

ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER D'OTTAWA  
**RAPPORT ANNUEL 2009**



**UNIS DEVANT  
LE DÉFI**

## MISSION

En collaboration avec ses partenaires, l'Administration agira comme chef de file pour offrir des services et des installations aéroportuaires abordables, sécuritaires et de classe mondiale à la collectivité et à tous les clients de l'aéroport.

## VISION

Établir des liens avec le monde

## OBJECTIFS STRATÉGIQUES

- Gérer l'entreprise de manière responsable sur les plans financier, environnemental et social.
- Être un chef de file de l'industrie dans la planification, l'élaboration et l'exploitation d'une installation aéroportuaire de classe mondiale.
- Offrir à la clientèle de base dynamique et diversifiée un haut niveau de service à la clientèle.
- Perfectionner 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 socioéconomique 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

L'Administration gère ses affaires avec :

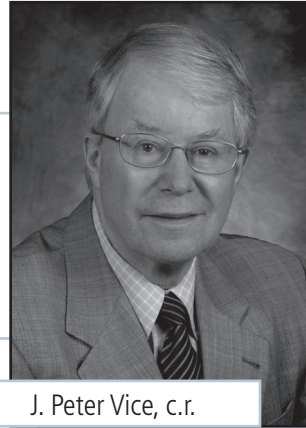
- Transparence
- Responsabilité
- Imputabilité
- Intégrité

Sur la couverture, de gauche à droite :  
Marc Rancourt, Administration de l'aéroport, Électricien  
Mike West, Bee-Clean, Administrateur du contrat  
Mike Lafreniere, Administration de l'aéroport, Gestionnaire de la technologie informatique  
Cathy McKechnie, Administration de l'aéroport, Adjointe administrative  
Colin Hurst, Le Corps canadien des commissionnaires, Administrateur des systèmes de sécurité et des bases de données  
Rowan Weerdenburg, Administration de l'aéroport, Coordonnatrice des relations communautaires

---

## UN MOT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

---



J. Peter Vice, c.r.

**Comme vous le constaterez à la lecture du présent rapport, 2009 a été une année hors de l'ordinaire.** Les incertitudes économiques, les difficultés du secteur du transport aérien et la baisse du nombre de passagers ont semblé faire la une des journaux semaine après semaine. Toutefois, en dépit de ces mauvaises nouvelles, il y avait quand même beaucoup de réussites à célébrer à Ottawa. Que ce soit en raison de l'expansion des liaisons aériennes, de la croissance des ventes au détail, du solide rendement financier de l'Administration ou de l'excellence du service à la clientèle et de l'innovation, je suis fier de dire que l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa a bénéficié d'une autre année excellente et l'aéroport constitue toujours un facteur de croissance économique important pour la région d'Ottawa/Gatineau.

À l'approche d'une nouvelle année, l'équipe de direction se réunit toujours avec le Conseil d'administration pour discuter de l'orientation stratégique de l'organisation pour l'année à venir. Les objectifs qui avaient été établis pour l'année 2009 prenaient en compte le fait qu'il y aurait des obstacles à franchir et des défis à relever tout au long de l'année. Malgré ces difficultés, tous les objectifs ont été atteints. Bien entendu, le présent rapport décrit les projets et les activités liés à chacun des objectifs de 2009, mais voici un bref aperçu des points saillants de chaque orientation stratégique.

L'Administration a continué à traiter tous les aspects de ses affaires avec le plus haut degré de **responsabilité sociale**, comme elle l'a toujours fait. Des grands efforts consacrés à réduire les traces laissées par les opérations de l'aéroport à la volonté de ne dépenser que les fonds nécessaires, l'équipe continue sur la voie de la prudence, de la réflexion et de la sagesse.

Un aéroport est un environnement complexe, dans lequel les changements peuvent avoir des répercussions énormes sur un grand nombre d'organisations. Le Rapport fait le point sur certains de ces changements, notamment le réaménagement de l'aire de contrôle préembarquement ainsi que la mise à niveau de l'éclairage et du centre de commande des circuits électriques de l'aérodrome. Une **planification** prudente et un souci du détail ont permis la réalisation harmonieuse de ces deux projets, dont le premier a amélioré considérablement le service à la clientèle, et le second, la sécurité sur l'aérodrome.

Parlant de **service à la clientèle**, vous prendrez connaissance, dans le Rapport, des résultats du programme Qualité des services aéroportuaires de 2009. La lutte était chaude, mais je peux vous dire que nous avons conservé notre deuxième place. Le succès dans le domaine du service à la clientèle repose sur de nombreux facteurs : une voix amicale à l'autre bout du fil, un visage souriant au comptoir d'information, un accueil bilingue dans un restaurant, des installations propres et une signalisation claire ne sont que quelques éléments qui rehaussent l'expérience d'un client. Nos clients nous ont dit, par le truchement du sondage, qu'ils apprécient le service que nous leur offrons, mais nous continuerons de viser la première place.

Nous encourageons régulièrement nos clients à s'exprimer sur la qualité des services et des produits, et nous nous engageons auprès d'eux, dans la mesure du possible, à donner suite à leurs commentaires. L'un des facteurs qui ont généré de nombreux commentaires au cours des ans est le service payant de l'accès Internet sans fil (Wi-Fi). Je suis très heureux de mentionner que l'Administration de l'aéroport assure maintenant la prestation d'un accès Internet sans fil gratuit à ses clients, ce qui prouve sans aucun doute que nous vous écoutons et que nous tenons compte de vos commentaires.

Nous recevons régulièrement des demandes d'entrepreneurs et de développeurs qui souhaitent installer leur entreprise, ou encore mettre en œuvre leur projet ou leur idée sur les terrains ou dans les locaux de l'aéroport. Certaines demandes sont compatibles avec nos plans d'utilisation des terrains, alors que d'autres ne le sont pas, mais nous explorons les

possibilités avec les parties intéressées. L'attention que porte l'Administration sur le **développement commercial** a connu du succès sous la forme de l'ouverture, en décembre, d'une nouvelle galerie marchande à l'intersection du chemin Hunt Club et de la promenade Riverside, dont le locataire vedette est T&T Supermarket, une épicerie asiatique.

Vous avez entendu maintes et maintes fois parler de l'excellence de l'équipe de l'Administration. Étant donné que l'une de nos priorités est de faire en sorte que l'équipe soit **engagée, enthousiaste et déterminée**, il est particulièrement gratifiant de savoir que plusieurs groupes de travail ont été mis sur pied par le personnel pendant l'année pour discuter de sujets comme la réduction des coûts, l'analyse des résultats du sondage auprès des employés ainsi que la logistique et la planification du Défi de tir d'avion. Nous ne pourrions vraiment pas obtenir de si bons résultats année après année sans cette équipe, que nous considérons comme étant la meilleure du secteur.

L'établissement de **partenariats** avec des organisations externes a enrichi la famille de l'Administration, mais je crois fermement que ces partenariats ont également enrichi la collectivité. Que ce soit l'accueil de soldats blessés de retour de leur affectation à l'étranger, la présentation de dons de bienfaisance dans notre communauté ou le soutien d'efforts comme Les Vedettes de la Ville, nous savons que le tout est plus grand que la somme de ses parties. En unissant nos compétences à celles d'organisations qui ont des idées et des talents différents, nous pouvons accomplir beaucoup plus et faire une plus grande différence à l'aéroport et dans la collectivité que nous servons.

L'Administration a continué à forger des partenariats et des relations avec **divers paliers de gouvernement**. Que nous travaillions avec le gouvernement fédéral sur l'assouplissement du transport aérien et sur d'autres dossiers, que nous collaborions avec la Commission de la capitale nationale à un programme de bannières routières ou que nous nous penchions avec la Ville d'Ottawa et d'autres intervenants sur la planification des interventions en cas de pandémie ainsi que des mesures d'urgence et de sécurité, nous savons que le travail d'équipe donnera lieu à une plus grande coopération, à une meilleure préparation et à des niveaux plus élevés de confiance et de communication que le travail individuel.

La **sécurité** sera toujours au sommet de notre liste de priorités. Les efforts visant à améliorer la sécurité comprennent la mise à niveau du centre de commandement des circuits électriques de l'aérodrome, qui est expliquée plus loin dans le présent Rapport. Les passagers n'en auront peut-être pas beaucoup conscience, mais nous savons que les investissements faits dans l'infrastructure de l'aérodrome seront appréciés par

les pilotes et les personnes qui travaillent sur l'aérodrome. Les menaces à la sécurité de décembre confirment que nos investissements dans les deux projets de mise à niveau du contrôle préembarquement étaient effectivement nécessaires. Sans cette restructuration, il aurait été pratiquement impossible d'appuyer les activités redoublées de filtrage secondaire et les autres changements liés à la sécurité dans la zone des vols transfrontaliers.

Sur le plan environnemental, notre système primé de traitement biologique au glycol ne nous a pas laissé tomber en 2009, et nous avons atteint toutes les cibles visant la récupération du glycol. L'Administration a également poursuivi ses efforts en matière de réacheminement et de recyclage des déchets. L'un des sujets sur lesquels porte le Rapport est le déploiement, par l'Administration, de serveurs virtuels dans tout l'aéroport, une technologie qui améliore nos résultats financiers et aide **l'environnement**.

Les points saillants que je viens de mentionner montrent clairement que l'attention de l'équipe n'a pas divergé, même dans le contexte des difficultés économiques de 2009. Le fait d'avoir atteint les objectifs que nous avons établis après avoir réduit les coûts, tout en continuant à réjouir la clientèle, est une réalisation incroyable. Je félicite et je remercie les employés ainsi que l'équipe de la direction pour leur engagement à l'égard de l'excellence. Je tiens également à remercier Paul Benoit pour sa sagesse et son leadership : votre passion et votre engagement, Paul, sont d'une grande importance pour le Conseil d'administration, l'équipe de l'Administration et les partenaires de tout l'aéroport.

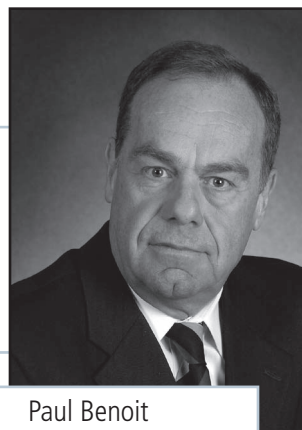
Je voudrais enfin transmettre mes remerciements personnels à mes collègues du Conseil d'administration, qui contribuent à chacune des réunions et des discussions avec leurs compétences, leurs idées et leurs talents particuliers. Leur dévouement et leur attention ont contribué aux succès de l'Administration et à la réalisation de ses objectifs année après année.

J'espère que, à la lecture du présent Rapport, vous apprendrez à apprécier les efforts déployés par l'équipe de l'Administration pour faire de l'Aéroport international d'Ottawa un aéroport de classe mondiale dans toute l'acception du terme.



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

## UN MOT DU CHEF DE LA DIRECTION



Paul Benoit

Beaucoup de lecteurs se rappelleront de 2009 comme une année difficile, jonchée de problèmes économiques et hantée par plus de préoccupations que jamais. **Je préfère me rappeler de 2009 comme une année de réflexion, de renouveau et de repli. En d'autres mots, 2009 a été une année de possibilités.**

Du point de vue de l'Administration de l'aéroport, les projets ont été examinés de façon encore plus détaillée. Quels sont les projets qui peuvent attendre? Quels sont ceux qui peuvent être raisonnablement amputés? Où pouvons-nous procéder à des réductions qui n'auront pas de répercussions négatives sur le service à la clientèle? Qu'avons-nous d'absolument nécessaire dans notre plan? Le résultat de cet exercice a été une excellente compression des coûts pour une organisation qui est déjà fière de sa diligence et de sa prudence financière. Comme mesure supplémentaire, les employés de l'Administration ont formé un comité qui se penche sur de nombreux programmes et procédés afin de déterminer les modifications qui pourraient être apportées pour appuyer davantage les efforts visant à réduire les coûts. En fin de compte, nous avons atteint un degré élevé de flexibilité dans un secteur qui a connu beaucoup de turbulence à l'échelle mondiale. En comparaison, notre aéroport a été beaucoup moins touché que les autres aéroports canadiens et nord-américains en général.

Quelques projets ont passé le test de la nécessité, et des changements très positifs ont donc eu lieu dans l'aérogare : le réaménagement des zones de contrôle préembarquement, tant pour les vols transfrontaliers que domestiques/internationaux est achevé, améliorant ainsi l'efficacité des files d'attente et du traitement pour les passagers. Des cabinets d'aisances ont

également été ajoutés près des points de contrôle des vols domestiques/internationaux à l'intention des passagers et des visiteurs.

D'autres organisations de la communauté aéroportuaire étaient occupées avec leurs propres projets d'expansion, notamment Jus Booster, qui a ouvert un deuxième comptoir près de la porte d'embarquement 18 pour les vols domestiques/internationaux, et la compagnie aérienne Porter, qui a inauguré un salon entre les portes 18 et 20. Encore une fois, ces changements montrent la solidité du marché d'Ottawa.

Le maintien de la priorité du service à la clientèle au haut de la liste nous a permis de récolter d'autres récompenses en 2009. L'Aéroport international d'Ottawa a de nouveau obtenu la deuxième place mondiale pour les aéroports servant jusqu'à 5 millions de passagers. C'est la cinquième année consécutive que nous méritons cet honneur, et cette année, nous sommes même venus à un dixième de point d'obtenir la première place. Nous visons toujours cette première place, et nous poursuivrons nos efforts pour rendre votre prochaine expérience de voyage meilleure que la précédente.

Nous espérons que l'ajout du réseau Wi-Fi dans l'aérogare rehaussera la qualité de votre prochain voyage. En décembre, le contrat qu'avait signé l'Administration avec son fournisseur de services Internet sans fil venait à expiration, ce qui nous a donné l'occasion d'assumer l'exploitation du système et de fournir ce service gratuitement à nos clients. C'est notre façon de vous remercier de votre visite.

Et visites, il y a eu! Dans le contexte de rapports faisant état d'une baisse dans les deux chiffres des taux de fréquentation des passagers dans certains aéroports d'Amérique du Nord, les résultats de l'Aéroport international d'Ottawa sont très encourageants. Au milieu de 2009, le nombre de passagers avait baissé d'environ 7 % par rapport à 2008, mais l'écart se rétrécissait à mesure que l'année avançait. À la fin de l'année, la baisse s'établissait à environ 2,5 % comparativement à 2008. Après une chute de la fréquentation qui avait suivi une croissance importante de plusieurs années,

la reprise de la fréquentation est maintenant sur la bonne voie, et nous sommes heureux des résultats.

Sommes-nous donc sortis du bois? Les marchés de l'habitation et du travail sont toujours solides, et les dépenses de consommation semblent remonter la pente, mais est-ce une situation durable? Je n'en suis pas convaincu, et personne d'autre d'ailleurs. Ce que je peux affirmer avec confiance, c'est que notre capacité (soit le nombre de sièges disponibles offerts par les transporteurs aériens) s'est accrue d'environ 6 % pour les départs, ce qui signifie que les compagnies aériennes continuent de faire confiance au marché de la région d'Ottawa-Gatineau. Nos vols quotidiens à destination de Londres et Francfort se portent merveilleusement bien, et de nouvelles liaisons ont été ajoutées au mélange, notamment un service saisonnier vers les îles Turks et Caicos ainsi que vers Montego Bay et Punta Cana. Nous surveillerons avec intérêt le trafic aérien nolisé au début de 2010, et nous espérons voir le nombre de passagers remonter près des niveaux de 2008.

Je n'aurais pas été en mesure de faire ces commentaires sans la coopération et le soutien d'un certain nombre de personnes et de groupes. D'abord et avant tout, je remercie du fond du cœur les employés de l'Administration, qui ont su relever le défi de la compression des coûts avec enthousiasme; au moment où ils resserraient leur ceinture à la maison, ils faisaient de même au bureau, et cela a fait toute la différence. Au même moment, ils participaient à des événements historiques, notamment la visite du président des États-Unis, en février, celle de l'empereur du Japon, en juillet, et la visite de membres de la famille royale en novembre, tout en organisant le Défi de tir d'avion le plus réussi de l'histoire et en s'occupant des tâches quotidiennes de leur emploi avec un niveau de professionnalisme et de fierté jamais égalé. Le présent Rapport contient davantage de renseignements sur certaines activités, mais croyez-moi lorsque je vous dis que chacun des employés a fait une différence en 2009.

