

ÉTABLIR DES LIENS ICI ET DANS LE MONDE



Rapport annuel 2010

International Airport
Authority

Ottawa



Administration de
l'aéroport international

Mission

Avec l'aide de ses partenaires, l'Administration jouera un rôle de chef de file pour offrir des installations et des services aéroportuaires sécuritaires, durables et abordables à la collectivité de la région de la capitale nationale.

Vision

Être la plaque tournante du transport de la région de la capitale nationale.

Objectifs stratégiques

- Se tailler une réputation de chef de file de l'industrie en planification, en élaboration et en exploitation d'installations aéroportuaires de classe mondiale;
- Gérer d'une manière sûre les éléments des activités aéroportuaires dont l'Administration est responsable, et inciter de façon proactive nos partenaires à s'acquitter de leurs responsabilités en vue d'assurer la sûreté du campus dans son ensemble;
- Exploiter les installations aéroportuaires d'une manière sécuritaire et conforme aux lois fédérales pertinentes;
- Continuer de collaborer de façon proactive avec tous les paliers de gouvernement, les villes d'Ottawa et de Gatineau, les communautés locales et les principaux intervenants pour mieux servir la région;
- Favoriser des partenariats qui contribuent à la viabilité de l'aéroport et à la croissance socio-économique du milieu;
- Recruter et maintenir une main-d'œuvre productive et de grande valeur, qui est passionnée par son travail, qui partage nos valeurs et qui est déterminée à réaliser la mission et les objectifs de l'Administration;
- Assurer à notre clientèle variée et dynamique un service inégalé dans l'industrie;
- Renforcer d'avantage la priorité commerciale de l'Administration;
- Gérer les activités de l'aéroport de manière responsable sur les plans financier, environnemental et social;
- Favoriser la durabilité dans tous les aspects de ses activités et dans l'ensemble du campus.

Valeurs organisationnelles

L'Administration mène ses activités en s'appuyant sur les valeurs suivantes :

- Responsabilité;
- Transparence;
- Imputabilité;
- Intégrité.



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

Lorsque la première équipe de direction de l'Administration a élaboré la vision initiale de l'organisation, en 1997, elle a opté pour l'énoncé « Établir des liens avec le monde ». Ces mots ont guidé les décisions et les activités pendant plus d'une décennie, et ils nous ont bien servis. Vous avez peut-être remarqué notre nouvel énoncé de vision, qui paraît sur la page couverture intérieure du présent rapport. Les mots ont changé, pour tenir davantage compte des nouvelles possibilités qui s'offrent à l'aéroport et à la ville. Même s'il ne figure plus dans l'énoncé, le mot « liens » fera toujours partie intégrante de la philosophie de l'Administration et de ses activités, et il n'aura peut-être jamais été aussi significatif qu'en 2010.

Le nombre de passagers, les revenus et les bénéfices, qui ont connu une croissance de 5,7 pour cent, 7 pour cent et 16 pour cent respectivement par rapport à l'an dernier, ont pavé la voie aux réussites de 2010. Vous lirez dans le rapport les facteurs qui ont contribué aux très bons résultats affichés dans tous les secteurs, mais auparavant, nous tenons à souligner quelques réalisations. D'abord, les efforts consacrés à l'amélioration de nos services aériens sont constants et de très haut calibre, et la récompense de ces efforts s'est manifestée au cours de l'exercice financier, sous la forme de nouveaux vols et d'une capacité d'accueil accrue. En ce qui concerne les résultats financiers, il faut applaudir les efforts de nos employés, qui ont constamment à cœur la responsabilité fiscale et la santé financière de l'Administration.



Paul Benoit, Président et chef de la direction,
Raymond Brunet, Président du Conseil d'administration

L'Administration est peut-être tenue, en vertu des conditions du bail foncier conclu avec Transports Canada, de réinvestir tous les bénéfices dans l'exploitation de l'aéroport, mais elle le fait surtout parce qu'elle considère cette obligation comme un devoir à titre de gardienne d'une fiducie publique de grande valeur. Conformément à cette philosophie, l'Administration a investi considérablement en 2010, dans l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité de l'aérodrome. Elle a acquis de nouveaux véhicules de pointe de déneigement et des camions d'incendie à un coût de 11 millions \$. Après une formation et un entraînement poussés du personnel, le nouvel équipement a été mis en activité à la fin d'octobre, juste à temps pour la saison des voyages de l'hiver.

Un plus grand nombre de passagers a entraîné une demande accrue à l'égard de nos installations et de nos services. Cela s'est manifesté dans la nécessité de nous doter d'un stationnement plus spacieux; le stationnement étagé était constamment rempli à plus de 85 pour cent de sa capacité pendant les périodes de pointe, ce qui est considéré comme une utilisation à plein rendement. Pour régler ce problème, l'Administration a lancé, en mai, un projet de 35 millions \$ visant l'expansion et

l'amélioration du stationnement étagé. Nous sommes heureux de pouvoir dire que le projet sera complété à l'automne de 2011, dans le respect des limites qui ont été établies pour l'échéancier et le budget.

L'exercice 2010 n'a pas été uniquement une année de travail pour l'équipe de l'Administration : nous avons également eu du plaisir – du plaisir qui a eu des répercussions positives et significatives sur nos communautés. Que ce soit en appuyant les efforts de nos partenaires, comme ceux d'Air Canada et d'Air Transat, qui ont tous deux organisé des vols de secours pour faire parvenir des fournitures et des ressources à l'île dévastée d'Haïti, en organisant une campagne de financement très réussie dans l'ensemble du campus pour l'achat d'abris ou en coordonnant le Défi de tir d'avion le plus réussi de l'histoire, nos employés ont démontré leur solidarité de façon éloquente avec les gens dans le besoin.

Pour ces raisons et pour de nombreuses autres, 2010 a été une année exceptionnelle. L'Administration et l'aéroport lui-même ont été acclamés sur une grande échelle au cours de l'année dans divers secteurs, notamment les concessions, le tourisme, les affaires et le service à la clientèle. Le présent rapport vous informera sur les prix prestigieux que nous avons remportés, mais laissez-nous vous dire que nous sommes excessivement fiers de ces réalisations. Nous sommes particulièrement emballés d'avoir été classés au premier rang mondial pour la satisfaction de la clientèle dans la catégorie des aéroports qui accueillent de deux à cinq millions de passagers par an, selon le programme d'analyse comparative Qualité des services aéroportuaires (QSA) administré par le Conseil international des aéroports. Ce point culminant constitue une grande récompense, qui confirme le bien-fondé des efforts consacrés par tous les employés aux secteurs qui nécessitaient une amélioration.

