par passager montant à bord d'un avion, pour financer les coûts des principales dépenses en immobilisations en vertu du PEA. Au 1^{er} janvier 2003, les frais ont été augmentés à 15,00 \$. Ces frais sont perçus par les compagnies aériennes en vertu d'un accord entre l'Administration, l'Association du transport aérien du Canada et les

compagnies aériennes desservant l'aéroport. 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 sont comptabilisés déduction faite des frais de recouvrement imputés par les compagnies aériennes au montant de 1 647 milliers de dollars (2007 - 1 769 milliers de dollars).

9. Régime de retraite et avantages complémentaires de retraite

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

L'Administration subventionne un régime de retraite au nom de ses employés qui a une composante à prestations déterminées et une composante à cotisations déterminées. L'élément de prestations déterminées est à l'intention des employés qui étaient à l'emploi de l'Administration ▼

	2008	Cumul à ce jour
Dépenses du Programme d'expansion de l'aéroport :		
Aérogare, stationnement étagé, infrastructure côté piste et côté accueil et autres dépenses du programme	47 988 \$	445 557 \$
Intérêt capitalisé	413	16 969
Charge d'intérêts (y compris les intérêts imputés sur les fonds provenant de l'exploitation)	21 784	112 866
	70 185	575 392
Rentrées de fonds des FAA		
Revenus des FAA - après frais de recouvrement	27 816	196 634
Intérêts sur les fonds excédentaires	1 081	9 654
	28 897	206 288
(Augmentation) diminution des débiteurs	321	(1 784)
Revenus des FAA - montants nets encaissés	29 218	204 504
Excédent des dépenses sur les FAA encaissés	40 967 \$	370 888 \$

Au 31 décembre 2008, l'actif net de l'Administration comprenait :

	2008	2007
Actif net fourni par les frais d'amélioration aéroportuaire :		
Cumul des frais d'amélioration aéroportuaire et intérêts sur les fonds excédentaires	206 288 \$	177 391 \$
Moins l'amortissement cumulé des actifs du Programme d'expansion de l'aéroport	62 668	49 120
Charge d'intérêts et autres dépenses	116 157	93 885
	27 463	34 386
Actif net fourni par les autres activités :		
Cumulé à la fin	40 311	36 265
Actif net à la fin	67 774 \$	70 651 \$

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 maladie 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 2007 (complétée et déposée en juin 2008) démontrait que le plan accusait un déficit de 1 759 000 \$ sur base de capitalisation (principe de continuité d'exploitation). Ce montant diffère du montant présenté ci-dessous pour fins comptables, puisque l'évaluation actuarielle calcule le passif pour prestations constituées à partir d'un taux d'actualisation qui représente le taux de rendement à long terme prévu sur les actifs du plan. Pour fins comptables, ce passif est calculé à partir d'un taux qui reflète les taux actuels du marché pour des instruments financiers de haute qualité dont la valeur et les échéances correspondent aux paiements prévus de prestations.

La Loi de 1985 sur les normes de prestations de pension exige qu'une analyse de solvabilité du régime soit faite pour déterminer quelle serait la situation financière du régime (approche de solvabilité) s'il prenait fin à la date de l'évaluation pour cause d'insolvabilité du promoteur ou par décision de terminer le régime. À la dernière évaluation actuarielle du 31 décembre 2007, le régime avait un déficit en vertu de l'approche de solvabilité d'un montant de 4 727 000 \$

(3 508 000 \$ au 31 décembre 2006) 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 761 700 \$ en 2008 pour financer ce déficit. Au cours de l'exercice 2007, l'Administration a fourni une lettre de crédit de soutien 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 sur la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes des prestations déterminées de la Loi sur les normes de prestation de pension de 1985, le montant de cette lettre de crédit a été par la suite augmenté conformément au règlement. Le montant de la lettre de crédit a été augmenté pour atteindre 1 548 000 \$ en date du 1^{er} décembre 2008.

La prochaine évaluation actuarielle du régime de retraite en date du 31 décembre 2008 devra être complétée et déposée au plus tard en juin 2009. D'après l'analyse actuarielle des prestations du régime de retraite la plus récente, complétée le 31 décembre 2007 et extrapolée au 31 décembre 2008, le statut du régime de retraite est le suivant :

	2008	2007
Juste valeur de l'actif du régime		
Composante au titre des prestations déterminées	24 262 \$	28 321 \$
Composante au titre des prestations constituées	3 512	3 537
	27 774	31 858
Obligation au titre des prestations constituées	28 079	34 858
Situation de capitalisation - déficit du régime	(305)	(3 000)
Solde des montants non amortis	3 665	5 838
Actif au titre des prestations constituées	3 360 \$	2 838 \$

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 :

	2008	2007
Obligations pour les autres avantages complémentaires à la retraite	4 952 \$	5 881 \$
Solde des montants non amortis	589	2 268
Passif au titre des prestations constituées	4 363 \$	3 613 \$

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.