Je réitère ma reconnaissance au président du Conseil d'administration, Peter Vice, et à tous les membres du Conseil pour leur soutien et leur confiance dans notre capacité à traiter les affaires aéroportuaires avec responsabilité et intégrité. Je vous remercie non seulement de faire en sorte que nous soyons responsables devant nos actionnaires, mais encore d'avoir confiance dans nos décisions fonctionnelles quotidiennes.

À nos partenaires de la communauté de l'aéroport, je vous remercie de la coopération que vous avez su maintenir alors que les temps étaient difficiles, une coopération qui a permis d'améliorer l'expérience de la clientèle. Pendant les irrégularités d'exploitation, les visites spéciales, les déroutements d'aéronefs et les mesures de sécurité accrues, le niveau de collaboration entre les partenaires et les concurrents a placé l'Aéroport international d'Ottawa au-dessus des autres.

Enfin, je remercie la communauté d'affaires et le grand public pour leur soutien ininterrompu de nos efforts. En continuant à voyager par les airs, en faisant part de leurs commentaires, tant constructifs que positifs, et en participant à des activités comme le Défi de tir d'avion de bienfaisance, vous confirmez l'importance de l'Aéroport international d'Ottawa dans la collectivité. Nous ferons tous ce qui est en notre pouvoir pour continuer à mériter votre confiance.



Paul Benoit  
Président et chef de la direction



## REVUE DE 2009



**Équipe de la haute direction** (de gauche à droite) : **Paul Benoit**, Président et chef de la direction, **Ian Bell**, Vice-président, Infrastructure et technologie, **Jean Barrette**, Vice-président, Exploitation et sécurité, **Lisa Dwyer Hurteau**, Vice-présidente, Affaires juridiques, **Louise Bergevin**, Adjointe exécutive au président, **Krista Kealey**, Vice-présidente, Communications et affaires publiques, **Michael Crockatt**, Vice-président, Expansion commerciale et marketing, **John Weerdenburg**, Vice-président et chef des finances

### En dépit des difficultés éprouvées par l'industrie du transport aérien, 2009 a été une bonne année pour l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa

(l'Administration). L'un des facteurs qui ont contribué le plus à ce succès a été la collaboration. Tout au long de la lecture du présent Rapport, vous rencontrerez des termes comme « partenariat », « travail d'équipe », « groupe de travail », « collaboration » et « consultation ». Les temps difficiles créent un environnement propice au partage, au travail d'équipe et à la compassion. Le Rapport fait le point sur de nombreuses réussites qui, en 2009, n'auraient pas été possibles sans la collaboration et la sollicitude mutuelle d'un grand nombre des intervenants de l'aéroport, tant sur les lieux de l'aéroport que dans la collectivité.

### DÉFI = POSSIBILITÉ

L'économie a offert le défi le plus important et le plus envahissant, celui qui a planté le décor pour l'année sur toutes les scènes. La première moitié de 2009 s'est caractérisée par des conditions économiques stagnantes, une tourmente financière et des préoccupations concernant les répercussions sur les opérations des difficultés financières et des problèmes de relation avec la main-d'œuvre des compagnies aériennes. Le troisième trimestre a lui aussi été témoin de conditions économiques difficiles, mais dans une moindre mesure, et le quatrième trimestre a montré une reprise modeste de la croissance. En réponse aux préoccupations et aux incertitudes à l'égard

de la situation économique, l'Administration a, tôt dans l'année, pris des mesures importantes de compression des coûts, en reportant notamment les travaux d'entretien non essentiels et le recrutement pour les postes vacants. La création, par le personnel, d'un comité chargé de proposer des idées novatrices de réduction des coûts s'est révélée une excellente initiative. Enfin, une réduction de 2,8 millions de dollars par rapport à 2008 du loyer de fonds de terre payé par l'Administration au gouvernement a permis d'améliorer les résultats financiers.

Comme cela a été le cas depuis de nombreuses années, la gestion financière prudente de l'Administration l'a emporté, et même si le nombre des passagers, qui a chuté de 2,5% par rapport à 2008, a eu une incidence négative sur les revenus, l'Administration a été en mesure, en 2009, de générer des bénéfices légèrement supérieurs à ceux de 2008. L'Administration a terminé l'exercice 2009 avec des bénéfices avant dépréciation de 14,8 millions



de dollars, comparativement à 14,3 millions de dollars en 2008. Ces bénéfiques continuent d'être réinvestis dans les opérations et le développement de l'aéroport.

## PARTENARIATS

### Améliorer la collectivité dans laquelle nous vivons

L'Administration a négocié un protocole d'entente avec Santé publique Ottawa visant un échange de services, dans le cadre duquel l'Administration stockerait environ 70 palettes de produits de secours contre les pandémies, notamment des gants, des masques, des écrans faciaux et du désinfectant à mains, en échange d'une utilisation sans frais pour nous du désinfectant à mains. Avant la signature du protocole, la Ville stockait ces produits de secours un peu partout dans la ville, et elle ne disposait d'aucun moyen simple pour assurer le suivi des dates d'expiration des produits périssables. En stockant les produits dans un seul endroit, la Ville est en mesure d'assurer une rotation plus efficace des stocks, et l'Administration a pu installer des distributeurs de désinfectant à mains dans l'ensemble de ses installations. Cette entente a donné lieu à deux résultats clés : moins de gaspillage pour la Ville et une réduction de la propagation des microbes à l'aéroport.

Cette entente, et un accord analogue avec la Croix-Rouge pour le stockage de produits de secours en cas de catastrophe, placent l'Administration en excellente position pour fournir des secours en cas d'urgence grave.

### Sommaire des retombées économiques sur la région

(EN MILLIERS DE DOLLARS)	2005	2006	2007	2008	2009	TOTAL
Salaires	12 050 \$	13 367 \$	14 191 \$	15 733 \$	<b>15 628 \$</b>	70 969 \$
Paiement tenant lieu des taxes municipales	3 690	3 875	4 069	4 272	<b>4 486</b>	20 392
Frais d'exploitation	16 000	16 500	17 000	22 000	<b>21 000</b>	92 500
Immobilisations	17 000	23 000	57 000	31 000	<b>12 000</b>	140 000
	48 740 \$	56 742 \$	92 260 \$	73 005 \$	<b>53 114 \$</b>	323 861 \$

Notes :

Les salaires incluent les avantages sociaux.

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

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

## PARTENAIRES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

### GT3PYOW (Groupe de travail sur les partenariats publics-privés de l'Aéroport international d'Ottawa)

Le GT3PYOW est une initiative conjointe de l'Administration, du Service de police d'Ottawa et de la GRC mise sur pied dans un effort continu d'améliorer la sécurité des employés et des clients de l'aéroport. Les objectifs du GT3PYOW sont les suivants :

- Promouvoir la sensibilisation et la coopération entre le public et les intervenants privés;
- Promouvoir la planification d'urgence et la flexibilité du secteur, des affaires et des communautés;
- Établir des partenariats appropriés afin d'améliorer la sécurité dans la région de la capitale nationale (RCN).

Le Groupe de travail comprend également des représentants d'organisations situées à l'aérogare, soit les compagnies aériennes, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), CARA, le Corps canadien des commissionnaires, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et la United States Customs and Border Protection (USCBP), ainsi que d'organisations situées ailleurs sur le terrain de l'aéroport, soit des représentants des divers hangars et aéroclubs, des préposés aux services au sol, des entreprises de transport de fret et des fournisseurs de combustible. L'initiative a été inspirée par Opération Intersect, un cadre intégré d'intervention qui s'occupe d'événements importants dans la RCN.

## PARTENAIRES EN MATIÈRE DE SANTÉ

### Comité de la planification des mesures d'urgence des hôpitaux d'Ottawa

L'Administration a accueilli la réunion de 2009 du Comité de la planification des mesures d'urgence des hôpitaux d'Ottawa (CPMUHO), en septembre. Le Comité, dont l'Administration est membre depuis plusieurs années, est composé de représentants de tous les hôpitaux régionaux, d'établissements de soins prolongés, de Santé publique Ottawa, du Service de police, du Service des incendies et du Service paramédical d'Ottawa ainsi que de la Croix-Rouge canadienne. L'un des principaux points à l'ordre du jour était bien entendu les préparatifs d'urgence en cas de pandémie, et les discussions ont mené aux initiatives en matière de pandémie qui ont déjà été mentionnées dans le Rapport.



## Revue des cinq dernières années

(EN MILLIERS DE DOLLARS)	2005	2006	2007	2008	2009
Revenus	72 503 \$	75 820 \$	84 713 \$	86 430 \$	<b>83 858 \$</b>
Dépenses avant dépréciation	63 491	64 943	66 491	72 113	<b>69 099</b>
Revenus avant dépréciation	9 012	10 877	18 222	14 317	<b>14 759</b>
Immobilisations	17 503	23 445	57 058	31 306	<b>12 085</b>
Revenus des FAA	24 520	24 926	28 283	27 816	<b>27 261</b>

## Prévisions sur cinq ans

	PASSAGERS	CROISSANCE ANNUELLE	MOUVEMENTS D'AERONEFS	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%
<b>2009</b>	<b>4 232 830</b>	<b>-2,5%</b>	<b>81 120</b>	<b>1,7%</b>	<b>7 310 000 \$</b>	<b>-28,0%</b>
2010	4 299 000	1,6%	83 000	2,3%	6 100 000 \$	-16,4%
2011	4 410 000	2,6%	85 000	2,4%	6 200 000 \$	1,6%
2012	4 544 000	3,0%	86 750	2,1%	6 400 000 \$	3,2%
2013	4 694 000	3,3%	88 250	1,7%	6 600 000 \$	3,1%
2014	4 849 000	3,3%	89 750	1,7%	6 800 000 \$	3,0%

Notes :

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

Prévision du loyer total 1997-2014 - 151 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.

## INVITÉS SPÉCIAUX

Bien que chaque voyageur compte pour nous, nous avons reçu la visite de quelques passagers hors de l'ordinaire en 2009, qui a nécessité une préparation et des efforts supplémentaires.

### Visite du président des États-Unis

L'année a commencé par une rafale de préparatifs pour la première visite officielle du nouveau président des États-Unis, Barack Obama, le 7 février. Des rencontres hebdomadaires au niveau national et des réunions de planification avec la Gendarmerie royale du Canada, le Service de police d'Ottawa et les services secrets américains ont facilité l'élaboration d'un plan de soutien opérationnel pour la sécurité et les opérations des aéronefs commerciaux de l'aéroport. Chacun des éléments du plan a été minutieusement exécuté avec un minimum d'incidence opérationnelle sur l'aéroport et sa clientèle. La visite restera gravée longtemps dans la mémoire de tous ceux qui ont participé aux opérations, et l'Administration de l'aéroport a été fortement louangée pour sa contribution au succès des opérations. Bien entendu, personne n'oubliera la visite impromptue que le Président a faite au Marché By d'Ottawa afin d'acheter une « queue de castor » et des biscuits pour ses filles.

### Visite de l'empereur du Japon

L'Empereur Akihito du Japon est arrivé à Ottawa le 3 juillet en vue d'entreprendre une visite historique du Canada. Dans les semaines qui ont précédé son arrivée, l'Administration a participé à la planification opérationnelle de la visite avec plusieurs membres de la délégation japonaise qui est arrivée avant l'Empereur. Les services des Opérations et de la Sécurité de l'aérogare de l'Administration ont dû relever de nombreux défis pour accueillir l'Empereur, dont celui de prendre en charge les deux B747-400 de l'empereur pendant cinq journées complètes, tout en assurant le maintien des opérations courantes.

### Visite royale

L'Administration a également participé à la coordination de la brève visite de Son Altesse Royale le Prince du Pays de Galles et de la Duchesse de Cornwall. L'objectif principal, lequel a été atteint, consistait à veiller à ce que rien ne nuise aux activités commerciales régulières de l'aéroport.

## Croissance du volume des passagers par secteur

	DOMESTIQUE	%	TRANSFRONTALIER	%	INTERNATIONAL	%	TOTAL	%
1996	2 223 941		529 602		104 295		2 857 838	
1997	2 435 534	9,51%	502 072	-5,20%	108 762	4,28%	3 046 368	6,60%
1998	2 414 355	-0,87%	563 085	12,15%	133 108	22,38%	3 110 548	2,11%
1999	2 426 288	0,49%	628 203	11,56%	157 116	18,04%	3 211 607	3,25%
2000	2 562 282	5,61%	719 200	14,49%	152 863	-2,71%	3 434 345	6,94%
2001	2 625 630	2,47%	618 694	-13,97%	146 971	-3,85%	3 391 295	-1,25%
2002	2 445 770	-6,85%	600 365	-2,96%	170 751	16,18%	3 216 886	-5,14%
2003	2 491 691	1,88%	588 088	-2,04%	182 566	6,92%	3 262 345	1,41%
2004	2 736 779	9,84%	641 157	9,02%	231 949	27,05%	3 609 885	10,65%
2005	2 779 895	1,58%	719 150	12,16%	236 388	1,91%	3 735 433	3,48%
2006	2 807 377	0,99%	735 753	2,31%	264 626	11,95%	3 807 756	1,94%
2007	3 052 813	8,74%	746 435	1,45%	289 280	9,32%	4 088 528	7,37%
2008	3 255 540	6,64%	740 369	-0,81%	343 315	18,68%	4 339 225	6,13%
<b>2009</b>	<b>3 141 812</b>	<b>-3,49%</b>	<b>682 822</b>	<b>-7,77%</b>	<b>408 196</b>	<b>18,90%</b>	<b>4 232 830</b>	<b>-2,45%</b>
2010	3 180 000	1,22%	699 000	2,37%	420 000	2,89%	4 299 000	1,56%
2015	3 657 000	3,00%	829 000	3,72%	473 000	2,52%	4 959 000	3,07%
2020	4 222 000	3,09%	1 011 000	4,39%	544 000	3,00%	5 777 000	3,30%
2025	4 651 000	2,03%	1 177 000	3,28%	641 000	3,57%	6 469 000	2,40%

ACTUEL

PRÉVISION

Harquail Photography



## Apparat

L'Administration et la Commission de la capitale nationale (CCN) ont établi un partenariat extraordinaire en 2009. Nous avons travaillé avec la CCN en vue de mettre sur pied un programme de bannières routières qui donne lieu à l'affichage de superbes images de la région. La série d'images, qui a été créée spécialement pour l'Aéroport, offre un accueil grandiose aux visiteurs.

## ÊTRE PRÊTS

### Exercice Nucleus

Le 30 septembre, l'Administration a organisé un exercice de sécurité auquel participait le Service de police d'Ottawa, le Service des incendies d'Ottawa, le Service paramédic d'Ottawa, l'Agence de la santé publique du Canada (ASPC), la GRC, Air Canada et la Commission canadienne de sûreté nucléaire, pour ne nommer que quelques organismes. L'exercice, qui doit être réalisé tous les deux ans, conformément à la réglementation de Transports Canada, a donné lieu à un scénario d'alerte à la bombe. En théorie, la bombe se trouvait à bord d'un aéronef et a explosé après l'évacuation des passagers, entraînant une fuite de matière radioactive qui a contaminé des êtres humains. L'exercice s'est révélé un outil d'apprentissage extrêmement précieux pour tous les organismes qui participaient, et il a permis d'évaluer l'efficacité des communications inter-organismes et intra-organismes.

### Préparatifs d'urgence en cas de pandémie attribuable au virus de la grippe A (H1N1)

En avril, le premier cas de grippe A a sonné l'alerte sur la planète. Heureusement pour l'Aéroport d'Ottawa, la saison des liaisons nolisées et des vols connexes à destination du Mexique venait de prendre fin, ce qui a amoindri les répercussions sur le nombre de passagers. Seul un vol hebdomadaire à destination de Cancun a été annulé par le transporteur en réponse aux préoccupations des passagers. Le problème n'était pas réglé pour autant, car des craintes d'un retour du virus à l'automne ont maintenu à un niveau élevé les préoccupations et les efforts de planification.