Ces prix relèvent des contributions de nos partenaires sur le campus aéroportuaire. Les compagnies aériennes, les détaillants, les concessionnaires, le personnel d'entretien, les organismes gouvernementaux, les services de police et de sécurité, les bénévoles, les surveillants des stationnements et les entrepreneurs en construction ont tous eu un rôle à jouer pour faire de cet aéroport un chef de file, tant à l'échelle locale que mondiale. Pour tout cela et pour davantage encore, nous leur en sommes reconnaissants.

Lorsqu'il est question des prix du programme QSA en particulier, nous avons une dette non seulement envers les clients qui ont rempli le questionnaire des sondages trimestriels, mais encore envers tous ceux qui nous ont transmis leurs commentaires au cours des ans, car ces commentaires nous ont incités à être à l'écoute, à agir et à apporter des améliorations. Nous l'avons dit et nous le répétons : nous voulons savoir ce que les passagers et les visiteurs pensent de l'aéroport et de la façon dont nous répondons à leurs besoins. Nous étions impatients d'obtenir vos commentaires, nous le sommes toujours et nous le serons encore à l'avenir. Il s'agit d'établir des liens.

L'année 2010 n'aurait jamais été exceptionnelle sans le dévouement et le professionnalisme de ceux que nous considérons comme la meilleure équipe de toutes les administrations aéroportuaires partout dans le monde. Encore une fois, l'équipe a relevé le défi et réalisé l'impossible. Nous remercions chacun des membres de l'équipe, non seulement pour leur travail quotidien, mais encore pour être des ambassadeurs de l'aéroport dans leur communauté respective et pour renforcer les liens en notre nom.

L'Administration a la chance d'être gouvernée par un Conseil d'administration qui a vraiment à cœur le rôle que joue l'aéroport dans la collectivité. Comme c'est le cas de tous les

conseils d'administration, les membres de notre conseil sont nommés pour un mandat d'une durée déterminée, et en 2010, il y a eu plusieurs changements au sein du Conseil. Au début de l'année, nous avons été attristés par le décès de l'administrateur Patrick Murray, qui avait été nommé par le gouvernement de l'Ontario et qui siégeait au Conseil depuis 2006. Nous avons également fait nos adieux à Pamela Sweet, désignée par la Ville d'Ottawa en 2001. L'implication de Pamela à l'égard de l'environnement et son expertise dans le domaine de la planification urbaine vont nous manquer. Nous avons cependant eu la chance d'accueillir M. Chris Carruthers, nommé hors cadre, et M. John Boyd, qui a été désigné par la province d'Ontario. Comme toujours, le temps, l'attention et le talent que consacre chacun des membres du Conseil aux affaires de l'Administration sont très appréciés.

Bien qu'il soit difficile de répéter une année comme l'année 2010, soyez assurés que nous continuerons de consacrer toute notre attention au service à la clientèle ainsi qu'à la sécurité et à l'efficacité du transport aérien pour les passagers, et nous ferons en sorte que l'Aéroport international d'Ottawa continue d'être une source de fierté pour la région de la capitale du Canada.



Raymond Brunet
Président du Conseil d'administration



Paul Benoit
Président et chef de la direction

lien

[l|R] n. m.

• v. 1120; lat. ligamen, de ligare ==> lier
[...]

2 : (Abstrait) Ce qui relie, unit. *Ces faits n'ont aucun lien entre eux.* ==> enchaînement, relation, suite. *Lien de cause à effet.* ==> corrélation, liaison. *Lien logique.* ==> analogie, rapport. *Établir le lien, faire le lien entre deux événements.* ==> rapprochement. *Des « remarques inachevées, sans lien »* (Chardonne). ==> décousu.

3 : (1226) Ce qui unit entre elles deux ou plusieurs personnes. ==> liaison, nœud, relation. *Lien de famille, de parenté, de solidarité.* Les liens du sang, de l'amitié. ==> attache. *Nouer des liens étroits avec qqn. Rompre des liens (avec qqn). Je vous déclare unis par les liens du mariage* (paroles du maire, lorsqu'il célèbre un mariage). « *l'habitude finit par créer une espèce de lien* » (Loti). « *Plus le lien social s'étend, plus il se relâche* » (Rousseau).

4 : Élément (affectif, intellectuel) qui attache l'homme aux choses. ==> affinité. « *Il était lié aux choses par des liens invisibles* » (France).
[...]

2 : Métaph. et fig. Ce qui maintient (qqn) dans un état d'étroite dépendance. ==> assujettissement, chaîne, servitude. « *délivré des liens du travail* » (Baudelaire). Liens moraux, affectifs.

*Le Petit Robert

Revue de 2010

Une circulation aérienne saine liée à la santé de l'économie locale

Ce qui importe pour un aéroport, c'est d'établir des liens, dans tous les sens du terme. Non seulement lions-nous une ville à une autre ou un pays à un autre, mais nous nouons également des liens entre les gens. Nous voyons tous les jours des gens établir ou consolider des liens à l'Aéroport d'Ottawa, tel le soldat qui revient à sa fiancée après un service de six mois en Afghanistan, et des grands-parents qui voyagent à Ottawa afin de voir leur nouveau petit-fils pour la première fois. Il y a également l'étudiant fébrile qui arrive à temps pour entreprendre ses études universitaires ou la jeune femme récemment diplômée qui a atterri à Ottawa pour sa première réunion d'affaires. Ce ne sont là que quelques exemples; nous sommes témoins de ces liens tous les jours.

Nous sommes fiers du rôle que nous jouons, mais ce n'est qu'un des nombreux liens qui définit l'identité de l'Administration de l'aéroport et ce qui compte pour nous. Nous nous efforçons également de renforcer nos liens avec la réglementation sur la sécurité, d'offrir au grand public de nombreux moyens de communiquer avec nous et d'assurer une liaison solide entre notre stabilité financière et nos décisions en matière de dépenses. Le présent rapport concerne ces liens et bien d'autres.

L'économie canadienne s'est rétablie en 2010. En général, l'année 2009 a été caractérisée par des conditions économiques faibles et des craintes que la santé financière d'Air Canada et ses problèmes avec son personnel n'aient des répercussions négatives sur l'Administration. Après la résolution positive de ces problèmes, l'Administration a été en mesure de retourner à des activités plus normales, en investissant dans des projets qui avaient été mis temporairement de côté et en comblant des postes qui étaient demeurés vacants.