	2008	2007
Taux d'actualisation pour déterminer les dépenses	5,50 %	5,25 %
Taux d'actualisation pour déterminer les obligations à la fin	7,50 %	5,50 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	7,0 %	7,0 %
Taux de croissance moyenne 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 %	5,0 %

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 :

	2008	2007
Fonds de revenu fixe	43 %	37 %
Fonds d'actions - Fonds canadiens	15 %	39 %
Fonds d'actions - Fonds américains et étrangers	-	23 %
Fonds d'actions - Fonds américains	18 %	-
Fonds d'actions - Fonds internationaux	11 %	-
Fonds de marché émergents	3 %	-
Fonds de placements immobiliers	10 %	-
Fonds du marché monétaire	-	1 %

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 :

	2008	2007
Cotisations de l'employeur, régime de retraite à prestations déterminées	635 \$	697 \$
Cotisations de l'employeur, paiements spéciaux de solvabilité	762 \$	49 \$
Cotisations des employés, régime de retraite à prestations déterminées	224 \$	248 \$
Prestations versées, régime de retraite à prestations déterminées	611 \$	630 \$
Cotisations de l'employeur, régime à cotisations déterminées	278 \$	247 \$
Cotisations des employés, régime à cotisations déterminées	379 \$	338 \$

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

	2008	2007
Élément du régime de retraite à prestations déterminées	930 \$	780 \$
Élément du régime de retraite à cotisations déterminées	278	247
Autres avantages complémentaires de retraite	922	930
Total	2 130 \$	1 957 \$

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 :

10. Instruments financiers

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

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 créditeurs et frais courus et les

	2008		2007	
	Valeur comptable	Taux d'intérêt à la fin	Valeur comptable	Taux d'intérêt à la fin
Encaisse et placements à court terme (à des taux flottants)	11 593 \$	1,57 %	39 433 \$	4,51 %
Fonds de réserve pour le service de la dette	10 384 \$	3,10 %	10 605 \$	4,55 %
Dette à long terme (à un taux fixe)	347 221 \$	voir la note 7	348 533 \$	voir la note 7

dépôts de garantie de l'Administration sont reflétés dans les états financiers à leurs justes valeurs. Au 31 décembre 2008, d'après les taux d'intérêt 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 141,6 millions de dollars et 183,4 millions de dollars respectivement (175,6 millions \$ et 184,6 millions \$ respectivement en 2007). 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 de gestion

L'Administration est exposée à un certain nombre de risques en raison des instruments financiers du bilan qui peuvent affecter le rendement de ses activités. Ces risques comprennent le risque d'intérêts, le risque de liquidité, le risque de crédit et le risque de concentration. Les instruments financiers de l'Administration ne sont pas soumis au risque du cours de change ou tout autre risque de prix.

Risque d'intérêts

Le risque d'intérêts est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier varient en raison des variations des taux d'intérêt du marché.

Les instruments financiers suivants sont assujettis au risque de taux d'intérêt au 31 décembre :

L'Administration a contracté une dette à long terme à taux fixe, et par conséquent, l'incidence des variations des taux d'intérêt n'a aucun effet sur les versements d'intérêts tant que la dette n'est pas refinancée. Néanmoins, des variations dans les taux d'intérêt de référence et les taux différentiels homologués pourraient avoir une incidence sur la juste valeur de la dette. L'Administration est exposée à des risques d'intérêts importants sur ses emprunts futurs et sur le refinancement prévu, qui ne devraient pas se produire à court terme.

De plus, l'encaisse et les placements à court terme ainsi que le Fonds de réserve pour le service de la dette de l'Administration sont soumis à des taux d'intérêt flottants. La direction a droit de regard sur les taux d'intérêt qui s'appliquent à son encaisse et à ses placements à court terme, ainsi qu'à son Fonds de réserve pour le service de la dette. Ces fonds sont investis de temps à autre dans des acceptations bancaires à court terme permises dans le cadre de l'Acte de fiducie principale, tout en maintenant des liquidités pour pouvoir investir dans les programmes de dépenses en capital de l'Administration.

Si les taux d'intérêt avaient été de 50 points de base (0,50 %), plus/moins

élevés, et que toutes les autres variables avaient été maintenues stables, y compris le calendrier des dépenses relatives aux programmes de dépenses en capital de l'Administration, les résultats de l'Administration pour l'exercice auraient augmenté/diminué de 185 milliers de dollars en raison de la fluctuation des taux d'intérêt sur ses actifs à taux d'intérêt variable. Cependant, la direction estime que cette exposition au risque n'est pas représentative de l'exposition au cours de l'exercice et que le revenu en intérêt n'est pas primordial aux activités de l'Administration puisque ces actifs sont destinés à être réinvestis dans les activités et le développement de l'aéroport et non aux fins de produire un revenu en intérêts.