La situation a forcé l'Administration à mettre en branle une partie de son plan de préparatifs d'urgence en cas de pandémie, notamment le renforcement du régime de désinfection et de nettoyage à l'aide de virucides dans les endroits à risque de l'aérogare, comme les rampes, les barres de préhension des chariots à bagages, les dessus de comptoir, les surfaces de travail et les panneaux de commande des ascenseurs. Ces mesures supplémentaires étaient conformes aux recommandations de l'ASPC.

Anticipant la réapparition du virus, l'Administration a mis sur pied un comité directeur pour surveiller étroitement la situation. Des produits antipandémiques ont été stockés, et des distributeurs de désinfectant à mains ont été installés un peu partout dans l'aérogare. L'Administration a également élaboré un plan de continuité des opérations, qui désigne les fonctions et les travailleurs essentiels

à la poursuite des opérations en cas d'épidémie. L'Administration a inclus les partenaires de l'aéroport dans les discussions, en vue de minimiser toute répercussion opérationnelle.

## PRENDRE SOIN DES NÔTRES

Le personnel de l'Aéroport est la ressource la plus importante de l'Administration. En raison des craintes liées à une possibilité de pandémie canadienne, l'Administration s'est attelée à l'élaboration d'un plan visant à garder ses employés en santé et à fournir du matériel à ceux qui pourraient devoir travailler à partir de la maison en raison de problèmes de santé de membres de leur famille. Dans ce contexte, des dispositions ont été prises afin de vacciner les premiers intervenants contre la grippe A, puis les autres employés qui souhaitaient recevoir les vaccins contre la grippe A et la grippe saisonnière.

Bryan McNally, Ottawa Police Service



### Arrivées et départs chargés d'émotions

*Un retour au Canada chargé d'émotions a eu lieu en décembre dans la zone des arrivées de l'aéroport, alors que deux agents du Service de police d'Ottawa revenaient de leur période d'affectation de six mois en Afghanistan. Un corps de cornemuses composé de 18 musiciens a accueilli somptueusement les agents, qui ont bien entendu été très touchés de voir leurs proches attendre leur retour avec tant de fébrilité. Toutefois, des sentiments de tristesse se mêlaient à la joie, car les agents ont dû souhaiter bonne chance à des collègues de la Gendarmerie royale du Canada qui quittaient le Canada pour leur propre période d'affectation à destination de ce pays ravagé par la guerre.*

De plus, le Service des technologies de l'information a mis à niveau le système d'accès à distance au courrier électronique, afin de permettre aux employés de se connecter au réseau à partir de la maison, et il a mis en œuvre une fonction de messagerie instantanée dans le but de faciliter et d'accélérer les communications entre collègues. Enfin, il a procédé à l'installation d'un système sécurisé d'accès à distance pour permettre à l'équipe de direction d'accéder de l'extérieur de l'aéroport à la plupart des applications logicielles de la société.

### La sensibilisation est la clé de la prévention

Les répercussions possibles de la pandémie de la grippe A sur les employés et leur famille a constitué une préoccupation importante de l'Administration, qui a élaboré un programme de sensibilisation à la planification antipandémique avec l'aide d'une étudiante-infirmière de l'Université Laurentienne. Des séminaires, qui portaient sur les façons d'éviter la propagation des microbes, de distinguer les symptômes de diverses maladies et de réagir lorsque les symptômes se manifestent, ont été donnés à toute l'équipe de l'Administration.

## PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

En 2009, l'Administration a de nouveau satisfait aux exigences réglementaires visant le glycol, qui est utilisé pour le dégivrage des aéronefs, et l'ammoniac non ionisé, qui empêche la glace de se former sur les pistes. L'efficacité du système de traitement biologique au glycol et la fin de l'utilisation de l'urée nous ont permis de continuer à atteindre et à dépasser nos cibles dans ce secteur.

Le Comité communautaire sur le bruit a été reconstitué en 2009, et il est composé de nouveaux membres. À la suite du renouvellement de l'effectif du Comité et des commentaires que nous avons reçus du public par le truchement de la ligne téléphonique de commentaires sur le bruit de l'aéroport, nous avons travaillé avec NAV CANADA pour modifier les trajectoires de vol des aéronefs d'entraînement, afin de minimiser les répercussions du bruit sur les résidents du secteur. Les nouvelles trajectoires longent maintenant certaines routes et survolent des zones commerciales plutôt que résidentielles. La réaction des résidents locaux a été extrêmement positive.

### Virtualisation des affaires

L'Administration avance bien dans un projet important de virtualisation informatique qui nous permet de faire tourner plusieurs ordinateurs virtuels sur un seul ordinateur physique, tout en partageant les ressources de l'ordinateur physique dans divers environnements. Chaque ordinateur virtuel dispose de son propre système d'exploitation et peut exécuter de multiples applications, encore une fois grâce à un ordinateur unique. En 2009 seulement, l'Administration a économisé plus de 200 000 \$ en matériel informatique, mais la plus grande surprise, sans doute, a été la consommation d'énergie, dont l'économie s'est élevée à près de 30 000 \$ ou 300 000 kWh. Ce projet de virtualisation est le premier du genre dans un aéroport canadien.

## VIENS VOLER AVEC MOI

En dépit des conditions économiques difficiles, il y a eu des ajouts positifs au réseau aérien d'Ottawa. En juin, United Airlines a ajouté une liaison directe entre Ottawa et Denver, le deuxième aéroport-pivot le plus important de United et la troisième destination en importance de United à partir d'Ottawa. Denver offre des correspondances pratiques vers la côte ouest et le sud-ouest des États-Unis, notamment vers les marchés occidentaux clés de San Francisco, Los Angeles et Las Vegas.

Après les débuts réussis de sa liaison directe Ottawa-Francfort, en 2008, Air Canada a accru la fréquence des vols de plus de 60 % au cours de l'hiver 2009, la faisant passer de trois à cinq vols par semaine. Pendant la saison estivale, qui est plus achalandée, Air Canada a continué d'assurer la liaison de façon quotidienne.

## GRANDS PROJETS D'IMMOBILISATIONS

### Remplacement du centre de commande des circuits électriques et du filage de l'aérodrome

L'Administration a achevé la mise à niveau de 3,5 millions de dollars de l'infrastructure de l'aérodrome, qui comprenait le remplacement du centre de commande de tous les circuits électriques destinés à l'éclairage de l'aérodrome, vieux d'une trentaine d'années, et du filage électrique de l'aérodrome, qui en était à la fin de sa vie utile. L'achèvement du projet signifie un environnement encore plus sécuritaire pour les opérations de l'aérodrome.

## Des étoiles parmi nous

L'Administration est extrêmement fière de la douzaine d'employés de l'aéroport qui ont été désignés par des clients dans le cadre du programme Les Vedettes de la Ville. Ce programme est une initiative de Tourisme Ottawa qui vise la reconnaissance des efforts extraordinaires faits dans le domaine du service à la clientèle par des gens qui traitent avec des visiteurs et des touristes tout au long de l'année. Trois de nos étoiles se sont classées parmi les finalistes dans deux catégories, et deux d'entre elles ont remporté la première place dans ces deux catégories.

David Pankhurst, Pankhurst Photography



Vera Mahoney (droite) reçoit son prix de Cindy Gilbert du Ottawa Citizen

Vera Mahoney, bénévole du programme Infoguide, a remporté le prix de la catégorie « Le bon citoyen » pour son dévouement exceptionnel à l'endroit d'une jeune Coréenne qui a atterri par erreur à Ottawa au lieu de Lansing, au Michigan. Vera a déplacé des montagnes pour faire en sorte que la jeune Coréenne se rende à Lansing en toute sécurité, et ses efforts lui ont valu une amie pour la vie.

David Pankhurst, Pankhurst Photography



Tariq Waheed reçoit son prix de Cindy VanBuskirk du Centre Rideau

Tariq Waheed, un chauffeur de la société de taxis WestWay, a gagné le premier prix de sa catégorie, « Ce qui est perdu... est retrouvé », pour avoir retourné l'argent d'une passagère qui avait laissé tomber celui-ci par inadvertance après un long retour à la maison en provenance de l'Europe. La cliente reconnaissante ne s'était même pas aperçue lorsque Tariq s'est présenté à sa porte pour le lui retourner.

## Projet d'agrandissement de la zone des vols transfrontaliers

Ce projet particulier, qui a été présenté dans le Rapport annuel de 2008 comme une initiative importante pour le service à la clientèle et les opérations, visait à régler les graves problèmes de congestion et de manque d'espace dans la zone des vols transfrontaliers. Le projet de 4,1 millions de dollars a été achevé en juin, et il comprenait une expansion des zones de contrôle préembarquement et de prédédouanement de même que l'ajout d'un autre poste Nexus. Les travaux ont notamment permis d'augmenter de 33 % la capacité des services américains de prédédouanement et d'accroître de 50 % l'espace disponible pour les files d'attente. Nous pouvons également compter sur une augmentation de 50 % de la capacité du traitement et des files d'attente pour les points de contrôle de sécurité préembarquement de la zone des vols transfrontaliers et sur une boutique hors taxes plus grande, qui a en outre été déménagée dans un endroit plus pratique pour nos clients.

Les nouvelles exigences en matière de sécurité, qui donnent lieu à une inspection plus minutieuse des bagages et des passagers à destination des États-Unis, ont plus que justifié le projet, et l'espace supplémentaire est mis à profit.

## Rénovation de la zone de contrôle préembarquement pour les vols domestiques/internationaux

Une portion des fonds destinés au projet d'agrandissement de la zone des vols transfrontaliers a été affectée à certaines rénovations faites dans la zone des vols domestiques/internationaux. Les travaux prévus dans la zone des files d'attente ont été achevés, augmentant ainsi l'efficacité des files d'attente et permettant aux passagers de se départir de leurs effets personnels avec plus de facilité avant le contrôle préembarquement. Le projet prévoyait également l'ajout de cabinets d'aisance dans le secteur des files d'attente ainsi que d'une huitième file de contrôle pour répondre aux besoins futurs.

## PROJETS D'IMMOBILISATIONS

### Expansion du stationnement étagé

En mars 2008, le stationnement étagé avait presque atteint sa pleine capacité. Un peu plus tard, l'Administration a réalisé une étude de faisabilité qui a porté sur diverses options d'expansion du stationnement étagé. À la suite de cette étude, l'Administration a commandé la réalisation d'un plan d'expansion complet. Le projet de conception, maintenant très avancé, propose une expansion du stationnement vers le Nord et vers le Sud, d'une élévation égale à celle du stationnement existant. De plus, pour améliorer le service à la clientèle et éliminer la nécessité d'enlever la neige sur le niveau supérieur, un toit couvrira l'ensemble de la structure. Le projet d'expansion commencera d'abord, probablement en 2010, par le prolongement du stationnement vers le Nord. Nous continuerons d'assurer le suivi des besoins en matière de stationnement, et nous procéderons au prolongement du stationnement vers le Sud en fonction de la demande.

## L'EXPÉRIENCE À L'AÉROPORT

### Wi-Fi – Il suffisait de nous en parler!

En 2005, l'Administration avait signé une entente avec un fournisseur afin d'établir une infrastructure qui offrirait des services d'accès Internet sans fil partout dans l'aérogare. À l'époque, nous avons déterminé qu'il était trop coûteux d'établir nous-mêmes l'infrastructure, et nous n'avions pas l'expertise nécessaire pour le faire. En réponse à un certain nombre de demandes de la part de la clientèle visant la prestation d'un service gratuit et comme le contrat avec le fournisseur arrivait à échéance, l'Administration a décidé d'assumer la responsabilité de l'infrastructure. Le 1<sup>er</sup> décembre dernier, l'infrastructure a été transférée à l'Administration, qui offre depuis un service d'accès Internet sans fil gratuit aux passagers de l'aérogare. La réaction de nos clients a été extrêmement positive. Si l'on veut exprimer le succès en chiffres, disons que pendant le premier trimestre de 2009, 4 500 utilisateurs ont payé pour le service, alors que pendant la première semaine de service gratuit, nous avons eu plus de 4 000 utilisateurs.

### CBC News Express

L'entreprise Clear Channel et son partenaire, la Société Radio-Canada, ont installé plus de 50 écrans de télévision à plasma dans les salles d'embarquement ainsi qu'un nouvel écran géant dans la zone des arrivées internationales, afin de permettre aux passagers de relaxer et de profiter d'une couverture médiatique des événements nationaux et internationaux. CBC News Express offre de nombreuses possibilités de publicité aux entreprises qui souhaitent attirer l'attention des passagers.



Harquail Photography

### La sécurité est un effort d'équipe

Un attentat terroriste avorté qui a eu lieu à bord d'un aéronef à destination de Détroit, à Noël, a bouleversé les exigences en matière de sécurité pour tous les passagers se rendant aux États-Unis. En un instant, tous les passagers et leurs bagages de cabine devaient faire l'objet d'une seconde fouille. Par la suite, les méthodes et les procédures changeaient tous les jours et, pendant plusieurs semaines, pratiquement aucun bagage de cabine n'était permis. Ces changements ont eu lieu au cours de l'une des périodes les plus achalandées de l'année. La famille aéroportuaire s'est de nouveau resserrée pour minimiser les répercussions sur nos passagers. Il convient de féliciter l'ACSTA et ses officiers de contrôle Aerogard pour les très longues heures travaillées à mettre en œuvre des mesures de sécurité qui changeaient constamment. Nos partenaires aériens, l'USCBP, les bénévoles du programme Infoguide et les employés de l'Administration méritent également des félicitations pour leurs efforts à tenir les passagers au courant et à faire tout ce qu'ils pouvaient pour que tout se déroule en douceur pendant la période des Fêtes.

### Bouquet d'un passager – Denis Bélanger

*"Je souhaitais simplement transmettre mes compliments à tous ceux qui gèrent notre superbe aéroport. Au cours de mes 15 années de vie à Ottawa, j'ai vu l'Aéroport d'Ottawa devenir l'un des aéroports les plus spacieux, efficaces, éclairés et conviviaux du Canada. L'installation de prises électriques pratiques sous des rangées de sièges clairement identifiées et le récent ajout d'un service d'accès sans fil gratuit à Internet pour les clients de l'aéroport montrent un engagement réel de la direction à aider les clients occupés à gérer leurs déplacements. Notre aéroport est une porte accueillante qui s'ouvre sur la capitale nationale pour les visiteurs canadiens et internationaux. Continuez l'excellent travail."*

## DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

Le secteur du développement bourdonnait d'activités en 2009, tant à l'aérogare qu'ailleurs sur les terrains de l'aéroport, au bénéfice de nos clients et de la collectivité. La présente section décrit certains de ces développements.

### Croissance de Jus Booster

Après deux années de succès à son emplacement au niveau 3, une zone située en deçà des contrôles de sécurité, Jus Booster a ouvert le premier comptoir de son histoire dans une zone située au-delà des contrôles de sécurité, soit à la porte 18, juste à temps pour la ruée des Fêtes. Les deux comptoirs offrent l'intégralité du menu de Jus Booster, et tous les articles sont offerts au prix courant.

### Juno Gems

Un entrepreneur local avait commencé, en 2008, à vendre des bijoux en argent dans l'un des kiosques de l'aéroport. Comme les affaires étaient florissantes, Juno Gems a fait construire un comptoir permanent au niveau 3, près de la foire alimentaire, dans lequel les clients peuvent trouver une variété de bijoux et d'accessoires de mode.

### Hunt Club Place

L'Aéroport a accueilli l'arrivée du premier T&T Supermarket d'Ottawa, une épicerie asiatique très populaire qui s'est installée à l'intersection du chemin



Hunt Club et de la promenade Riverside. First Capital Realty continue de développer Hunt Club Place, où l'on offre des services de voyage et d'autres services professionnels. Restez à l'écoute en 2010 pour connaître les nouveaux restaurants et les autres boutiques qui ouvriront leurs portes dans cette galerie marchande.

## À L'ÉCOUTE DE LA CLIENTÈLE

En 2009, l'Aéroport d'Ottawa a encore remporté des prix du programme Qualité des services aéroportuaires (QSA) du Conseil international des aéroports.