Le nombre de passagers s'est également rétabli en 2010. En fait, l'Administration a enregistré une circulation record de près de 4,5 millions de passagers pour les vols domestiques, internationaux et transfrontaliers. Cette augmentation de 5,7 pour cent a plus que compensé la faible baisse de 2009 et a permis de battre le record précédent établi en 2008.

Les revenus en 2010, ont grimpé de 7 pour cent, pour s'établir à 89,7 millions \$, comparativement à 83,8 millions \$ en 2009, ce qui reflète une meilleure conjoncture économique et une hausse du nombre de

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

	2006	2007	2008	2009	2010	TOTAL
Salaires	13 367 \$	14 191 \$	15 733 \$	15 628 \$	17 294 \$	76 213 \$
Payments tenant lieu des taxes municipales	3 875	4 069	4 272	4 486	4 560	21 262
Frais d'exploitation	16 500	17 000	22 000	21 000	25 000	101 500
Immobilisations	23 000	57 000	31 000	12 000	21 000	144 000
	56 742 \$	92 260 \$	73 005 \$	53 114 \$	67 854 \$	342 975 \$

Notes :

Les salaires incluent les avantages sociaux.

Paiements tenant lieu de taxes municipales (PTLT) - payés 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.

passagers. Par conséquent, l'Administration a terminé l'année 2010 avec des bénéfices avant amortissement de 17,1 millions\$ comparativement à 14,8 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009. Comme toujours, ces bénéfices seront réinvestis dans l'exploitation et le développement.

À notre avis, ces résultats constituent un baromètre en matière de santé pour la région d'Ottawa-Gatineau, qui a été, pour de nombreuses raisons, plus ou moins protégée au cours de la récession, et bien que certaines organisations et familles aient réduit leur budget de dépenses pour les voyages d'agrément, l'Aéroport d'Ottawa n'a pas été aussi touché que certains autres aéroports nord-américains.

Compagnies aériennes

Nos partenaires aériens apprécient le dynamisme de l'économie locale, et ils ont poursuivi l'ajout de nouvelles liaisons et l'augmentation de leur capacité en 2010. Les vols de US Airways vers Charlotte (Caroline du Nord) et les vols saisonniers de WestJet vers Las Vegas (Nevada) constituent deux nouvelles liaisons notables. Dans le cas de la ville de Charlotte, qui héberge l'une des trois plaques tournantes de US Airways, la nouvelle liaison ouvre la porte du large réseau de la compagnie aérienne. En ce qui concerne Las Vegas, la ville est l'une des destinations les plus demandées à partir d'Ottawa, et l'aller-retour du jeudi-dimanche offre la parfaite évasion. Air Canada a également commencé à desservir les régions nordiques avec des vols à destination d'Iqaluit, et la compagnie aérienne a aussi ajouté un service saisonnier vers Regina.

Les transferts d'aéronefs par plusieurs compagnies aériennes et les fréquences plus élevées de certaines liaisons ont augmenté le nombre des sièges disponibles. Nous

remercions donc nos partenaires aériens, qui ont contribué à l'augmentation du nombre des passagers de l'aéroport d'Ottawa en 2010, notamment Porter, dont le volume d'affaires s'est accru considérablement, WestJet, Delta, US Airways et Bearskin.

Une plus grande efficacité entraîne un meilleur service à la clientèle

Le rétablissement de la santé économique et des prévisions plus optimistes quant au nombre de passagers nous ont permis de donner un second souffle à des projets qui avaient été mis en attente pendant la récession. Les sections ci-après présentent quelques-uns de ces projets.

Réaménagement du secteur de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)

Étant donné que le nombre de passagers des vols transfrontaliers et internationaux continue de croître, les activités de l'ASFC doivent se dérouler avec une plus grande efficacité. Pour soulager la congestion, l'Administration a collaboré avec l'ASFC à un projet visant l'amélioration des temps de traitement et la diminution des files d'attente dans le secteur des activités de Douanes Canada. Les travaux préliminaires ont été terminés en 2010, juste avant la ruée des Fêtes. Ces travaux comprenaient l'ajout de deux postes aux lignes d'inspection primaire, ce qui a fait passer le nombre de ces postes de 8 à 10, l'amélioration de la gestion des files d'attente, la modification de l'accès à Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) par le truchement du secteur d'inspection secondaire existant et une meilleure circulation pour les passagers en transit.

Les travaux supplémentaires prévus pour 2011 offriront plus d'espace aux agents de l'ASFC pour leurs inspections secondaires

Revue des cinq dernières années

(en milliers de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010
Revenus	75 820 \$	84 713 \$	86 430 \$	83 798 \$	89 723 \$
Dépenses avant dépréciation	64 943	66 491	72 113	69 039	72 635
Revenus avant dépréciation	10 877	18 222	14 317	14 759	17 088
Immobilisations	23 445	57 058	31 306	12 085	31 816
Revenus des FAA	24 926	28 283	27 816	27 261	28 254

Prévisions sur cinq ans

	Passagers	Croissance annuelle	Mouvements d'aéronefs	Croissance Annuelle	Loyer versé à Transports Canada	Croissance annuelle
1997	3 046 368	6,6 %	67 867		3 977 000 \$	
1998	3 110 548	2,1 %	77 202	13,8 %	5 301 000 \$	33,3 %
1999	3 211 607	3,3 %	81 808	6,0 %	5 948 000 \$	12,2 %
2000	3 434 345	6,9 %	78 301	-4,2 %	6 145 000 \$	2,6 %
2001	3 391 295	-1,3 %	72 630	-7,2 %	8 840 000 \$	43,9 %
2002	3 216 886	-5,1 %	68 499	-5,7 %	11 005 000 \$	24,5 %
2003	3 262 345	1,4 %	69 798	1,9 %	11 329 000 \$	2,9 %
2004	3 609 885	10,7 %	69 626	-0,2 %	11 643 000 \$	2,8 %
2005	3 735 433	3,5 %	66 146	-5,0 %	12 958 000 \$	11,3 %
2006	3 807 756	1,9 %	65 396	-1,1 %	12 487 000 \$	-3,6 %
2007	4 088 528	7,4 %	72 342	10,6 %	11 546 000 \$	-7,5 %
2008	4 339 225	6,1 %	79 777	2,0 %	10 134 120 \$	-12,2 %
2009	4 232 830	-2,5 %	81 120	1,7 %	7 300 000 \$	-28,0 %
2010	4 473 894	5,7 %	86 009	6,0 %	6 100 000 \$	-16,4 %
2011	4 621 500	3,3 %	88 200	2,5 %	7 000 000 \$	14,8 %
2012	4 783 000	3,5 %	90 000	2,0 %	7 300 000 \$	4,3 %
2013	4 945 000	3,4 %	91 800	2,0 %	7 500 000 \$	2,7 %
2014	5 113 000	3,4 %	93 600	2,0 %	8 000 000 \$	6,7 %
2015	5 281 000	3,3 %	95 500	2,0 %	8 300 000 \$	3,8 %

Notes :

Valeur nette du gouvernement fédéral au moment du transfert : 75 millions \$

Prévision du loyer total 1997-2015 : \$163 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.

et donneront lieu à une nouvelle disposition du secteur de CIC en vue d'améliorer la circulation des passagers, tout en réduisant les temps de traitement.