Risque de liquidité

L'Administration gère son risque de liquidité en maintenant suffisamment de liquidité et de facilités de crédit, en mettant à jour et en révisant régulièrement, et au besoin, les projections des flux de trésorerie pluriannuelles, et en prenant des mesures de financement paritaires à long terme en ce qui a trait à son besoin en flux de trésorerie. En raison de sa bonne cote de solvabilité, l'Administration a un accès rapide à des capitaux à long terme suffisants ainsi que des marges de crédit consenties par l'entremise des facilités de crédit accordées par deux banques canadiennes. Les obligations de l'Administration sont couvertes par ces facilités de crédits consenties en vertu d'une lettre de crédit de 1 548 000 \$ en faveur de son régime de retraite (voir la note 5).

L'Administration n'est pas réglementée quant à son droit d'augmenter au besoin les tarifs et frais afin de s'acquitter de ses obligations. En vertu de l'Acte de fiducie principale que l'Administration a conclu relativement à une émission obligatoire (voir la note 7), l'Administration est tenue de prendre les mesures nécessaires, telles qu'augmenter les tarifs, si le taux de couverture des charges financières prévu tombait en dessous de 1.0. Si la clause restrictive de cette

dette n'est pas remplie au cours d'un exercice, en vertu de l'Acte de fiducie principale, l'Administration n'est pas en défaillance de ses obligations, tant que la condition est satisfaite au cours de l'exercice suivant. Vu que l'Administration a le droit sans entraves d'augmenter ses tarifs et ses frais, elle ne s'attend pas à avoir des problèmes de liquidité pour remplir toutes ses obligations au fur et à mesure de leur échéance, y compris le remboursement d'intérêts s'élevant à environ 20 millions de dollars par année. Les versements annuels futurs du principal exigés pour le remboursement des obligations de l'Administration en vertu de sa dette à long terme sont décrits à la note 7 (e).

Risques de crédit et de concentration

L'Administration s'expose à un risque de crédit sur ses débiteurs qui comprennent principalement les frais aéronautiques courants et les frais d'amélioration aéroportuaire exigibles des compagnies aériennes. La plupart des débiteurs de l'Administration sont payés dans les 35 jours suivant la date d'échéance. 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 une provision en cas de pertes éventuelles. Le droit de l'Administration en vertu de Loi relative aux cessions d'aéroports de saisir et de retenir un avion jusqu'à ce que les frais portuaires impayés soient réglés, atténue l'incidence de ces risques.

Environ 55 % (55 % en 2007) des frais de redevance d'atterrissage et des revenus d'aérogare de l'Administration vient 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. De plus, le droit sans entraves de l'Administration d'augmenter ses tarifs et ses frais, atténue l'incidence de ces risques.

11. 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 OIA. Ce bail foncier contient des mesures de conformité avec des exigences qui comprennent : normes environnementales, couverture minimale d'assurance, normes précises en matière de comptabilité et de divulgation, et divers autres éléments ayant un impact important sur l'exploitation quotidienne de l'aéroport. L'Administration croit s'être conformée à toutes les exigences contenues dans le bail.

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

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

Selon le bail 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 :

2009	7,3 millions \$
2010	5,4 millions \$
2011	6,0 millions \$
2012	6,2 millions \$
2013	6,4 millions \$

Au 31 décembre 2008, l'Administration avait émis une lettre de crédit relatif à la pension de retraite de l'Administration (voir la note 8) au montant de 1 548 000 \$. La lettre de crédit vient à échéance le 31 décembre 2009.

En plus de ce qui précède, l'Administration a des engagements d'exploitation dans le cours normal des affaires requérant des versements de 6,1 millions de dollars en 2009 et qui diminuent au cours des cinq prochains exercices au fur et à mesure que les contrats viennent à échéance. Au 31 décembre 2008, le montant total de ces engagements d'exploitation se chiffrait à 7,6 millions de dollars. Ces engagements sont en plus des contrats pour l'acquisition et la construction de propriété, installations et équipement totalisant environ 3,6 millions de dollars.

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.

12. Accords de contribution

En 2002, l'Administration a participé à un accord de contribution avec l'ACSTA, agent du gouvernement canadien, aux fins de contribution, par l'ACSTA, aux frais du maintien de l'ordre encourus par l'Administration

pour assumer ses responsabilités. La responsabilité de ce programme est passée aux mains du Gouvernement du Canada (Transport Canada) au cours de l'exercice 2008. Les contributions sont déterminées chaque année par Transport Canada jusqu'à un maximum ne devant pas dépasser les coûts admissibles encourus par l'Administration pour assurer ces services. Il est prévu que ce contrat sera prolongé en 2009 mais sera ensuite annulé à partir du 1^{er} janvier

2010. L'Administration a reconnu des contributions d'un montant de 999 000 \$ (2007 - 999 000 \$) dans le cadre de ce contrat et a comptabilisé ce montant en réduction des frais d'exploitation connexes inclus à l'état des résultats.



Photo : John Davies
Surveillance aéroportuaire