L'Administration est très heureuse de rapporter que l'Aéroport international d'Ottawa a terminé en deuxième place parmi les aéroports qui servent jusqu'à cinq millions de passagers, et en troisième place parmi tous les aéroports d'Amérique du Nord. Des remerciements sont de mise pour tous les partenaires de l'Aéroport, qui ont contribué à faire de cet aéroport un endroit plaisant pour les clients.

Ces prix prestigieux nous ont été remis d'abord parce que nos passagers prennent le temps de remplir un questionnaire qui évalue la qualité de l'Aéroport dans certaines catégories. Nos efforts sont donc reconnus grâce à leurs commentaires.

Comme toujours, l'Administration est à l'écoute des commentaires des passagers et des visiteurs. En 2009, un total de 529 commentaires ont été faits sur des cartes de commentaires, dans le site Web ou par la poste. Nous avons accusé réception de tous les commentaires, et nous avons répondu à tous ceux qui nécessitaient une réponse. Je l'ai dit et je le répète, vos commentaires font une différence en ce qui concerne le service à la clientèle, et l'Administration en tient compte, comme vous avez pu le constater avec la gratuité du service d'accès Internet sans fil.

### Origine et destination

92% du trafic (estimé)

## AGIR ENSEMBLE POUR AMÉLIORER DES VIES

L'Administration a toujours cru à l'importance de remettre à la communauté ce que celle-ci lui donnait et à faire tout ce qu'elle pouvait, même s'il s'agit de petits gestes, pour améliorer des vies. Le *Projet ensoleillement* est un exemple de nos efforts consacrés à faire une différence. En 2009, 132 000 \$ ont été distribués à 22 œuvres de bienfaisance pour aider celles-ci à accomplir leur mission. La contribution de 2009 fait grimper à 645 000 \$ le total des fonds que le *Projet ensoleillement* a injectés dans des initiatives de bienfaisance de la région d'Ottawa-Gatineau depuis 2004.

Le Défi de tir d'avion de bienfaisance est l'une des sources de financement qui permet au *Projet ensoleillement* de prospérer. La quatrième édition du Défi, dont l'organisation a nécessité des ressources énormes en matière de planification et de coordination, a été la plus réussie jusqu'à maintenant, attirant près de 2 000 personnes.

FedEx Express, notre partenaire dans le Défi de tir d'avion, a mis à la disposition du Défi le A310 qui fait la navette entre la ville d'Ottawa et le dépôt central. Auparavant, nous utilisions un 727-200, mais le A310 est beaucoup plus lourd, alors l'excédent de poids a nécessité des équipes de tir plus nombreuses, composées de 25 personnes. Au début, nous étions craintifs à l'idée que la taille des nouvelles équipes puisse avoir une incidence négative sur le nombre des inscriptions, mais ces craintes se sont révélées injustifiées, car les équipes se sont adaptées sans problème au changement, et il n'a pas fallu beaucoup de temps pour que tous les billets de l'activité soient vendus. L'équipe gagnante, « Export This » d'Exportation et développement Canada, a tiré l'aéronef sur une distance de 12 pieds en un temps incroyable de 5,529 secondes. À la fin de la journée, un montant d'environ 45 000 \$ avait été recueilli, et ces fonds ont été répartis à parts égales entre le *Projet ensoleillement* et Centraide Ottawa.

Nous souhaitons transmettre nos plus sincères remerciements au comité organisateur du Défi de tir d'avion, à FedEx Express ainsi qu'aux équipes, aux commanditaires et aux bénévoles qui ont rendu cette journée mémorable pour tous.

Harquail Photography



**Gagnants! « Export This » de Exportation et développement Canada, 5,529 secondes**

Harquail Photography



**2<sup>e</sup> Place « Enviroforce » de Drain-All Ltée. 5,826 secondes**

Harquail Photography



**3<sup>rd</sup> Place « Walker's Warriors » de ZW Group Inc. 6,112 secondes**



## Destinations directes

1997	20
1998	21
1999	25
2000	26
2001	29
2002	30
2003	32
2004	25
2005	39
2006	44
2007	49
2008	49
<b>2009</b>	<b>49</b>

## 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
<b>2009</b>	<b>81 120</b>

## 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	60	32	9
2006	60	29	9
2007	70	31	11
2008	77	32	13
<b>2009</b>	<b>80</b>	<b>29</b>	<b>14</b>

## JALONS

Les deux programmes de bénévolat de l'Administration ont atteint des jalons importants en 2009.

## Programme Infoguide

Le programme Infoguide, anciennement connu sous le nom « Travellers' Aid » lorsqu'il était administré par Transports Canada, a célébré ses 20 ans d'existence en 2009. Rebaptisé programme Infoguide au moment de l'établissement de l'Administration de l'aéroport, en 1997, ce groupe de 80 bénévoles et plus offre, aux deux comptoirs d'information de l'aéroport, une



Alice West et Bill MacKay

aide précieuse aux visiteurs de l'aéroport. Des bénévoles sont présents de 9 h à 21 h, tous les jours de l'année. Deux bénévoles ont également célébré leur propre 20<sup>e</sup> anniversaire de service. Alice West et Bill MacKay sont membres de l'équipe de bénévoles depuis les tout débuts, et les deux membres se sont vus remettre une récompense pour états de service à la réception annuelle des Fêtes. En 2009, le programme Infoguide a procuré 7 100 heures de service à nos clients.

## Surveillance de l'aéroport

En 1999, l'Administration, en partenariat avec le Service de police d'Ottawa et la GRC, a mis sur pied le premier programme de surveillance aéroportuaire au Canada. Le Programme de surveillance aéroportuaire est composé de personnes qui ont des intérêts dans divers aspects de l'aviation et qui passent du temps à proximité de l'aéroport dans le but d'observer les opérations aéroportuaires. Certaines personnes combinent également leurs activités d'observation à leur passion pour la photographie, ce qui donne lieu à des photographies très intéressantes, dont certaines se retrouvent dans des sites Internet spécialisés en aviation. La présence de ces personnes à l'aéroport ajoute un autre niveau de sécurité, un peu comme celui du programme Surveillance de quartier dans les secteurs résidentiels. Ces personnes surveillent les activités aéroportuaires, la clôture de périmètre, les activités de la faune et les comportements suspects, et

elles ont comme mandat « d'observer, d'enregistrer et de rapporter ». En 2009, les bénévoles du programme ont assuré une surveillance de l'Aéroport pendant 3 750 heures.

Le dixième anniversaire du Programme a été marqué par une fin de semaine de festivités, notamment une visite des Ailes d'époque du Canada, dans le Musée de l'aviation du Canada, et de l'Édifice des services intégrés ainsi qu'un grand barbecue, auxquels ont participé des invités du Programme de surveillance aéroportuaire d'Aéroports de Montréal. Un documentariste a filmé les activités pour un reportage sur le Programme.

J. Davies



Groupe de Surveillance aéroportuaire

## SALON DE LA COMPAGNIE AÉRIENNE PORTER

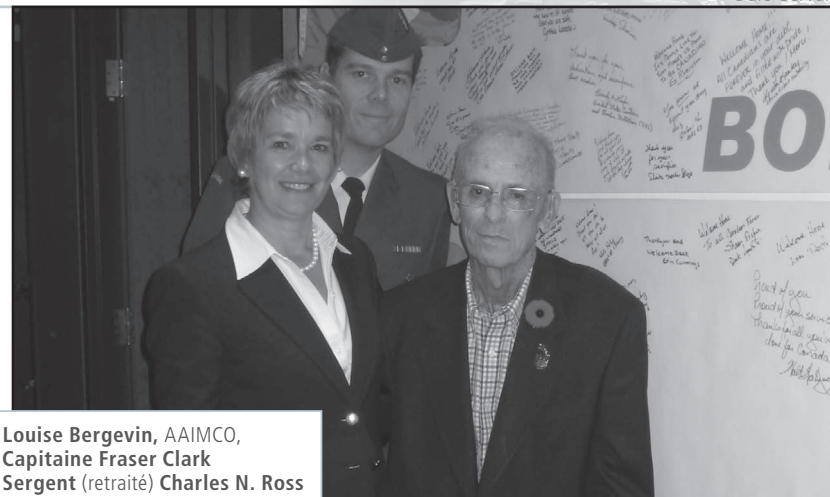
En octobre, la compagnie aérienne Porter a ouvert son premier salon après celui de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Situé entre les portes 18 et 20, le salon offre des rafraîchissements et des postes de travail, et il procure à tous les clients de Porter un endroit confortable et agréablement aménagé pour attendre leur embarquement.

## BIENVENUE À LA MAISON

Dans le Rapport annuel 2008, nous vous avons parlé du programme Rapatriement militaire du ministère de la Défense nationale, pour lequel la ville d'Ottawa constituait l'un des points de retour des soldats blessés. L'Administration a continué à fournir son salon d'honneur à titre de salle de réunion privée pour les soldats et leur famille. Des douzaines de réunions ont eu lieu en 2009, et la liste des signatures et des messages de remerciement de la bannière « Bon retour » continue de s'allonger. Nous avons également été honorés par la visite de M. Chuck Ross, un vétéran de la Seconde Guerre mondiale de 89 ans, qui est venu d'Edmonton pour assister aux célébrations du jour du Souvenir tenues au Monument commémoratif de guerre du Canada. M. Ross a été escorté par un cornemuseur militaire de la porte de débarquement au salon d'honneur, où il a inscrit un message personnel sur la bannière.

Dale Gervais

Harquail Photography



**Louise Bergevin**, AAIMCO,  
**Capitaine Fraser Clark**  
**Sergent (retraité) Charles N. Ross**

## BIENVENUE AU CANADA

En prévision des Jeux olympiques d'hiver de février 2010, tenus à Vancouver, la Commission canadienne du tourisme, le Partenariat ontarien de marketing touristique et l'Agence des services frontaliers du Canada ont procédé au lancement d'une campagne de marketing nationale intitulée Bienvenue au Canada. La campagne, qui était destinée aux points d'entrée canadiens et qui illustrait des décors typiquement canadiens de même que des lieux d'intérêt locaux à certains points d'entrée, visait à présenter aux visiteurs tout ce que le Canada avait à offrir afin de les inciter à revenir. Les illustrations saisissantes embellissent plusieurs passerelles d'embarquement et couloirs ainsi que les zones d'arrivée et des bagages de Douanes Canada.

Dale Gervais



Corridor dans l'aire des douanes canadiennes

## 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 sécuritaires, durables et abordables à tous les clients de l'aéroport et à la collectivité de la région de la capitale nationale.**

### Le Conseil d'administration














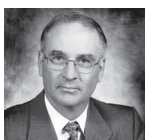
L'adoption, en 1994, de la Politique nationale des aéroports a entraîné la création d'administrations aéroportuaires locales partout au Canada. Ces administrations ont vu le jour d'abord avec la constitution d'un conseil d'administration nommé par la collectivité qui a été chargé de surveiller la gestion 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 2009, 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.

Le tableau ci-après représente la composition du Conseil d'administration au 31 décembre 2009.

DIRECTEUR	NOM ET POSTE À L'ADMINISTRATION	PROFESSION	ORGANISME DE SÉLECTION ET ANNÉE DE NOMINATION	DIRECTEUR	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 Labrosse LLP	Comité de la régie d'entreprise de l'AAMCO 2003		Gilles Lalonde (4)	Président et chef de la direction, Provance Technologies Inc.	Ville de Gatineau 2008
	Raymond Brunet (2) (3) (4) Vice-président Président du Comité des grandes infrastructures et de l'environnement	Président, Ed Brunet & Associés Inc.	Chambre de commerce de Gatineau 2006 Ville de Gatineau 2003-2006		Eric McSweeney (1)	Président, McSweeney & Associates Consulting Inc.	Ottawa Chamber of Commerce 2004
	Charlie Logue (1) (2) (3) Secrétaire	Associé, Welch LLP	Ministère des Transports (gouvernement du Canada) 2006		Pat Murray (4)	Retraité (architecte)	Gouvernement de l'Ontario 2006
	Geneviève Brown (2) (3)	Propriétaire, Club de golf Mont Cascades	Ministère des Transports (gouvernement du Canada) 2006		Michael Skrobica (1) (2)	Vice-président, Opérations financières de l'industrie, Association du transport aérien du Canada	Association du transport aérien du Canada 2004
	Ron Clifton (1) (3)	Président et chef de la direction, International Datacasting Corporation	Centre de recherche et d'innovation d'Ottawa 2007		Joan Sun McGarry (1)	Agent principal des finances, Hulse Playfair & McGarry	Ville d'Ottawa 2006
	Barbara Farber (1)	Présidente, Leikin Group Inc.	Comité de la régie d'entreprise de l'AAMCO 2007		Pamela Sweet (4)	Vice-présidente, FoTenn Consultants Inc.	Ville d'Ottawa 2001
	Patrick Kelly (4)	Président, Centre des congrès d'Ottawa	Tourisme Ottawa 2007		James Wright (1) (2) (4) Président du Comité de vérification	Président, Mastermark Financial Services	Comité de la régie d'entreprise de l'AAMCO 2003

- (1) Membre du Comité de vérification (3) Membre du Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération  
(2) Membre du Comité exécutif (4) Membre du Comité des grandes infrastructures et de l'environnement

## 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
<b>TOTAL</b>	<b>14</b>

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

Les qualités que l'on exige d'un administrateur se trouvent dans les Statuts. En gros, les administrateurs doivent avoir de l'expérience en droit, en génie, en comptabilité, en gestion, et en gestion d'un transporteur aérien. De plus, les Statuts comportent des restrictions pour éliminer d'éventuels conflits d'intérêts en raison de liens avec des organismes de sélection, ce qui garantit l'indépendance des administrateurs et renforce leurs responsabilités fiduciaires envers l'Administration. Le Comité de la régie d'entreprise a le pouvoir de faire en sorte que les 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.

## Rémunération des administrateurs en 2009

### HONORAIRES ANNUELS

Président	35 000 \$
Vice-président	15 000 \$
Président du comité de vérification	17 000 \$
Autres présidents de comité	15 000 \$
Autres administrateurs	12 000 \$

### HONORAIRES POUR RÉUNIONS

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

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

MEMBRE DU CONSEIL	PRÉSENCE AUX RÉUNIONS DU CONSEIL	PRÉSENCE AUX RÉUNIONS DE COMITÉ À TITRE DE MEMBRE D'UN COMITÉ
J. Peter Vice, c.r.	9 sur 9	14 sur 14
Geneviève Brown	7 sur 9	4 sur 4
Raymond Brunet	9 sur 9	7 sur 8
Ron Clifton	7 sur 9	6 sur 7
Barbara Farber	7 sur 9	4 sur 4
Pat Kelly	9 sur 9	3 sur 5
Gilles Lalonde	6 sur 9	4 sur 6
Charlie Logue	9 sur 9	8 sur 8
Eric McSweeney	9 sur 9	4 sur 4
Pat Murray	5 sur 9	3 sur 6
Michael Skrobica	7 sur 9	6 sur 6
Joan Sun McGarry	9 sur 9	2 sur 4
Pamela Sweet	7 sur 9	5 sur 6
James Wright	9 sur 9	12 sur 12

## 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;
- examiner les résultats du sondage quadrimestriel sur la satisfaction des employés;
- recommander des administrateurs pour le Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération;
- recommander des candidatures à la présidence de comités;
- réviser l'engagement de l'Administration envers la responsabilité sociale de l'entreprise.

### Comité des grandes infrastructures et de l'environnement (anciennement le Comité de la surveillance du PEA)

- surveiller l'évolution des projets de construction d'envergure;
- surveiller le programme environnemental.

### 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, 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 chaque année les budgets d'exploitation et d'immobilisations proposés pour l'exercice afin de formuler une recommandation au Conseil d'administration pour qu'il les approuve;
- revoir les états financiers vérifiés annuels de l'Administration pour soumettre une recommandation au Conseil pour qu'il les approuve;
- revoir 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;
- présenter des recommandations au Conseil concernant l'embauche de conseillers externes par les membres individuels du Conseil et déterminer les circonstances dans lesquelles il convient ou non d'adopter cette approche.

Le Conseil d'administration peut créer de temps à autre d'autres comités spéciaux auxquels siègent des membres du Conseil. Aucun comité spécial a été mis sur pied en 2009.

## 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 communautaire sur le bruit
  - 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 a approuvé en 2009;
- en tenant un site Web d'entreprise à [www.ottawa-airport.ca](http://www.ottawa-airport.ca).