Plus grand, bien content



Pour répondre à la demande d'espaces de stationnement supplémentaires dans des installations qui, depuis plusieurs années, sont utilisées à plein rendement pendant les périodes de pointe, l'Administration a lancé, en mai dernier, un projet d'agrandissement du stationnement

étagé d'une valeur de 35 millions \$. Le projet comprend l'ajout, du côté nord du stationnement existant, d'une structure de béton précontraint par post-tension. Le projet permettra de créer environ 850 places de stationnement supplémentaires. En outre, une nouvelle toiture couvrira la structure entière, de nouveaux panneaux de signalisation seront ajoutés dans tout le stationnement, et les installations seront rénovées de façon à répondre aux dernières normes en matière de sécurité des personnes. L'équipe du projet, qui travaille sous la supervision du personnel de l'Administration de l'aéroport, est composée des entreprises suivantes : ZW Group, gestionnaire général du projet; Norr Ltd, dont fait partie le groupe Ainley, Walker Parking Consultants, Envision et Corush Sunderland Wright, qui fourniront les services d'architecture et d'ingénierie; Morrison Hershfield Ltd, qui procèdera à tous les examens liés aux codes de construction et PCL Constructors Inc., qui agit à titre de gérant de construction.

La construction était bien en avance sur les prévisions et, à la fin de l'année, nous avons pu offrir 300 nouvelles places de stationnement au public, ce qui a permis d'éviter des problèmes de capacité attribuables à la période de pointe des vols nolisés. La construction se poursuivra jusqu'à l'automne de 2011, et les travaux devraient être terminés dans les limites du budget, comme ce fut le cas de tous les grands projets d'immobilisations entrepris par l'Administration depuis 1997.

Nos locataires étaient également pris par leurs projets de construction en 2010, tant à l'intérieur de l'aérogare que sur les terrains de l'aéroport.

Senate Chambers

La compagnie HMS Host a entrepris un grand projet de rénovation à l'automne en vue d'améliorer et d'agrandir le bar-restaurant Senate Chambers, situé dans la salle d'attente des vols transfrontaliers. Le projet a été bien mené, et le résultat est un espace fluide et contemporain, qui offre maintenant, grâce à une cuisine plus spacieuse et un nouveau système de ventilation, un menu plus complet et plus diversifié. Le nouveau menu et le personnel amical du bar-restaurant ont fait l'objet de commentaires élogieux de la part de la clientèle.



Senate Chambers après les rénovations

L'Aéroport international d'Ottawa a connu une année record en remportant des prix prestigieux dans les domaines de la satisfaction à la clientèle, des concessions, du tourisme et du marketing ainsi que pour ses réalisations en affaires.

#1 Airport
in the World

2-5 Million Passengers

1^{er} aéroport
au monde

2 à 5 millions de passagers



2010



Hunt Club Place

Ceux qui passent régulièrement par l'intersection du chemin Hunt Club et de la promenade Riverside ont été témoins d'une transformation au cours des dernières années. D'abord, il y a eu la construction et l'ouverture du T&T Supermarket, puis d'autres commerces se sont installés au centre commercial attenant au supermarché. En 2010, Second Cup et Harvey's y ont ouvert des commerces avec service au volant, puis ce fut au tour des restaurants Bambú et Moxie's Classic Grill. Le développement de ce secteur commercial se poursuit, et l'ouverture d'autres commerces est prévue en 2011. Si l'on en juge par le nombre de véhicules que l'on voit tous les jours dans le stationnement du centre commercial, les locataires de Hunt Club Place semblent faire de bonnes affaires.

Centre d'exposition de la capitale

Les terrains de l'aéroport occuperont une place importante dans l'avenir des expositions commerciales de la région, grâce aux négociations qu'a menées l'Administration avec le groupe Shenkman, en vue de la location d'un terrain à l'intersection de la promenade Uplands et du Airport Parkway pour la construction d'un centre d'exposition de 21 000 m² (225 000 pi²). Les travaux sur le terrain ont débuté en novembre, après que le locateur eût obtenu les approbations nécessaires des gouvernement pertinents. Il est à noter que l'Administration a commandé sa propre évaluation environnementale afin de s'assurer que le projet n'entraîne aucune répercussion négative sur l'environnement.

Investissements dans la sécurité

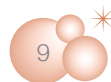
Le 27 octobre dernier, l'Administration présentait les nouvelles acquisitions de son parc de véhicules, soit quatre nouveaux véhicules pour le Service d'intervention

d'urgence de l'aéroport et sept nouveaux véhicules de déneigement multifonctionnels. Ces nouveaux équipements représentent un investissement de 11 millions \$ dans l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité des installations aéroportuaires.

Le renouvellement du parc de véhicules d'intervention d'urgence a débuté en 2009 par l'acquisition d'un nouveau véhicule de commandement, et il a été complété au cours des derniers mois par l'arrivée de trois nouveaux camions d'incendie Panther 6 x 6 du constructeur Rosenbauer. Chacun de ces camions est doté de réservoirs plus grands pour l'eau et la mousse extinctrice, qui améliorent de 30 pour cent la capacité de lutte contre les incendies. Un des nouveaux camions est équipé d'une lance-canon extensible de grande portée (HRET) monté dans une tourelle et d'une lance perforatrice capable de percer le fuselage d'un aéronef pour accéder à un incendie qui y fait rage.

Les véhicules de déneigement multifonctionnels sont équipés d'un chasse-neige, d'une balayeuse et d'une brosse tractée. Ces unités à quatre roues motrices sont également équipées d'une lame de 24 pieds de largeur et d'une balayeuse de 22 pieds de diamètre. Ensemble, elles peuvent dégager une bande de 120 à 140 pieds de largeur en un seul passage. Ces déneigeuses pourront nettoyer une piste complète en une quinzaine de minutes, alors que cette opération prenait jusqu'à tout récemment plus de 40 minutes. Ce gain d'efficacité aidera les lignes aériennes partenaires de l'Administration à respecter l'horaire de leurs vols en cas de mauvais temps.