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

## 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 100 000 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 rajustés en fonction de l'IPC) doivent être adjugés à la suite d'un mécanisme public d'appel d'offres concurrentielles ou divulgués dans le rapport annuel de l'Administration, accompagnés des raisons indiquant pourquoi on n'a pas eu recours à un mécanisme public de concurrence (voir tableau à page suivante).

### GRILLES SALARIALES DES MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION

L'échelle de salaire de base du président de l'Administration s'étendait de 220 000 \$ à 250 000 \$ en 2009, et celle de chacun des vice-présidents de 110 000 \$ 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 indiquée. Ces frais comprennent les frais de stationnement, les redevances aéronautiques et les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA).

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

- elle consulte les transporteurs aériens, leur donne les explications nécessaires et leur communique les calculs montrant comment on est parvenu aux frais en question avant d'imposer tout changement. Elle passe par le Comité consultatif des lignes aériennes;

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

L'Administration publie les motifs expliquant l'imposition de FAA ou leur modification, comme elle l'a fait la dernière fois, lorsqu'elle les a portés à 15 \$, le 1<sup>er</sup> janvier 2003. Les FAA en vigueur doivent payer la construction et le remboursement de la dette découlant du Programme d'expansion de l'aéroport.

Le processus de rajustement des FAA est semblable au processus de rajustement des redevances aéronautiques, car il fait l'objet d'un avis public et d'une couverture médiatique locale.

## ACCÈS PUBLIC AUX DOCUMENTS

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

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

Les contrats suivants dépassaient 100 000 \$ et n'ont pas été adjugés à la suite d'un processus public d'offres concurrentielles en 2009 :

ENTREPRENEUR	DESCRIPTION DU CONTRAT	RAISON DE L'OCTROI À UN FOURNISSEUR UNIQUE
ZW Group	136 480 \$ Services de gestion de projet stationnement étagé	Voir la remarque A ci-dessous
DELL	121 530 \$ Achat d'ordinateurs et de logiciels pour les comptoirs partagés	Voir la remarque B ci-dessous
Honeywell	138 346 \$ Contrat de service visant la gestion des bâtiments et les systèmes de commande	Voir la remarque B ci-dessous
IER Inc.	159 122 \$ Fourniture et livraison d'imprimantes	Voir la remarque B ci-dessous
Electrical Safety Authority	159 150 \$ Services d'inspection électrique	Seul fournisseur apte à assurer des services de sécurité continus
Complete Entry Systems, CESS	161 085 \$ Réparation des portes coupe-feu	Voir la remarque A ci-dessous
ARINC	164 170 \$ Entretien du système d'exploitation des systèmes partagés 487 795 \$ Mise à niveau des systèmes – systèmes partagés	Voir la remarque B ci-dessous

A – Expérience antérieure, connaissance des installations ou savoir-faire de l'entrepreneur dans un domaine hautement spécialisé.

B – Pour assurer la fonctionnalité et l'intégration du matériel aux systèmes originellement acquis à la suite d'un concours public.



## 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.



Conseil d'administration (de gauche à droite) : J. Peter Vice, c.r., Paul Benoit, Patrick Kelly, Eric McSweeney, Gilles Lalonde, Raymond Brunet, Geneviève Brown, Charlie Logue, Michael Skrobica, Ron Clifton, Pamela Sweet, James Wright, Joan Sun McGarry, absent : Barbara Farber, Pat Murray

# REVUE FINANCIÈRE DE 2009

## La présente revue financière porte sur la position et les résultats financiers de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa (l'Administration) pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009.

La revue devrait être lue conjointement avec les états financiers vérifiés et les notes afférentes aux états financiers de l'Administration. Le document présente également des états financiers prospectifs, notamment sur les affaires et le rendement financier anticipé de l'Administration, qui sont assujettis à un certain nombre de risques et d'incertitudes qui entraîneront un écart entre les résultats réels et les prévisions qui figurent dans l'information prospective.

## RENDEMENT GÉNÉRAL

Les bénéfices avant dépréciation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009 s'élevaient à 14,8 millions de dollars, comparativement à 14,3 millions de dollars pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008.

La première moitié de 2009 a été caractérisée par des conditions économiques défavorables ainsi que des préoccupations à l'égard des répercussions sur les opérations qu'auraient pu entraîner les difficultés financières et les relations de travail difficiles d'Air Canada. Au troisième trimestre, les conditions économiques étaient toujours difficiles, mais légèrement plus favorables, et la croissance est finalement revenue au quatrième trimestre. Compte tenu des préoccupations de l'Administration à l'égard de l'économie et des incertitudes concernant la situation d'Air Canada, la direction a entrepris, tôt dans l'année, diverses mesures d'atténuation des coûts. Ces mesures comprenaient le report des coûts d'entretien non essentiels et de l'affectation de personnel aux postes vacants. En outre, le loyer foncier payé par l'Administration au gouvernement du Canada a diminué de 2,8 millions de dollars par rapport à 2008. Par conséquent, même si le nombre de passagers, qui a baissé de 2,5 % comparativement à l'exercice précédent, a eu une incidence négative sur les

revenus, l'Administration a été en mesure de générer des bénéfices avant dépréciation légèrement plus élevés en 2009 qu'en 2008.

L'Administration a comptabilisé une dépréciation de 18,4 millions de dollars pour 2009, comparativement à 17,2 millions de dollars en 2008, ce qui tient compte de la dépréciation du bâtiment et des installations de l'aérogare par rapport à leur durée de vie économique estimative. L'accroissement de la dépréciation, en 2009, prend en compte les nouveaux investissements dans les biens, les installations et le matériel, y compris l'achèvement, à la fin de 2008, de la phase II du Programme d'expansion de l'aéroport (PEA II).

Après la prise en compte de la dépréciation, l'excédent des dépenses sur les revenus s'élève à 3,6 millions de dollars en 2009, comparativement à 2,9 millions de dollars en 2008.

## SÉLECTION D'INFORMATIONS ANNUELLES

Les résultats nets d'exploitation de l'Administration pour les trois exercices terminés les 31 décembre 2009, 2008 et 2007 sont résumés ci-après :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2009	2008	2007
Revenus	<b>83,9 \$</b>	86,4 \$	84,7 \$
Dépenses avant dépréciation	<b>69,1</b>	72,1	66,5
Bénéfices avant dépréciation	<b>14,8</b>	14,3	18,2
Dépréciation	<b>18,4</b>	17,2	14,6
Excédent net des revenus sur les dépenses (des dépenses sur les revenus)	<b>(3,6) \$</b>	(2,9) \$	3,6 \$
Total de l'actif	<b>426,6 \$</b>	432,2 \$	446,0 \$
Total de la dette à long terme	<b>349,2 \$</b>	350,9 \$	352,4 \$

## RÉSULTATS D'EXPLOITATION

### Activités d'exploitation

Au cours de 2009, l'aéroport d'Ottawa a dû renoncer à une partie des gains liés au nombre de passagers que l'organisme avait réalisés en 2008. Plus précisément, 4 232 830 passagers sont passés par l'aéroport en 2009, comparativement à 4 339 225 passagers en 2008, soit une baisse de 2,5 %. Cette baisse est attribuable aux écarts suivants :

- Le nombre de passagers domestiques a diminué de 3,5 %;
- Le nombre de passagers transfrontaliers a diminué de 7,8 %;
- Le nombre de passagers internationaux a augmenté de 18,9 %.

Les diminutions dans le nombre des passagers domestiques et transfrontaliers correspondent aux conditions économiques qui ont été rapportées au Canada et aux É.-U. à la fin de 2008 et en 2009. Lorsque l'économie a montré des signes de reprise, au quatrième trimestre de 2009, le nombre de passagers dans ce trimestre a affiché une hausse par rapport au quatrième trimestre de 2008.

En dépit de la récession, la hausse du nombre des passagers internationaux a aidé à réduire les répercussions de la baisse du nombre des passagers domestiques et transfrontaliers. À l'exception de la croissance modeste de 2005 attribuable aux ouragans Katrina et Wilma, la croissance annuelle des voyages vers des destinations soleil internationales (non états-uniennes) continue sa progression importante amorcée en 2001. La robustesse du trafic aérien saisonnier par vols nolisés s'est maintenue en 2009, avec une hausse de 18,9 % des vols internationaux par rapport à 2008. Cette hausse est notamment attribuable aux vols directs sans escale d'Air Canada à destination de Francfort, qui ont commencé le 1<sup>er</sup> juin 2008. L'ajout de la liaison Ottawa-Francfort n'a pas seulement aidé à attirer des passagers provenant d'autres régions du Canada, mais encore des passagers de la région d'Ottawa qui auraient normalement utilisé les transports de surface pour se rendre à l'aéroport de Montréal. Cette liaison était assurée tous les jours pendant les troisièmes trimestres de 2008 et de 2009, mais la fréquence s'établissait entre trois à cinq vols par semaine pendant les autres périodes.

En 2009, les deux grands transporteurs aériens du Canada, Air Canada et WestJet, ont accusé une baisse du nombre de passagers domestiques qui sont passés par Ottawa. Le nombre de passagers domestiques de Porter pour Ottawa a augmenté considérablement en 2009, consolidant ainsi la forte croissance de 2008. La liaison de Porter vers l'aéroport du centre ville de Toronto s'est révélée une option exceptionnellement populaire, particulièrement pour les gens d'affaires.

Le tableau suivant présente une comparaison du nombre de passagers de chaque trimestre de 2009 par rapport aux mêmes trimestres en 2008, par secteur :

	DOMESTIQUE	TRANSFRONTALIER	INTERNATIONAL
1 <sup>er</sup> trimestre	Moins élevé de 6,7 %	Moins élevé de 5,7 %	Plus élevé de 14,9 %
2 <sup>e</sup> trimestre	Moins élevé de 6,3 %	Moins élevé de 11,6 %	Plus élevé de 24,4 %
3 <sup>e</sup> trimestre	Moins élevé de 2,7 %	Moins élevé de 11,4 %	Plus élevé de 4,6 %
4 <sup>e</sup> trimestre	Plus élevé de 1,8 %	Moins élevé de 2,6 %	Plus élevé de 40,4 %

Le nombre total de passagers par trimestre s'établissait comme suit :

	2009	2008	% DE L'ÉCART
1 <sup>er</sup> trimestre	<b>1 069 190</b>	1 109 336	(3,6 %)
2 <sup>e</sup> trimestre	<b>1 059 923</b>	1 120 606	(5,4 %)
3 <sup>e</sup> trimestre	<b>1 051 410</b>	1 090 758	(3,6 %)
4 <sup>e</sup> trimestre	<b>1 052 307</b>	1 018 525	3,3 %
Total	<b>4 232 830</b>	4 339 225	(2,5 %)

La taille (poids) et le nombre de sièges « à l'atterrissage » d'un aéronef (que ces sièges soient occupés par des passagers ou non) sont les facteurs les plus importants pour la détermination des redevances aéronautiques facturées aux compagnies aériennes. En 2009, le nombre de sièges à l'atterrissage n'a augmenté que de 1,0 % par rapport à 2008. Au cours des neuf premiers mois de 2009, le nombre de sièges à l'atterrissage avait diminué de 1,3 % comparativement à la même période en 2008, alors que WestJet, Air Canada et les compagnies américaines de transport aérien régulier diminuaient la fréquence de leurs vols pour s'ajuster aux conditions économiques. Au quatrième trimestre, le nombre de sièges à l'atterrissage a augmenté de 8,4 % par rapport au quatrième trimestre de 2008. Le transporteur Porter, qui assure la liaison quotidienne entre Ottawa et l'aéroport du centre ville de Toronto depuis la fin d'octobre 2006, a maintenu et même accru le nombre de ses sièges disponibles tout au long de l'année, et au quatrième trimestre, alors que la situation s'améliorait, le transporteur a augmenté davantage la fréquence de ses vols vers Toronto et Halifax. Les autres compagnies de transport aérien régulier ont rajusté modestement leur fréquence, au quatrième trimestre, pour suivre le rythme de la croissance.

## REVENUS

Le revenu total a diminué de 3 %, à 83,9 millions de dollars, en 2009, comparativement à 86,4 millions de dollars en 2008. Tous les postes de revenu, à l'exception des postes Location de terrains et locaux et Autres revenus, ont affiché une baisse en raison de la diminution du nombre de passagers.

### Revenus par catégorie

(EN MILLIERS DE DOLLARS)	2009	2008	ÉCART	%
Frais d'amélioration aéroportuaire	<b>27 261 \$</b>	27 816 \$	(555) \$	(2%)
Redevances générales d'aérogare et des passerelles d'embarquement	<b>19 380</b>	19 707	(327)	(2%)
Redevances d'atterrissage	<b>9 888</b>	10 239	(351)	(3%)
Concessions	<b>9 350</b>	9 857	(507)	(5%)
Stationnement	<b>10 592</b>	10 609	(17)	(0%)
Location de terrains et locaux	<b>4 879</b>	4 609	270	6%
Intérêts	<b>116</b>	1 253	(1 137)	(91%)
Autres revenus	<b>2 392</b>	2 340	52	2%
	<b>83 858 \$</b>	86 430 \$	(2 572) \$	(3%)

Les revenus du poste Frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) ont diminué de 2 % en 2009, passant de 27,8 millions de dollars en 2008 à 27,3 millions de dollars en 2009. Toutefois, le montant des revenus de 2008 tenait compte d'un rajustement de 0,5 million de dollars fait par Air Canada afin de corriger une série d'erreurs que le transporteur avait faites dans les exercices précédents. En 2007, Air Canada a fait un paiement spécial à l'Administration pour corriger des erreurs que le transporteur avait faites dans les exercices précédents. En 2008, le transporteur a réduit de 0,5 million de dollars le montant de ses paiements de FAA à l'Administration pour corriger une autre erreur de calcul du transporteur relativement à ce paiement spécial. Si l'on tient compte d'un rajustement des revenus de 2008 pour le poste Frais d'amélioration aéroportuaire en fonction de cette correction, la baisse de revenu par rapport à 2008 serait de 3,8 %. Cette baisse correspond à la diminution du nombre de passagers et à la légère baisse du pourcentage des passagers en partance d'Ottawa par rapport à ceux qui transitent par Ottawa.

En 2009, environ 92 % des départs de passagers étaient le fait de gens provenant d'Ottawa (par rapport à ceux qui transitent par Ottawa), comparativement à 94 % en 2008. En vertu d'un accord conclu avec les compagnies aériennes, celles-ci prennent les FAA en compte dans le prix des billets et paient un montant approximatif aux autorités aéroportuaires le premier jour du mois suivant le mois de l'embarquement. Le règlement définitif, qui est fondé sur le nombre réel de passagers, a lieu à la fin du mois suivant le mois de l'embarquement.

Les revenus aéronautiques représentent la source la plus importante de revenus pour l'Administration. À 29,3 millions de dollars en 2009, les revenus aéronautiques totaux facturés aux transporteurs, qui comprennent les droits d'aérogare, d'utilisation des passerelles d'embarquement et d'atterrissage, étaient de 2,2 % moins élevés que ceux de 2008, qui s'établissaient à 29,9 millions de dollars. La baisse est attribuable en partie à des différences mineures dans la taille des aéronefs qui desservent l'aéroport d'Ottawa, mais surtout à la diminution de 5 % des droits d'aérogare généraux facturés par l'Administration depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2008.

À la suite de la décision du gouvernement du Canada d'interrompre, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, la prestation du Programme de contribution aux services de police dans les aéroports, l'Administration a décidé d'augmenter de 27 %, à compter également du 1<sup>er</sup> janvier 2010, les droits associés aux services de police et à la sécurité qu'elle facture aux compagnies aériennes (et qui sont compris dans les droits d'aérogare). Depuis le 11 septembre 2001, les frais importants et croissants des services de police et de sécurité étaient en partie assumés par ce programme, à un taux d'environ 1 million de dollars par an. L'annulation du Programme a obligé les autorités aéroportuaires à assumer la totalité des frais de services de police et à augmenter les droits. En plus de la hausse des frais, comme la croissance des affaires des compagnies aériennes n'a pas suivi le rythme de l'inflation au cours des ans, l'Administration doit augmenter de 2 %, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, ses autres redevances aéronautiques. En dépit de ces hausses, les taux de redevance aéronautique de l'Administration restent parmi les plus faibles au Canada.

Les revenus provenant des concessions ont baissé à 9,4 millions de dollars en 2009, comparativement à 9,9 millions de dollars en 2008, en raison surtout des garanties de revenus annuels minimaux moins élevées établies dans les nouveaux accords de concession par les concessions de location automobile. Des garanties de revenus annuels minimaux plus élevées provenant de la vente au détail et

d'autres concessions ont compensé les répercussions de la baisse du nombre de passagers sur les revenus tirés des comptoirs alimentaires.

En 2009, les revenus provenant du stationnement sont demeurés relativement stables, à 10,6 millions de dollars. L'Administration avait ajouté des espaces de stationnement de surface à prix moins élevés en 2008, afin de répondre à la demande pour ce type de produit, et ces espaces se sont révélés une option populaire en 2009. Bien que la baisse du nombre de passagers ait eu une incidence quelque peu négative sur les revenus des parcs de stationnement, cette incidence a été en partie annulée par une hausse de 9 % du prix quotidien pour le stationnement étagé, qui est entrée en vigueur à la fin du premier trimestre de 2009. La demande pour des espaces de stationnement et la disponibilité d'options de stationnement pratiques continue d'influencer les décisions de la direction en matière d'investissement.

Les revenus provenant de la location de terrains et de locaux ont augmenté, en raison surtout des locaux à louer dans la nouvelle extension de l'aérogare, mais aussi d'un nouveau terrain sur le territoire excédentaire de l'aéroport, qui est loué depuis la deuxième moitié de 2008.

Les revenus en intérêts reflètent le placement à court terme des fonds nets provenant des opérations, qui n'avaient pas encore été investis dans le développement et les opérations de l'aéroport. Ces revenus ont diminué en raison de la baisse des taux d'intérêt à court terme ainsi que des liquidités disponibles, car des fonds ont été affectés au programme d'expansion.

## DÉPENSES

### Dépenses par catégorie

(EN MILLIERS DE DOLLARS)	2009	2008	ÉCART	%
Intérêts	<b>19 967 \$</b>	19 694 \$	273 \$	1%
Loyer	<b>7 310</b>	10 134	(2 824)	(28%)
Matériaux, fournitures et services	<b>21 708</b>	22 280	(572)	(3%)
Salaires et avantages sociaux	<b>15 628</b>	15 733	(105)	(1%)
Paiements tenant lieu de taxes municipales	<b>4 486</b>	4 272	214	5%
	<b>69 099 \$</b>	72 113 \$	(3 014) \$	(4%)

Les dépenses avant dépréciation sont passées de 72,1 millions de dollars en 2008 à 69,1 millions de dollars en 2009. La dépréciation a grimpé à 18,4 millions de dollars en 2009, comparativement à 17,2 millions de dollars en 2008. La hausse de la dépréciation est attribuable à de nouveaux investissements dans les biens, les installations et l'équipement qui sont entrés en service à la fin de 2008 et au cours de 2009. Le 13 mars 2008, une extension de l'aérogare nouvellement construite est devenue opérationnelle. Les infrastructures du côté piste, qui appuient la nouvelle extension, notamment les passerelles d'embarquement et l'aire de trafic, sont entrées en service à la fin de 2008. L'Administration a commencé à déprécier le coût en capital de ces installations dès leur mise en service, à des fins comptables. C'est pourquoi la dépréciation comptabilisée dans l'état des résultats a augmenté par rapport à 2008.

Les intérêts débiteurs constatés dans l'état des résultats ont augmenté en raison d'emprunts faits pour financer le Programme d'expansion de l'aéroport (PEA). Avant le 13 mars 2008, l'Administration capitalisait les intérêts sur la nouvelle dette qui étaient directement attribuables aux coûts du PEA, avant que l'extension ne devienne opérationnelle, mais uniquement au fur et à mesure que les fonds étaient investis dans le PEA. Aujourd'hui, tous les intérêts débiteurs sont pris en compte dans l'état des résultats.

En 2009, le loyer foncier payable au gouvernement du Canada a chuté de 28 %, à 7,3 millions de dollars, en raison des modifications apportées à la formule de calcul des frais de location, qui ont été annoncées en 2005 par le gouvernement du Canada. L'Administration exploite l'aéroport en vertu des dispositions d'un bail foncier signé avec le gouvernement du Canada, qui établit le calcul du loyer foncier annuel. La diminution du loyer a été appliquée graduellement sur une période de transition portant de 2006 à 2009. À compter de 2010, le loyer foncier sera calculé selon un pourcentage du revenu annuel brut, tel qu'il est défini dans le bail. Aucun loyer ne sera perçu sur le premier 5 millions de dollars de revenu annuel de l'Administration, et un pourcentage de location croissant sera payable à mesure que le revenu grimpera, sur une base cumulative. Après la période de transition, le loyer sera plafonné au taux de 12 % du revenu annuel excédant 250 millions de dollars, comme le montre le tableau ci-après.

REVENU BRUT	LOYER PAYABLE	LOYER FONCIER CUMULATIF MAXIMAL
Sur le premier 5 millions de dollars de revenu	0%	0 \$
Sur les 5 millions de dollars suivants	1%	50 000 \$
Sur les 15 millions de dollars suivants	5%	800 000 \$
Sur les 75 millions de dollars suivants	8%	6 800 000 \$
Sur les 150 millions de dollars suivants	10%	21 800 000 \$
Sur le revenu excédant 250 millions de dollars	12%	

Les paiements estimatifs de loyer foncier qui seront dûs en vertu du nouveau bail foncier pour les cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

2010	6,1 millions de dollars
2011	6,2 millions de dollars
2012	6,4 millions de dollars
2013	6,6 millions de dollars
2014	6,8 millions de dollars

Le coût du matériel, des fournitures et des services est passé de 22,3 millions de dollars en 2008 à 21,7 millions de dollars en 2009. Un montant d'environ 0,6 million de dollars des dépenses de 2008 était attribuable à une utilisation accrue de produits chimiques, de combustible, d'équipements loués et d'autres fournitures qui s'est révélée nécessaire pour le maintien en état des pistes ainsi que pour l'enlèvement de la neige du stationnement de surface et des voies d'accès pendant les quatre premiers mois de 2008, où les conditions météorologiques ont été plus violentes, et les chutes de neige, plus abondantes, au point d'atteindre des records. Au début de 2009, pour préparer l'Administration à des conditions économiques plus défavorables et compte tenu des préoccupations à l'égard des difficultés financières d'Air Canada et de ses relations de travail difficiles, qui auraient pu avoir des répercussions négatives sur les opérations, la direction a mis en œuvre des mesures de compression des coûts, en reportant les frais d'entretien non essentiels et l'affectation de personnel aux postes vacants. Les coûts d'exploitation des installations physiques, y compris les charges liées aux services publics, au nettoyage et à la sécurité, ont augmenté, comme prévu, en raison de l'ouverture de la nouvelle extension de l'aérogare, le 13 mars 2008, annulant ainsi les gains attribuables aux mesures de compression des coûts. De plus, en 2009, il y a eu une hausse de 0,9 million

de dollars de la valeur des contrats pour des services supplémentaires, notamment pour des services de police et de maintenance technologique.

Dans son budget du 27 janvier 2008, le gouvernement du Canada a annoncé une réduction dans son Programme de contribution aux services de police dans les aéroports pour l'exercice 2009-2010. L'Administration a reçu un montant de 1,0 million de dollars dans le cadre de ce programme en 2009, et elle a comptabilisé ce montant comme une réduction des coûts associés à ce service. Le gouvernement a par la suite décidé d'annuler ce programme à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

Les charges liées aux salaires et aux avantages sociaux ont diminué de 1 %, passant de 15,7 millions de dollars en 2008 à 15,6 millions de dollars en 2009. En raison des conditions météorologiques violentes et des chutes de neige record des quatre premiers mois de 2008, les coûts associés à l'embauche de travailleurs occasionnels et au paiement d'heures supplémentaires ont été élevés en 2008. L'hiver de 2009 a été moins rude, et ces coûts ont baissé de 0,3 million de dollars. Par contre, les charges totales des salaires et des avantages sociaux ont augmenté en raison d'une hausse des taux contractuels liés à la convention collective de l'Administration avec son personnel d'intervention en cas d'urgence (hausse estimative), dont la convention est venue à expiration le 30 juin 2007, et avec ses autres effectifs syndicalisés, ainsi que d'une légère augmentation du nombre des employés affectés aux nouvelles installations de l'aéroport. Étant donné que le nombre des employés était plus élevé au premier trimestre de 2009 qu'à celui de 2008, la direction a décidé de reporter l'affectation de personnel aux postes vacants en 2009, et après le premier trimestre, le nombre d'employés était légèrement inférieur à celui de 2008.

L'Administration a augmenté de 5 % ses paiements tenant lieu de taxes municipales afin de se conformer à la législation provinciale, qui stipule la façon de calculer ces paiements. En vertu de cette législation, les paiements tenant lieu de taxes municipales sont fondés sur un taux fixe établi par la loi pour l'Administration, multiplié par le nombre de passagers de l'exercice précédent, jusqu'à une augmentation maximale de 5 % du montant des paiements de l'exercice précédent. Le montant de 4,5 millions de dollars payé pour 2009 tient compte de cette limite de 5 % d'augmentation par rapport au montant de 2008, contrairement à ce qui était le cas en 2007 et 2008, où des hausses importantes du nombre de passagers avaient eu lieu. Selon cette législation, les paiements tenant lieu de taxes grimperont de

nouveau d'environ 2 % en 2010, par rapport à 2009, pour tenir compte de cette hausse importante du nombre des passagers en 2007 et 2008.

## SOMMAIRE DES RÉSULTATS TRIMESTRIELS

Le tableau ci-après présente certaines informations financières non vérifiées concernant les huit derniers trimestres complets :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2008				2009			
	MARS	JUIN	SEPT.	DEC.	MARS	JUIN	SEPT.	DEC.
Trimestre terminé en								
Revenus	22,5 \$	22,0 \$	21,2 \$	20,7 \$	<b>21,5 \$</b>	<b>20,9 \$</b>	<b>20,5 \$</b>	<b>21,0 \$</b>
Dépenses	18,0	17,7	17,0	19,4	<b>18,0</b>	<b>16,1</b>	<b>16,5</b>	<b>18,5</b>
Bénéfices avant dépréciation	4,5	4,3	4,2	1,3	<b>3,5</b>	<b>4,8</b>	<b>4,0</b>	<b>2,5</b>
Dépréciation	3,9	4,3	4,4	4,6	<b>4,6</b>	<b>4,4</b>	<b>4,7</b>	<b>4,7</b>
Excédent net des revenus sur les dépenses (des dépenses sur les revenus)	0,6 \$	0,0 \$	(0,2) \$	(3,3) \$	<b>(1,1) \$</b>	<b>0,4 \$</b>	<b>(0,7) \$</b>	<b>(2,2) \$</b>

Les résultats trimestriels de l'Administration tiennent compte du nombre de passagers, des mouvements d'aéronefs, des décisions liées aux projets d'entretien et d'autres facteurs, notamment les conditions météorologiques et économiques. Ils ne fluctuent pas nécessairement d'une saison à l'autre. En raison de ces facteurs externes, les résultats trimestriels passés ne sont pas garants des tendances futures.

## DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Conformément au mandat de l'Administration, tous les bénéfices sont retenus et réinvestis dans les opérations et le développement de l'aéroport, y compris les biens, les installations et l'équipement, afin de répondre aux besoins opérationnels continus.

Au cours de 2009, l'Administration a effectué des sorties de fonds de 4,6 millions de dollars pour des dépenses d'investissement et des retenues importantes associées à la phase II du Programme d'expansion de l'aéroport,

notamment un montant de 0,6 million de dollars en frais de planification et de conception pour une expansion future du stationnement étagé. La demande visant des espaces de stationnement et la disponibilité d'options de stationnement pratiques continuent d'influencer les décisions de la direction en matière d'investissement. Par conséquent, le Conseil d'administration a approuvé des dépenses pour la planification et la conception de la prochaine phase d'expansion du stationnement étagé, afin de préparer la table pour les travaux de construction visant à répondre à cette demande.

En outre, au cours de 2009, l'Administration a effectué des sorties de fonds de 10,5 millions de dollars pour soutenir les dépenses d'investissement et les projets spéciaux, y compris des rénovations au secteur de prédédouanement américain de l'aérogare.

## OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

En plus des paiements au titre du loyer foncier mentionnés précédemment, l'Administration a des engagements opérationnels dans le cours normal de ses affaires, qui nécessitent des paiements. Le tableau ci-après présente ces paiements et leur échéancier :

### Paiements pour les exercices se terminant le 31 décembre

(EN MILLIERS DE DOLLARS)	TOTAL	2010	2011	2012	2013	2014	PAR LA SUITE
Dettes à long terme (note 1)	<b>349 174 \$</b>	2 041 \$	2 339 \$	2 097 \$	2 409 \$	2 747 \$	337 541 \$
Obligations opérationnelles	<b>17 857</b>	7 738	3 931	3 080	3 080	28	
Engagement de capitaux	<b>5 602</b>	5 602					
Total des obligations contractuelles	<b>372 633 \$</b>	15 381 \$	6 270 \$	5 177 \$	5 489 \$	2 775 \$	337,541 \$

Note 1 – La note 7 afférente aux états financiers fournit plus de renseignements sur les taux d'intérêt et les dates d'échéance de la dette à long terme.

## LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL

À titre de société sans capital social, l'Administration finance ses besoins opérationnels, y compris le service de sa dette, par le truchement de revenus d'exploitation et de FAA. L'Administration gère ses opérations de façon à s'assurer que les revenus provenant des FAA ne sont pas utilisés pour financer les dépenses opérationnelles permanentes ou soutenir le capital. Les revenus des FAA sont utilisés pour financer les coûts associés au service de la dette et les autres dépenses liées au PEA. L'Administration finance les grandes dépenses d'infrastructure à l'aide de prêts contractés sur le marché des capitaux et de son crédit bancaire.

L'Administration dispose de marges de crédit renouvelables de 364 jours, pour un montant total de 118 millions de dollars, auprès de deux banques canadiennes. Les marges actuelles ont été prolongées pour une autre période de 364 jours, qui prendra fin le 21 octobre 2010. Les marges comprennent un crédit à l'exploitation de 20 millions de dollars, pour les besoins financiers quotidiens, et un crédit supplémentaire de 98 millions de dollars pour payer les dépenses générales de la société, pour établir une réserve liquide et pour financer à court terme des dépenses d'investissement importantes en attendant la finalisation des prêts à plus long terme sur le marché des capitaux.

En 2002, pendant la phase I du PEA, l'Administration a procédé à une émission d'obligations dans le cadre d'un acte constitutif de fiducie (ACF) qui établit les conditions de toutes les dettes, y compris les crédits bancaires et les obligations-recettes. En vertu de l'ACF, l'Administration est tenue de maintenir, avec le fiduciaire, un fonds de réserve pour le service de la dette correspondant à six mois de versements au titre du service de la dette. Au 31 décembre 2009, le solde du fonds de réserve était légèrement supérieur à 10,4 millions de dollars, un montant qui excède le solde requis par l'ACF. Celui-ci oblige également l'Administration à tenir un fonds de réserve pour le fonctionnement et l'entretien, dont le solde minimal doit correspondre à 25 % des dépenses de fonctionnement et d'entretien établies pour l'exercice précédent. Ce fonds peut comprendre des liquidités et des placements détenus par l'Administration, ou un crédit bancaire consenti et non utilisé. Au 31 décembre 2009, un montant de 9,6 millions de dollars sous forme de crédit a été affecté exclusivement par l'Administration au fonds de réserve pour le fonctionnement et l'entretien. À cette date, l'Administration se conformait pleinement aux conditions de sa dette, y compris aux dispositions

de l'ACF liées aux fonds de réserve, aux flux de trésorerie et aux clauses restrictives concernant les taux.

L'Administration a terminé l'exercice 2009 avec des liquidités et des placements à court terme d'une valeur de 11,7 millions de dollars, ce qui n'a pas beaucoup changé par rapport au 31 décembre 2008. Elle a investi une partie des liquidités dans des placements à court terme admissibles en vertu de l'ACF, tout en conservant le reste des liquidités pour investir dans ses programmes d'immobilisations.