Les deux catégories de véhicules bénéficient de plusieurs avancées technologiques. Tous ces véhicules sont équipés d'appareils de vision nocturne, d'une caméra infrarouge à balayage frontal et d'un système de vision artificielle jumelé à un dispositif de géolocalisation mondial (GPS). Ces systèmes



augmenteront la sécurité des pompiers et des opérateurs qui utilisent ces équipements.

Renforcement de la sécurité

Les événements mondiaux nous obligent à constamment évaluer et réévaluer nos programmes de sécurité, et nous mettons en œuvre tout changement imposé par notre organisme de réglementation, Transports Canada, lorsque des incidents se produisent. Ceci dit, nos programmes de sécurité permanents sont fondés sur une approche holistique, qui a recours à des renseignements stratégiques valides, des technologies éprouvées et des ressources spécialisées qui vise à « renforcer » l'aéroport là où c'est possible. Il nous appartient de prendre les moyens pour nous conformer en tout temps aux normes et aux règlements de l'aviation civile en matière de sécurité, et nous travaillons avec nos partenaires pour nous assurer que ce soit le cas. La réduction du financement fédéral destiné à la sécurité signifie que nous devons trouver des moyens novateurs de mettre en œuvre des changements, mais soyez sans crainte : nous faisons ce qu'il faut pour assurer la sécurité de nos passagers et de nos employés.

Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI

Le Programme universel d'audits de sûreté de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est une initiative conçue pour vérifier le niveau de mise en œuvre des normes de sécurité de l'OACI dans les pays membres et dans leurs aéroports. L'OACI a réalisé un premier audit du Canada en 2005, dans le cadre du Programme universel d'audits de sûreté, et une visite de suivi a eu lieu en 2007. Les résultats de ce premier audit et de la visite de suivi montrent que le Canada dispose de l'infrastructure nationale requise pour superviser les activités de sécurité dans

ses aéroports. L'OACI a réalisé, en octobre dernier, un deuxième cycle d'audits du Canada, qui portait principalement sur un examen du système canadien de surveillance de la sécurité aérienne, notamment de ses dispositions, politiques et programmes de réglementation, de même qu'une vérification sur place, c'est-à-dire à l'Aéroport international d'Ottawa, du programme de sécurité aérienne du Canada. Les résultats des audits ont été positifs, et ils ont confirmé notre conformité avec toutes les exigences en matière de sécurité.

Surveillance aéroportuaire

Les membres du programme de Surveillance aéroportuaire ajoutent un autre niveau de sécurité et de sûreté à l'aéroport depuis 1997. Leur intérêt collectif pour l'observation des aéronefs et la photographie aérienne les attire régulièrement à l'aéroport. Le programme combine un amour pour les aéroports et un sens de l'observation aiguisé, qui permettent aux membres de surveiller les environs de l'aéroport, les activités de la faune, les débris de corps étranger, les activités douteuses et l'état des clôtures. Leur tâche consiste à « observer, enregistrer et rapporter », ce que les 41 membres du programme ont fait pendant plus de 3 700 heures en 2010. Pour en savoir davantage sur le programme, visitez le site web du programme, à www.ottawaairportwatch.ca.

L'environnement est notre responsabilité... et la vôtre

Nous nous sommes toujours efforcés de réduire les traces laissées par les opérations et l'exploitation de l'aéroport, et nous poursuivons ces efforts. Qu'il s'agisse de nous assurer que les activités de dégivrage sont gérées conformément à nos politiques environnementales, que les produits et services que nous utilisons dans l'aérogare sont écologiques ou que les employés



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

Croissance du volume des passagers par secteur

	Domestique	%	Transfrontalier	%	International	%	Total	%
Actuel	1996	2 223 941		529 602		104 295	2 857 838	
	1997	2 435 534	9,51 %	502 072	-5,20 %	108 762	3 046 368	6,60 %
	1998	2 414 355	-0,87 %	563 085	12,15 %	133 108	3 110 548	2,11 %
	1999	2 426 288	0,49 %	628 203	11,56 %	157 116	3 211 607	3,25 %
	2000	2 562 282	5,61 %	719 200	14,49 %	152 863	3 434 345	6,94 %
	2001	2 625 630	2,47 %	618 694	-13,97 %	146 971	3 391 295	-1,25 %
	2002	2 445 770	-6,85 %	600 365	-2,96 %	170 751	3 216 886	-5,14 %
	2003	2 491 691	1,88 %	588 088	-2,04 %	182 566	3 262 345	1,41 %
	2004	2 736 779	9,84 %	641 157	9,02 %	231 949	3 609 885	10,65 %
	2005	2 779 896	1,58 %	719 150	12,16 %	236 388	3 735 433	3,48 %
	2006	2 807 377	0,99 %	735 753	2,31 %	264 626	3 807 756	1,94 %
	2007	3 052 813	8,74 %	746 435	1,45 %	289 280	4 088 528	7,37 %
	2008	3 255 540	6,64 %	740 369	-0,81 %	343 315	4 339 225	6,13 %
2009	3 141 812	-3,49 %	682 822	-7,77 %	408 196	4 232 830	-2,45 %	
	2010	3 303 170	5,14 %	725 781	6,29 %	444 943	4 473 894	5,70 %
Prévision	2015	3 859 500	3,37 %	885 400	4,40 %	536 100	5 281 000	3,40 %
	2020	4 406 400	2,83 %	1 044 900	3,60 %	640 700	6 092 000	3,07 %
	2025	4 900 200	2,24 %	1 207 000	3,10 %	752 800	6 860 000	2,52 %

disposent de l'information et des outils nécessaires au réacheminement approprié des déchets, nous nous sommes engagés à faire en sorte que, à l'Aéroport international d'Ottawa, chaque heure soit une Heure pour la Terre.

Nuances environnementales

Le taux de réacheminement des matières résiduelles de l'aéroport s'établissait à peine à 18 pour cent lorsque nous avons commencé à recueillir des données il y a plusieurs années. Ce taux a graduellement augmenté, pour atteindre 27 pour cent en 2010. Ce pourcentage exclut le réacheminement des pneus et des autres déchets dangereux. Compte tenu de la diversité des activités de l'aéroport – la restauration, la vente au détail, la cueillette des déchets des aéronefs et l'entretien des installations – l'augmentation du taux de réacheminement est une grande réalisation. Comme l'aéroport est essentiellement une plaque tournante du déplacement des personnes, nos objectifs en matière de réacheminement des matières résiduelles dépendent fortement des activités de tous ceux qui font affaires avec l'aéroport. C'est pourquoi nous avons facilité la participation du public en installant des bacs de récupération des matières résiduelles partout où c'était possible. À titre de société, nous achetons dans la mesure du possible des produits écologiques, et nous incitons tous les employés à faire un tri approprié et à réduire les matières résiduelles.