Au 31 décembre 2009, les comptes débiteurs de l'Administration ont diminué de 0,4 million de dollars par rapport au 31 décembre 2008, pour atteindre 5,6 millions de dollars. La diminution est attribuable aux montants reçus de Transports Canada dans le cadre de l'accord de contribution pour les services de police. Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2008, ce programme a été transféré de l'ACSTA au gouvernement du Canada (Transports Canada). Le retard de Transports Canada à reformuler et conclure un nouvel accord de contribution a entraîné des retards dans le traitement des demandes de paiement pour ces montants, qui étaient encore en souffrance à la fin de 2008.

Encore au 31 décembre 2009, les comptes créditeurs de l'Administration avaient diminué de 1,2 million de dollars pour atteindre 11,7 millions de dollars. La diminution est attribuable en grande partie aux paiements et à la levée des retenues liées au PEA.

Au cours de 2009, les agences de notation Moody's, Standard & Poors et DBRS ont confirmé la stabilité financière de l'Administration, en ce qui concerne ses obligations-recettes émises en vertu de l'ACF, de même que leur cote de solvabilité de Aa3, A+ et A (élevée) respectivement.

## RISQUES ET INCERTITUDES

### Risques et incertitudes

L'Administration continue d'assumer certains risques indépendants de sa volonté, qui sont susceptibles d'avoir des répercussions importantes sur sa situation financière. Les revenus de l'aéroport dépendent considérablement du nombre de passagers. Ce nombre est fonction de la demande à l'égard des voyages aériens. Les événements des dernières années ont mis en lumière la nature volatile de cette demande et les répercussions des facteurs



externes, notamment les conditions économiques, les épidémies, l'agitation géopolitique (le 11 septembre 2001), la réglementation gouvernementale, le prix des billets d'avion, les taxes supplémentaires imposées sur ces billets et l'incertitude financière de l'industrie aérienne.

Cette incertitude financière, bien que relativement stable au Canada à l'heure actuelle, demeure un risque permanent pour l'Administration. Ce risque est cependant atténué par le fait qu'environ 92 % des passagers qui utilisent l'Aéroport international d'Ottawa sont en partance ou à destination d'Ottawa plutôt qu'en transit. Le nombre des passagers en transit est plus susceptible de fluctuer en raison des modifications aux itinéraires et aux horaires apportées par les compagnies aériennes. En outre, les passagers d'affaires, dont les décisions en matière de voyage sont moins discrétionnaires que celles des passagers d'agrément, forment un pourcentage plus élevé de la fréquentation de l'aéroport.

### Assurance responsabilité aérienne

La disponibilité d'une assurance adéquate est assujettie aux conditions du marché général de l'assurance ainsi qu'au dossier de réclamation et de rendement de l'Administration. Celle-ci 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 a été en mesure de répondre à tous ses besoins en matière d'assurance. Au cours des dernières années, il y a eu des changements importants dans le marché des assurances visant l'aviation, en grande partie à cause des événements du 11 septembre 2001. Ces événements ont limité l'accès à certains produits d'assurance et entraîné une hausse 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 fournisseurs essentiels de services aériens au Canada. Le montant de cette indemnité dépasse la limite de protection de 50 millions de dollars américains offerte aux exploitants d'aéroport par le marché. Le gouvernement du Canada avait déjà fourni cette indemnité en réponse à une décision des assureurs internationaux d'éliminer la protection aux tiers à titre d'assurance aviation pour risque de guerre, qui était disponible avant le 11 septembre 2001. Le gouvernement du Canada n'a pas mentionné qu'il cesserait de fournir cette indemnité.



---

# ÉTATS FINANCIERS DE L'ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER D'OTTAWA

---

31 décembre 2009

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

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

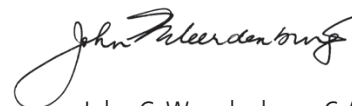
Pour s'acquitter de ses responsabilités en ce qui concerne la présentation de l'information financière et la préservation du patrimoine, la direction estime avoir instauré des systèmes valables de contrôles internes de comptabilité pouvant assurer un degré raisonnable de certitude que les livres et documents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

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

Les états financiers ont été vérifiés par Deloitte & Touche, s.r.l. comptables agréés, désignés lors de l'assemblée 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 2009 et les états des résultats et des bénéfices non répartis 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 2009 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur les corporations canadiennes*, nous déclarons qu'à notre avis, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

*Deloitte & Touche, s.r.l.*

Comptables agréés  
Experts-comptables autorisés

Ottawa, Ontario  
Le 29 janvier 2010

**BILAN**

au 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

	<b>2009</b>	2008
<b>ACTIF</b>		
ACTIF À COURT TERME		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>11 742 \$</b>	11 593 \$
Débiteurs	<b>5 553</b>	5 958
Fournitures renouvelables	<b>1 568</b>	1 469
Frais payés d'avance et avances	<b>749</b>	708
	<b>19 612</b>	19 728
FONDS DE RÉSERVE POUR LE SERVICE DE LA DETTE (note 7 (a))	<b>10 444</b>	10 384
PROPRIÉTÉ, INSTALLATIONS ET ÉQUIPEMENT (note 3)	<b>389 442</b>	395 806
ACTIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONTITUÉES (note 9)	<b>4 128</b>	3 360
AUTRE ACTIF (note 4)	<b>2 930</b>	2 930
	<b>426 556 \$</b>	432 208 \$
<b>PASSIF</b>		
PASSIF À COURT TERME		
Créditeurs et frais courus	<b>11 746 \$</b>	12 850 \$
Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an (note 7)	<b>2 041</b>	1 765
	<b>13 787</b>	14 615
PASSIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES (Note 9)	<b>5 010</b>	4 363
DETTE À LONG TERME (note 7)	<b>343 623</b>	345 456
	<b>362 420</b>	364 434
Engagements et éventualités (note 11)		
<b>BÉNÉFICES NON RÉPARTIS</b> (note 8)	<b>64 136</b>	67 774
	<b>426 556 \$</b>	432 208 \$

(voir les notes accompagnant les états financiers)

AU NOM DU CONSEIL



, administrateur



, administrateur

## ÉTAT DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

de l'exercice terminé le 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

	<u>2009</u>	<u>2008</u>
<b>REVENUS</b>		
Frais d'amélioration aéroportuaire (note 8)	<b>27 261 \$</b>	27 816 \$
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement	<b>19 380</b>	19 707
Redevances d'atterrissage	<b>9 888</b>	10 239
Concessions	<b>9 350</b>	9 857
Stationnement	<b>10 592</b>	10 609
Location de terrain et de locaux	<b>4 879</b>	4 609
Intérêts	<b>116</b>	1 253
Autres revenus	<b>2 392</b>	2 340
	<b>83 858</b>	86 430
<b>DÉPENSES</b>		
Intérêts (note 7 (d))	<b>19 967</b>	19 694
Loyer (note 11)	<b>7 310</b>	10 134
Matériaux, fournitures et services (note 12)	<b>21 708</b>	22 280
Salaires et avantages sociaux	<b>15 628</b>	15 733
Paiements tenant lieu des impôts fonciers	<b>4 486</b>	4 272
	<b>69 099</b>	72 113
BÉNÉFICE AVANT LA DÉPRÉCIATION	<b>14 759</b>	14 317
DÉPRÉCIATION	<b>18 397</b>	17 194
EXCÉDENT DES DÉPENSES SUR LES REVENUS	<b>(3 638)</b>	(2 877)
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS AU DÉBUT DE L'Exercice	<b>67 774</b>	70 651
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS À LA FIN DE L'Exercice	<b>64 136 \$</b>	67 774 \$

(voir les notes accompagnant les états financiers)

**ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE**

de l'exercice terminé le 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

	<u>2009</u>	<u>2008</u>
<b>Encaisse provenant de (utilisée dans)</b>		
<b>Activités d'exploitation :</b>		
Excédent des dépenses sur les revenus	<b>(3 638)\$</b>	(2 877)\$
Ajouter les éléments sans effet sur l'encaisse :		
Dépréciation	<b>18 397</b>	17 194
Amortissement des frais de financement reportés	<b>208</b>	194
Augmentation du passif au titre des prestations constituées	<b>647</b>	750
Augmentation de l'actif au titre des prestations constituées	<b>(768)</b>	(522)
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement d'exploitation :		
Débiteurs	<b>405</b>	472
Frais payés d'avance et fournitures renouvelables	<b>(140)</b>	(142)
Créditeurs et frais courus	<b>1 890</b>	101
Autre	<b>52</b>	(30)
<b>Total d'activités d'exploitation</b>	<b>17 053</b>	15 140
<b>Activités de financement :</b>		
Diminution (augmentation) du fonds de réserve pour le service de la dette (note 7 (a))	<b>(60)</b>	221
Remboursement de la dette à long terme	<b>(1 765)</b>	(1 510)
<b>Total d'activités de financement</b>	<b>(1 825)</b>	(1 289)
<b>Activités d'investissement :</b>		
Acquisition de propriété, installations et équipement	<b>(12 085)</b>	(31 306)
Variation des créditeurs et frais courus se rapportant aux activités d'investissement	<b>(2 994)</b>	(10 385)
<b>Total d'activités d'investissement</b>	<b>(15 079)</b>	(41 691)
<b>Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>149</b>	(27 840)
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au début</b>	<b>11 593</b>	39 433
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin</b>	<b>11 742 \$</b>	11 593 \$

(voir les notes accompagnant les états financiers)

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

de l'exercice terminé le 31 décembre 2009

## 1. DESCRIPTION DE L'ENTREPRISE

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

Les objectifs de l'Administration sont :

- a) de gérer, d'opérer et de développer l'Aéroport international d'Ottawa, les locaux ayant été loués à l'Administration par 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 du transport aérien.

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

L'Administration est exonérée de l'impôt sur le revenu fédéral et provincial, et de la taxe sur le capital de la province de l'Ontario. L'adresse du siège social et du bureau principal de l'Administration est la suivante : Suite 2500, 1000, privé Airport Parkway, Ottawa, Ontario, K1V 9B4.

## 2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers de l'Administration ont été dressés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus (PCGR) du Canada pour les entreprises commerciales.

### Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent l'encaisse et les placements à court terme dont l'échéance est inférieure à 90 jours. Les placements à court terme sont comptabilisés à la juste valeur.

### 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 sont transférées 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.

### Constataion des produits

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

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

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

Les revenus des frais d'amélioration aéroportuaire (FAA), nets des frais administratifs des compagnies aériennes, sont comptabilisés sur une base estimative lors de l'embarquement des passagers.

### Régime de retraite et avantages complémentaires de retraite

L'Administration comptabilise ses obligations de régime de retraite et les avantages complémentaires de retraite lorsque les employés rendent les services qui leur donnent droit à ces bénéfices. Les coûts de ces plans sont déterminés sur une base actuarielle en utilisant la méthode du bénéfice projeté au prorata des services rendus. Ce calcul reflète la meilleure estimation de la direction quant au rendement sur les actifs du régime, au pourcentage d'augmentation de salaire et aux divers autres facteurs incluant la mortalité, les licenciements et le pourcentage de retraite au début de chaque année fiscale. Pour calculer le rendement sur les actifs du régime, ces actifs sont évalués à leur juste valeur. Des gains ou pertes actuariels 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 actuariels 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 ajustements d'évaluation y compris les provisions pour montants irrécouvrables, 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

En 2009, l'Institut canadien des comptables agréés a publié des recommandations comptables additionnelles pour mettre en valeur les divulgations des évaluations de la juste valeur et du risque de liquidité des instruments financiers. En vertu de ces recommandations, tous les instruments financiers évalués à leur juste valeur doivent être classés d'après la hiérarchie suivante :

- Niveau 1 - évaluation fondée sur les prix (non rajustés) cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou passifs identiques;
- Niveau 2 - techniques d'évaluation fondées sur des paramètres du marché observables;
- Niveau 3 - techniques d'évaluation fondées sur des paramètres non observables.

Les actifs financiers de l'Administration incluent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les débiteurs, les avances (qui sont incluses dans les dépenses payées d'avance), et le fonds de réserve pour le service de la dette. La trésorerie et les équivalents de trésorerie et le Fonds de réserve pour le service de la dette sont classés comme détenu pour fins de transaction et sont comptabilisés à la juste valeur et les gains et les pertes réalisés et non réalisés sont constatés dans les résultats de l'exercice où ils surviennent. Les justes valeurs reflètent les prix cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou passifs identiques (niveau 1). Les débiteurs et les avances sont classés comme prêts et créances et sont comptabilisés au coût amorti qui se rapproche de la juste valeur. 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 et la dette à long terme. L'endettement bancaire a été classé comme passif détenu pour 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

Le résultat étendu doit comprendre le revenu net (dans le cas de l'Administration, l'excédent des dépenses sur les revenus ou l'excédent des revenus sur les dépenses) plus ou moins les autres éléments du résultat étendu. Les autres éléments du résultat étendu comprennent les variations provenant des gains et pertes dans les justes valeurs de certains instruments financiers et de couverture, qui, dans le cas de l'Administration, sont nuls. Le cumul des autres éléments du résultat étendu doit être présenté séparément comme composante des bénéfices non répartis.

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 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.

L'Administration a l'intention d'adopter les normes NIIF qui entreront en vigueur le 31 décembre 2011. La transition demandera, dans un but de comparaison, un redressement des montants présentés par l'Administration pour son exercice se terminant le 31 décembre 2010, et du solde d'ouverture du bilan au 1<sup>er</sup> janvier 2010.

Le projet de conversion aux NIIF de l'Administration se compose de trois étapes : étendue et planification, analyse et conception, et mise en pratique et révision. L'Administration a terminé l'étape de l'étendue et de la planification. Cette étape s'est traduite par le développement d'un plan de transition fondé sur les résultats d'une évaluation de haut niveau des différences entre les NIIF et les normes comptables actuelles de l'Administration. Cette évaluation a offert un aperçu des domaines pouvant avoir les plus importantes conséquences sur l'Administration, y compris propriété, installations et équipements et les avantages sociaux. L'Administration a commencé l'analyse et la conception de son plan de conversion aux NIIF pour ces domaines.

La conversion aux NIIF représente une opération considérable qui pourrait affecter de manière appréciable la présentation par l'Administration, de sa position financière et de ses résultats d'exploitation. Comme l'Administration en est encore à l'étape d'analyse et de conception, il lui est impossible de faire une estimation raisonnable de l'impact de cette conversion sur sa présentation financière pour le moment. Les domaines d'importance ci-dessus mentionnés sont établis sur l'information qui est disponible et sont par conséquent sujets à des changements provenant de faits et circonstances pouvant survenir.



### 3. PROPRIÉTÉ, INSTALLATIONS ET ÉQUIPEMENT

(EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2009	2008
<b>Coût :</b>		
Immeubles et installations auxiliaires		
Immeubles et améliorations des immeubles	<b>337 422 \$</b>	331 646 \$
Équipement de dégivrage	<b>7 189</b>	7 191
Passerelles pour piétons	<b>13 361</b>	13 265
Infrastructure de services publics	<b>6 077</b>	5 726
	<b>364 049</b>	357 828
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	<b>50 614</b>	49 710
Améliorations des terrains	<b>22 176</b>	21 977
Mobilier et équipement	<b>22 426</b>	23 286
Équipement et systèmes informatiques	<b>18 081</b>	17 950
Véhicules	<b>10 701</b>	10 408
Construction en cours	<b>598</b>	-
	<b>488 645</b>	481 159
<b>Moins l'amortissement cumulé :</b>		
Immeubles et installations auxiliaires		
Immeubles et améliorations des immeubles	<b>48 141</b>	40 342
Équipement de dégivrage	<b>2 358</b>	2 046
Passerelles pour piétons	<b>2 599</b>	1 935
Infrastructure de services publics	<b>1 563</b>	1 325
	<b>54 661</b>	45 648
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	<b>10 624</b>	8 986
Améliorations des terrains	<b>5 525</b>	4 806
Mobilier et équipement	<b>10 916</b>	10 196
Équipement et systèmes informatiques	<b>12 009</b>	10 591
Véhicules	<b>5 468</b>	5 126
	<b>99 203</b>	85 353
	<b>389 442 \$</b>	395 806 \$

Les frais d'intérêts d'un montant de nul \$ (2008 - 413 000 \$) ont été capitalisés et inclus dans la rubrique construction en cours en 2009.