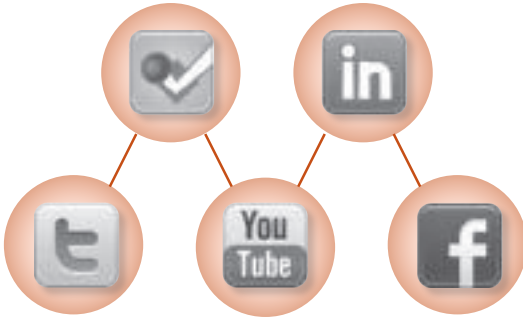
Notre engagement environnemental s'étend également aux aspects moins visibles des opérations. L'an dernier, nous vous avons parlé de nos plans visant la virtualisation de l'infrastructure des technologies de l'information de l'aéroport, qui nous permet de faire tourner plusieurs ordinateurs virtuels sur un seul ordinateur physique, tout en partageant les ressources de l'ordinateur physique dans divers environnements. La première phase du projet est terminée,

et mises à part les économies réalisées sur le matériel informatique, l'incidence environnementale est importante. Nos recherches montrent que, pour 2010 uniquement, les économies annuelles d'énergie se sont élevées à 397 139 kWh, et les émissions de CO₂ ont chuté de 241 000 kg. En termes plus imagés, les économies correspondent à la plantation de 1 200 arbres ou au retrait de 43 voitures de la circulation routière.

Établissement de liens en temps réel avec les passagers

L'Administration communique avec ses diverses publics de plusieurs façons, notamment par la poste et par courrier électronique. Toutefois, ces méthodes ont leurs limites, car elles ne permettent habituellement de répondre à une question ou une préoccupation que longtemps après le fait. Nous cherchions depuis longtemps une façon plus rapide de communiquer avec les gens, afin que nos communications puissent prendre la forme d'une conversation plus fructueuse. La réponse à ce dilemme, ce sont les médias sociaux.

L'Administration a fait ses premiers pas dans le monde des médias sociaux en 2009, surtout en surveillant ce que les autres faisaient et disaient dans des médias comme Twitter. Nous répondions au besoin, mais nous avons consacré une bonne partie de nos efforts à apprendre à utiliser efficacement des communications instantanées de 140 caractères. En 2010, nous nous sommes aventurés un peu plus loin, en utilisant des outils comme Facebook et YouTube. Nous avons également ouvert des comptes FourSquare et LinkedIn, puis renforcé notre présence et notre voix sur Twitter. Enfin, nous avons établi une politique relative aux médias sociaux pour guider les activités en ligne de l'Administration et de nos employés, qui utilisent également ces divers outils personnellement.



Après plus d'un an, nous avons beaucoup appris. Nous avons de nombreux partenaires dont l'information est importante pour nos publics, et nous partageons cette information. En retour, les gens qui nous suivent dans les médias sociaux communiquent nos messages, ce qui met à la disposition de nos clients et d'autres personnes intéressées des renseignements dont ils ont besoin. Les médias traditionnels communiquent également de plus en plus à l'aide de Twitter et autres outils, de sorte que les médias sociaux changent progressivement la manière dont nous traitons avec les médias traditionnels. De plus, ce qui importe davantage, les gens veulent communiquer, et ils veulent pouvoir le faire en temps réel. Ils veulent informer tout le monde de leurs bonnes et de leurs mauvaises expériences, et lorsqu'ils vivent une expérience déplaisante, ils veulent que cette expérience soit prise en compte et corrigée si possible. Ils veulent une réponse, oui, mais plus encore, ils s'attendent à une réponse. Pouvons-nous répondre à chaque fois? En réalité, non, mais lorsque nous le faisons, les gens sont reconnaissants. Pour certaines personnes, Twitter est devenu le véhicule de choix pour obtenir de l'information sur l'aéroport, et en répondant, nous avons établi et renforcé des liens... à l'aide de messages de 140 caractères.

Ce sont les petites choses

Si vous portez attention à ce qui embête les gens à propos des aéroports, il y a un aspect particulier qui en ressort : l'absence de prises de courant. Les gens utilisent de plus en plus les appareils électroniques, que ce soit des téléphones cellulaires, des ordinateurs ou des lecteurs électroniques, et ces appareils aident les passagers à se divertir ou à travailler pendant qu'ils sont en attente. Si celle-ci est prolongée ou imprévue, les piles de ces appareils s'épuisent. Nous avons donc doté l'aérogare de nombreuses prises de courant et de postes de travail alimentés à l'électricité, afin que nos passagers puissent utiliser leurs appareils aussi longtemps qu'ils le souhaitent. Grâce aux commentaires que nous avons reçus, nous savons que ce sont les petites choses qui font la différence.



Une année fertile en récompenses

L'année 2010 a été exceptionnelle pour l'aéroport et l'Administration en ce qui a trait aux prix et récompenses décrochés, et les raisons de célébrer n'ont pas manqué.

Airport Revenue News

Le programme de concessions de l'aéroport a été louangé par le groupe d'édition Airport Revenue News, à la conférence annuelle du groupe. L'Aéroport d'Ottawa a été désigné comme le petit aéroport présentant la meilleure conception pour un programme de concessions, le meilleur programme général de concessions et la meilleure équipe de gestion des concessions.

Tourisme Ottawa

Notre partenariat avec Air Canada a été reconnu par la communauté touristique, qui nous a décerné le prix du Partenariat de l'année au Gala des prix d'excellence de Tourisme Ottawa. L'Administration et la compagnie aérienne ont été récompensées pour leurs efforts communs visant la promotion du vol sans escale entre Ottawa et Francfort. Cette liaison aérienne continue d'avoir une immense incidence économique dans la collectivité. En outre, elle a permis d'attirer de nouveaux touristes dans la région d'Ottawa-Gatineau, et elle a facilité davantage l'accès à la région pour les vacanciers, les groupes de passagers ainsi que les participants aux réunions et aux congrès.

Ottawa Chamber of Commerce

La saison des Fêtes s'est ouverte de très belle façon par une reconnaissance formidable de la communauté d'affaires d'Ottawa, qui nous a décerné le prix de l'Entreprise de l'année 2010. Cet honneur a été annoncé au Gala de remise

des prix d'excellence en affaires de la Chambre, qui a eu lieu à Ottawa en novembre, et il confirme ce que nous avons toujours su : que l'aéroport est un moteur économique, dont la seule présence dans la région contribue au succès des entreprises locales et à la qualité de vie.

Qualité des services aéroportuaires La Coupe Stanley des prix aéroportuaires

En 2005, l'Administration s'était inscrite au programme d'analyse comparative de la satisfaction de la clientèle, intitulé Qualité des services aéroportuaires (QSA), afin de savoir ce que les passagers pensent de leur expérience à l'aéroport. Le programme sonde les clients sur 34 aspects de leur expérience à l'aéroport, notamment l'enregistrement, les activités liées à la sécurité, le service offert par les concessionnaires, la propreté de l'aéroport, la disponibilité des chariots à bagages et l'ambiance de l'aéroport, pour n'en nommer que quelques-uns.

Les premiers résultats nous ont appris que l'expérience était en général bonne, mais qu'il était possible de faire mieux dans certains secteurs. Avec l'aide de ses partenaires aéroportuaires, l'Administration a entrepris de mettre en œuvre les changements nécessaires, notamment en ajoutant des horloges, des fontaines à boire et des écrans d'affichage des informations de vols partout dans l'aérogare. Nous avons également amélioré la signalisation et intensifié les programmes d'entretien. Enfin, nous avons communiqué à nos partenaires les résultats des sondages trimestriels menés auprès de la clientèle, de façon à ce qu'ils connaissent les perceptions de la clientèle à l'égard de leurs propres services.

Six années d'efforts collectifs visant à répondre exactement aux attentes de nos clients ont porté leurs fruits. L'aéroport s'est classé au premier rang mondial pour la

Votre appui nous donne des ailes

NUMÉRO 1 ICI et DANS LE MONDE



Entreprise de l'année



1^{er} aéroport au monde
(2 à 5 millions de passagers)



Partenaire en tourisme de l'année



Meilleure conception de programme de concessions



Meilleure gestion d'un programme de concessions



Meilleur programme global de concessions

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
2009	49
2010	50

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
2009	81 120
2010	86 009

satisfaction de la clientèle, dans la catégorie des aéroports qui desservent de deux à cinq millions de passagers par an. De plus, l'aéroport s'est classé deuxième dans la catégorie de l'ensemble des aéroports nord-américains, sans égard à la taille.

Nous sommes extrêmement fiers de ces récompenses et de toutes nos réalisations en 2010. Nous tenons à remercier sincèrement chacun des partenaires de l'aéroport et leurs employés, nos propres employés et bénévoles ainsi que nos clients qui ont pris la peine d'exprimer leur satisfaction et leur confiance à l'égard de l'aéroport en remplissant le questionnaire du sondage.

Toute une année!

Vols directs par jour

	Domestiques	Transfrontalier	Internationaux
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
2009	80	29	14
2010	86	30	17

Établissement de liens avec la collectivité

Retourner à la collectivité ce que l'aéroport reçoit de celle-ci. Voilà une philosophie qui fait partie intégrante de l'Administration. Nous soutenons cette collectivité qui nous appuie à l'aide de divers programmes. Elle nous rend fiers... et par dessus tout, elle nous remplit d'une immense satisfaction.

Projet ensoleillement

Encore une fois en 2010, l'Administration a offert un financement plus que nécessaire à des projets de la région, notamment sous forme d'une rénovation des salles de bain de l'Hospice at May Court ainsi que du Centre d'aide aux agressées sexuelles d'Ottawa, et de l'achat très pertinent de gros appareils électroménagers pour le Centre Espoir de Gatineau. Le *Projet ensoleillement* est une cause que l'Administration a particulièrement à cœur, parce qu'elle permet de réunir des membres du personnel et du Conseil d'administration dans un groupe chargé d'évaluer les douzaines de demandes qui sont reçues chaque année. Dans la vague de financement de 2010, nous avons reçu 45 demandes, et 16 de ces demandes ont été choisies pour recevoir une aide financière totalisant 99 000 \$.

Origine et destination

91% du trafic (estimé)



Au nom de *Projet ensoleillement*, Nicole Suys de l'Administration de l'aéroport présente un chèque aux Scouts de l'Est de l'Ontario

Défi de tir d'avion

Le 5^e Défi de tir d'avion annuel a été un immense succès. La disponibilité de l'aéronef a voulu que l'activité se déroule le 11 septembre, ce qui nous a permis d'accomplir quelque chose d'utile et de positif au cours d'une journée qui est autrement très triste et sombre. Le soleil était au rendez-vous lorsque les 25 équipes composées chacune de 25 membres se sont rendues sur l'aire de trafic afin de tirer, dans le temps le plus

court possible, l'aéronef A300 de Fedex d'un poids de 82 500 kg sur une distance de 12 pieds. L'équipe gagnante, « Green Machine » de Stantec, a accompli la tâche en un temps incroyable de 6,781 secondes. Les « Roadrunners » des taxis aéroportuaires WestWay suivaient de très près derrière avec un chrono de 7,102 secondes, et l'équipe « Ironmen » de PCL a terminé en troisième place avec un temps de 7,245 secondes. Toutes les équipes ont été en mesure de déplacer l'avion, et même l'équipe qui a terminé la dernière a réussi à couvrir la distance en un temps exceptionnel de 10,127 secondes. Bien que l'activité principale ait eu lieu sur l'aire de trafic, plus de 1 500 personnes se sont diverties dans l'aire des expositions, des structures gonflables, des jeux et du dîner préparé sur barbecue.