## 4. AUTRE ACTIF

(EN MILLIERS DE DOLLARS)

Participation dans les produits éventuels du 4160 promenade Riverside, au coût	<b>2009</b>	2008
	<b>2 930 \$</b>	2 930 \$

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 98 millions de dollars au total, pour les affaires générales de la société et pour le financement des frais de construction afférents au Programme d'expansion de l'aéroport. Ces facilités de crédit sont garanties en vertu d'un Acte de fiducie principale (voir note 7) et viennent à échéance le 21 octobre 2010. Les facilités de crédit sont disponibles sous forme de découvert, de prêts à taux préférentiel ou d'acceptations bancaires. En date du 31 décembre 2009, l'Administration avait affecté 9,6 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 2009, l'Administration a une lettre de crédit non payée s'élevant à 2 058 000 \$ 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 tel, 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 des bénéfices non répartis.

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 des revenus provenant des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) tout en maintenant les frais à un minimum : 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 le Programme d'expansion de l'aéroport.

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 mais gère son capital pour se conformer aux engagements de l'Acte de fiducie principale (voir note 7(a)) et pour maintenir ses évaluations de crédit dans le but d'avoir le meilleur accès possible à du financement à coût raisonnable.



## 7. DETTE À LONG TERME

(Les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

	2009	2008
Obligations-recettes décroissantes, 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 capital accélérés, à payer à chaque date de versement d'intérêts à partir du 25 novembre 2004	<b>146 746 \$</b>	147 805 \$
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	<b>200 000</b>	200 000
Dette envers la province de l'Ontario sans intérêts, escomptée à un taux de 6,0 %, remboursable en cinq versements annuels de 532 mille \$ sur une période de 5 ans à partir du 31 janvier 2007	<b>1 034</b>	1 508
Loyer reporté, remboursable au Gouvernement du Canada sans intérêts, en versements mensuels de 19 mille \$ sur une période de dix ans à partir de 2006	<b>1 394</b>	1 626
	<b>349 174</b>	350 939
Moins : les frais de financement reportés	<b>3 510</b>	3 718
	<b>345 664</b>	347 221
Tranche échéant à moins d'un an	<b>2 041</b>	1 765
	<b>343 623 \$</b>	345 456 \$

### 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 financement du Programme d'expansion de l'aéroport (PEA) et pour les affaires générales de la société. Ces affaires comprennent le refinancement de l'endettement bancaire encouru par l'Administration à l'égard du Programme d'expansion de l'aéroport 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 marges 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 productifs de l'Administration, et par une hypothèque non enregistrée que l'Administration détient relative à son droit de location de terrains appartenant à l'aéroport.

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 obligataire, 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, à condition que la condition soit satisfaite au cours de l'exercice suivant.

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

- (c) Le 16 juillet 2003, le Ministre des Transports a annoncé un allègement des loyers à court terme pour les aéroports. En vertu de ce programme, l'Administration pouvait reporter environ 10 % de son loyer sur une période de deux ans qui a commencé le 1<sup>er</sup> juillet 2003 (soit un total de 2,3 millions de dollars). Ce report devra être remboursé, sans intérêts, sur une période de dix ans à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006. Étant donné que ce report n'est pas une réduction permanente de loyer, la totalité des montants du loyer a été comptabilisée comme passif dans les livres comptables.

- (d) Frais d'intérêts

	2009	2008
Intérêts sur obligations	<b>19 697 \$</b>	19 812 \$
Frais d'intérêts - autres	<b>270</b>	295
	<b>19 967</b>	20 107
Moins les intérêts capitalisés	-	(413)
Total des frais d'intérêts	<b>19 967 \$</b>	19 694 \$
Intérêts payés au cours de l'exercice	<b>19 763 \$</b>	19 834 \$

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

2010	2 041 \$
2011	2 339
2012	2 097
2013	2 409
2014	2 747
Au-delà de 2014	337 541

- (f) Frais de financement reportés

	2009	2008
Frais de financement reportés	<b>4,398 \$</b>	4,398 \$
Moins l'amortissement cumulé	<b>(888)</b>	(680)
	<b>3,510 \$</b>	3,718 \$

## 8. FRAIS D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRE (FAA)

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

Le 1<sup>er</sup> septembre 1999, l'Administration a instauré un programme de FAA au montant de 10,00 \$ par passager montant à bord d'un avion, pour financer les coûts des principales dépenses en immobilisations en vertu du Programme d'expansion de l'aéroport. Au 1<sup>er</sup> 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. Les revenus des FAA pour l'exercice 2009 sont comptabilisés déduction faite des frais de recouvrement de 6 % imputés par les compagnies aériennes au montant de 1 729 milliers de dollars (2008 - 1 786 milliers de dollars).

	2009	CUMUL À CE JOUR
<b>Dépenses du Programme d'expansion de l'aéroport :</b>		
Aérogare, stationnement étagé, infrastructure côté piste et côté accueil et autres dépenses du programme	<b>1 488 \$</b>	447 046 \$
Intérêt capitalisé	-	16 969
Charge d'intérêts (y compris les intérêts imputés sur les fonds provenant de l'exploitation)	<b>22 229</b>	135 095
	<b>23 717</b>	599 110
<b>Rentrées de fonds des FAA :</b>		
Revenus des FAA - après frais de recouvrement	<b>27 261</b>	223 895
Intérêts sur les fonds excédentaires	<b>101</b>	9 755
	<b>27 362</b>	233 650
(Augmentation) diminution des débiteurs	<b>325</b>	(1 459)
Revenus des FAA - montants nets encaissés	<b>27 687</b>	232 191
<b>Excédent des dépenses sur les FAA encaissés (encaissements FAA sur les dépenses)</b>	<b>(3 970 \$)</b>	366 919 \$

Au 31 décembre les bénéfices non répartis de l'Administration se composent de :

	2009	2008
Bénéfices non répartis fournis par les frais d'amélioration aéroportuaire :		
Cumul des frais d'amélioration aéroportuaire et intérêts sur les fonds excédentaires	<b>233 650 \$</b>	206 288 \$
Moins : l'amortissement cumulé des actifs du Programme d'expansion de l'aéroport	<b>76 761</b>	62 668
Charge d'intérêts et autres dépenses	<b>138 919</b>	116 157
	<b>17 970</b>	27 463
Bénéfices non répartis fournis par les autres activités	<b>46 166</b>	40 311
Bénéfices non répartis à la fin	<b>64 136 \$</b>	67 774 \$

## 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 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 régime 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'augmentation de l'indice des prix à la consommation jusqu'à un maximum de 8 % pour n'importe quelle année. Les coûts du régime de retraite sont imputés aux résultats lorsque les services sont rendus, et sont à partir d'une évaluation actuarielle de l'obligation.

En plus des prestations du régime de retraite, l'Administration fournit d'autres prestations de retraite à ses employés tels que l'assurance-santé

et les indemnités de départ au moment de la retraite ou du licenciement. L'Administration constate par régularisation 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 2008 (complétée et déposée en juin 2009) démontre que le plan accusait un déficit de 1 431 000 \$ sur base de capitalisation (principe de continuité d'exploitation). Ce montant diffère du montant présenté ci-dessous pour fins comptables, puisque l'obligation est calculée 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 de créance de haute qualité dont les flux de trésorerie correspondent aux moments et montants des versements prévus des 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 2008, le régime avait un déficit en vertu de l'approche de solvabilité d'un montant de 4 009 000 \$ (4 727 000 \$ au 31 décembre 2007) 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 789 200 \$ en 2009 (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 de 2006 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 la lettre de crédit a été augmenté pour atteindre 2 058 000 \$ en date du 1<sup>er</sup> décembre 2009 conformément au règlement.

La prochaine évaluation actuarielle du régime de retraite en date du 31 décembre 2009 devra être complétée et déposée au plus tard en juin 2010. D'après l'analyse actuarielle des prestations du régime de retraite la plus récente, complétée le 31 décembre 2008 et extrapolée au 31 décembre 2009, le statut du régime de retraite est le suivant :

	<b>2009</b>	2008
Juste valeur de l'actif du régime		
Composante au titre des prestations déterminées	<b>27 933 \$</b>	24 262 \$
Composante au titre des prestations constituées	<b>4 875</b>	3 512
	<b>32 808</b>	27 774
Obligation au titre des prestations constituées	<b>35 904</b>	28 079
Situation de capitalisation - déficit du régime	<b>(3 096)</b>	(305)
Solde des montants non amortis	<b>7 224</b>	3 665
Actif au titre des prestations constituées	<b>4 128 \$</b>	3 360 \$

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

L'Administration offre, en plus de ses régimes de retraite, certains avantages complémentaires de retraite à ses employés. Le statut des avantages complémentaires de retraite au 31 décembre est le suivant :

	<b>2009</b>	2008
Obligations pour les autres avantages complémentaires à la retraite	<b>6 423 \$</b>	4 952 \$
Solde des montants non amortis	<b>1 413</b>	589
Passif au titre des prestations constituées	<b>5 010 \$</b>	4 363 \$

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

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

Les hypothèses économiques significatives utilisées par les actuaires de l'Administration pour mesurer les obligations en matière de prestations de retraite au 31 décembre sont les suivantes :

	<b>2009</b>	2008
Taux d'actualisation pour déterminer les dépenses	<b>7,50%</b>	5,50%
Taux d'actualisation pour déterminer les obligations à la fin	<b>6,25%</b>	7,50%
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	<b>7,0%</b>	7,0%
Taux de croissance moyenne de la rémunération	<b>3,75%</b>	3,75%
Taux d'augmentation des coûts relatifs aux soins de santé	<b>9,0%</b>	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	<b>5,0%</b>	5,0%

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

	<b>2009</b>	2008
Fonds de revenu fixe	<b>38%</b>	43%
Fonds d'actions - Fonds canadiens	<b>17%</b>	15%
Fonds d'actions - Fonds américains	<b>20%</b>	18%
Fonds d'actions - Fonds internationaux	<b>12%</b>	11%
Fonds de marché émergents	<b>3%</b>	3%
Fonds de placements immobiliers	<b>10%</b>	10%

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

	<b>2009</b>	2008
Cotisations de l'employeur, régime de retraite à prestations déterminées	<b>625 \$</b>	635 \$
Cotisations de l'employeur, paiements spéciaux de solvabilité	<b>789 \$</b>	762 \$
Cotisations des employés, régime de retraite à prestations déterminées	<b>213 \$</b>	224 \$
Prestations versées, régime de retraite à prestations déterminées	<b>797 \$</b>	611 \$
Cotisations de l'employeur, régime à cotisations déterminées	<b>354 \$</b>	278 \$
Cotisations des employés, régime à cotisations déterminées	<b>466 \$</b>	379 \$

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 :

	<b>2009</b>	2008
Élément du régime de retraite à prestations déterminées	<b>685 \$</b>	930 \$
Élément du régime de retraite à cotisations déterminées	<b>354</b>	278
Autres avantages complémentaires de retraite	<b>747</b>	922
Total	<b>1 786 \$</b>	2 130 \$

## 10. INSTRUMENTS FINANCIERS

(Les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

### Juste valeur

La trésorerie et équivalents de trésorerie et le Fonds de réserve pour le service de la dette de l'Administration sont reflétés dans les états financiers à leurs justes valeurs. Les justes valeurs reflètent les prix cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou passifs identiques (niveau 1). Au 31 décembre 2009, d'après les taux d'intérêts de référence et les écarts de taux pour des instruments similaires en fin d'exercice, la juste valeur estimative des obligations-recettes à long terme des Séries B et D s'élevait à 159,7 millions de dollars et 203,6 millions de dollars respectivement (141,6 millions de dollars et 183,4 millions de dollars respectivement en 2008). Les justes valeurs des autres dettes à long terme s'apparentent à leurs valeurs comptables puisque les taux et les modalités sont semblables si l'on prend en considération leur échéance et taux du 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'intérêts du marché.

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

	<b>2009</b>		2008	
	<b>VALEUR COMPTABLE</b>	<b>TAUX D'INTÉRÊT À LA FIN</b>	VALEUR COMPTABLE	TAUX D'INTÉRÊT À LA FIN
Trésorerie et équivalents de trésorerie (taux flottants)	<b>11 742 \$</b>	<b>0,22%</b>	11 593 \$	1,57%
Fonds de réserve pour le service de la dette (taux flottants)	<b>10 444 \$</b>	<b>0,28%</b>	10 384 \$	3,10%
Dette à long terme (taux fixe)	<b>345 664 \$</b>	<b>voir la note 7</b>	347 221 \$	voir la note 7

L'Administration a contracté une dette à long terme à taux fixe, et par conséquent, l'incidence des variations des taux d'intérêts n'a aucun effet sur les versements d'intérêts tant que la dette n'est pas refinancée. Néanmoins, des variations dans les taux d'intérêts 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, la trésorerie et équivalents de trésorerie ainsi que le Fonds de réserve pour le service de la dette de l'Administration sont soumis à des taux d'intérêts flottants. La direction a droit de regard sur les taux d'intérêts qui s'appliquent à sa trésorerie et équivalents de trésorerie, ainsi qu'à son Fonds de réserve pour le service de la dette. Ces fonds sont investis de temps à autres 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'intérêts avaient été de 50 points de base (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 120 milliers de dollars en raison de la fluctuation des taux d'intérêts 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 2 058 000 \$ 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 obligataire (voir la note 7), l'Administration est tenue de prendre les mesures nécessaires, telles qu'augmenter ses 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, à condition que la condition soit 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 capital 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 suivants 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 53 % (55 % en 2008) 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 92 % 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 la gestion, l'exploitation et le développement de l'Aéroport international d'Ottawa. Ce bail foncier contient des mesures de conformité avec des exigences qui comprennent : normes environnementales, couverture minimale d'assurance, normes précises en matière de comptabilité et de divulgation, et divers autres éléments ayant un impact important sur l'exploitation quotidienne de l'aéroport. L'Administration croit s'être conformée à toutes les exigences contenues dans le bail.

Le bail contient une option de renouvellement de 20 ans qui peut être exercée à l'échéance du bail. À l'échéance de cette période, à moins d'une

prolongation, l'Administration est obligée de rendre le contrôle de l'aéroport au propriétaire.

En 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. D'après la nouvelle formule mise en place à partir de 2010, le loyer sera calculé comme une redevance établie sur un pourcentage de revenu brut annuel d'après un barème progressif.

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

2010	6,1 millions \$
2011	6,2 millions \$
2012	6,4 millions \$
2013	6,6 millions \$
2014	6,8 millions \$

Au 31 décembre 2009, l'Administration avait émis une lettre de crédit relative au régime de retraite de l'Administration (voir la note 8) au montant de 2 058 000 \$. La lettre de crédit vient à échéance le 31 décembre 2010.

En plus de ce qui précède, l'Administration a des engagements d'exploitation dans le cours normal des affaires requérant des versements de 7,7 millions de dollars en 2010 et qui diminuent au cours des cinq prochains exercices au fur et à mesure que les contrats viennent à échéance. Au 31 décembre 2009, le montant total de ces engagements d'exploitation se chiffrait à 17,9 millions de dollars. Ces engagements sont en plus des contrats pour l'acquisition et la construction de propriété, installations et équipement totalisant environ 5,6 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'Administration canadienne de sûreté du transport aérien (ACSTA), agent du gouvernement canadien, aux fins de contribution, par ACSTA, aux frais du maintien de l'ordre encourus par l'Administration pour assumer ses responsabilités. La responsabilité de ce programme est passée aux mains du Gouvernement du Canada (Transports Canada) au cours de l'exercice 2008 et prendra fin le 1<sup>er</sup> janvier 2010. Les contributions sont déterminées chaque année par Transports Canada jusqu'à un maximum ne devant pas dépasser les coûts admissibles encourus par l'Administration pour assurer ces services. L'Administration a reconnu des contributions d'un montant de 999 000 \$ (2008 - 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.

## 13. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin que la présentation soit conforme à celle adoptée pour l'exercice courant.