Plus tôt au cours de l'année, l'Administration a annoncé un nouveau partenariat intéressant avec la Fondation des Sénateurs d'Ottawa pour le Défi de tir d'avion. La Fondation des Sénateurs accomplit un travail remarquable dans la collectivité depuis plus de deux décennies, et elle est très connue pour le soutien qu'elle offre à La Maison de Roger, un centre de soins palliatifs situé sur les terrains du Centre hospitalier pour enfants de



Équipe gagnante, « Green Machine » de Stantec



À la suite du séisme dévastateur du 13 janvier, le président et chef de la direction de l'Administration, Paul Benoit (3^e du bas), accompagne le président et chef de la direction d'Air Canada, Calin Rovinescu (bas), pendant que les fournitures sont déchargées d'un des nombreux vols de secours à Port-au-Prince.

l'Est de l'Ontario. L'équipe de la Fondation nous a fourni un certain nombre d'outils et de ressources, et elle nous a aidés à rendre le Défi de tir d'avion encore plus intéressant. L'une des grandes améliorations a été la possibilité, pour les membres des équipes, de recueillir individuellement des fonds supplémentaires en sollicitant des promesses de don. Les personnes qui ont relevé ce défi ont été récompensées de belle façon par les Sénateurs, qui offraient deux billets pour assister à une partie d'avant-saison pour chaque tranche de 250 \$ remise à des fins de donation. Le montant supplémentaire de 10 000 \$ recueillis pour nos œuvres de bienfaisance a fait de cette activité une initiative intéressante, et nous comptons la reprendre en 2011. Un montant total de 54 000 \$ a été recueilli par le truchement de l'inscription des équipes, des commanditaires ainsi que des promesses de don, et les fonds ont été répartis à parts égales entre le *Projet ensoleillement*, le programme de dons de bienfaisance de l'Administration, et la Fondation des Sénateurs d'Ottawa. Les activités comme le Défi de tir d'avion ne peuvent avoir lieu sans le soutien des planificateurs, des bénévoles, des commanditaires et, bien entendu, des équipes qui y participent. Toutes les personnes impliquées ont fait un travail remarquable, et nous les en remercions de tout cœur!

Les interventions de nos partenaires renforcent nos liens

Lorsqu'un puissant tremblement de terre d'une magnitude de 7,0 a frappé Haïti en janvier 2010, des centaines de milliers de vies ont été perdues et plus d'un million de personnes se sont retrouvées à la rue, démunies de tout. Air Canada et Air Transat sont intervenues en envoyant, dans le pays ravagé, plusieurs vols de secours remplis de fournitures essentielles dont on avait désespérément besoin.

Dans le cas d'Air Canada, six vols ont livré, sur une période de six semaines, plus de 130 tonnes (184 000 kg) de fournitures essentielles, notamment du riz, de l'eau, des couches, des tentes, des couvertures, des aliments pour bébés, du matériel hospitalier, des fauteuils roulants, des médicaments, des solutions intraveineuses, des génératrices et beaucoup plus encore. La compagnie a également transporté une équipe d'infirmières, de travailleurs humanitaires et des employés gouvernementaux pour aider les survivants, et cette équipe était accompagnée par un groupe d'employés qui ont fourni bénévolement une assistance sur place avant de prendre l'un des vols de retour. Ces bénévoles ont joué un rôle particulièrement important, étant donné que les vols de retour étaient remplis d'évacués, entre autres des personnes âgées et des enfants orphelins. En tout, Air Canada a fait sortir 777 Haïtiens du pays, dont 89 enfants âgés de quelques mois et des adultes dont l'un avait même 114 ans. La compagnie aérienne a également établi la Clinique et l'orphelinat Air Canada, afin de poursuivre son aide humanitaire dans le pays.

« Comme beaucoup d'entre vous, j'ai regardé impuissant les répercussions horribles du tremblement de terre qui a frappé Haïti le 12 janvier, mais tout en sachant qu'Air Canada avait la possibilité de remplir la mission qui est sienne à titre de premier intervenant en cas de catastrophe naturelle. »

-Duncan Dee, Vice-président général et chef de l'exploitation, Air Canada

Air Transat a organisé deux vols de secours, livrant un total de 80 tonnes de fournitures et de produits essentiels, notamment des appareils pharmaceutiques et orthopédiques. La plus grande partie de ces fournitures a été financée par Air Transat elle-même, par des dons de ses employés et grâce à la

générosité des fournisseurs et des partenaires de la compagnie. Comme c'était le cas avec Air Canada, des employés d'Air Transat se sont rendus bénévolement en Haïti à bord des vols de secours, dans le but de fournir une assistance aux évacués qui étaient transportés au Canada. Air Transat a ramené plusieurs centaines d'évacués au pays, dont des enfants venus rencontrés leurs parents adoptifs.

Tant pour Air Canada que pour Air Transat, le retour des aéronefs a eu lieu dans des conditions hivernales très froides, mais les évacués étaient dirigés directement vers le Centre d'accueil du Canada, où les documents administratifs ont été remplis efficacement et où une armée de bénévoles étaient sur place pour accueillir les Haïtiens, leur fournir le nécessaire et répondre à tous leurs besoins. De nombreuses scènes émotives ont eu lieu lorsque les enfants ont été remis à leurs parents adoptifs.

Ces missions n'auraient pu être menées à bon port sans l'aide des employés, des bénévoles et des nombreux partenaires, y compris le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, la Fondation ONEXONE, Partenaires Canadiens pour la Santé Internationale, l'ambassade du Canada et les nombreux fournisseurs qui ont fait des dons de biens et services.

La communauté aéroportuaire d'Ottawa s'organise pour venir en aide aux Haïtiens

Le succès des vols de secours a reposé sur un grand nombre de facteurs. Des termes comme « compassion », « soins », « empathie », « amour » et « intervention » venaient tous à l'esprit. Le terme « bénévole » a constitué un autre de ces termes incontournables. Des gens d'à peu près toutes les organisations situées sur le campus de l'aéroport ont offert leur aide dans des secteurs comme la circulation, la logistique et

même le service du café; aucune tâche n'était trop grande ou trop petite pour ce groupe exceptionnel.

Le temps consacré à aider a produit un résultat inattendu : la nécessité d'en faire davantage pour améliorer la situation en Haïti. C'est ainsi qu'est née la Collectivité aéroportuaire d'Ottawa au secours d'Haïti. Le groupe a consacré toute son énergie, ses idées et ses contacts en vue d'organiser une campagne de financement. L'objectif du groupe consistait à recueillir 15 000 \$, soit suffisamment d'argent pour acheter un abri HousAll et des fournitures médicales. À la fin de la campagne, plus de 31 500 \$ avaient été recueillis, ce qui a permis l'achat de trois abris HousAll. Les 7 000 \$ restants ont été remis aux Partenaires pour la santé, afin de les aider à poursuivre sans relâche leurs efforts en Haïti.

L'un des abris HousAll a été utilisé comme bibliothèque à Zanmi Beni, un orphelinat qui abrite des enfants abandonnés et handicapés physiquement et/ou mentalement. Situé à l'extérieur de Port-au-Prince, l'orphelinat accueille 47 enfants et jeunes gens âgés de quelques jours à 22 ans. Le poste de bibliothécaire est occupé par Carlos, un résident de Zanmi Beni âgé de 12 ans. Les deux autres abris servent de cliniques, l'une à Port-au-Prince et l'autre dans une région éloignée d'Haïti appelée Zorange.



Carlos, le bibliothécaire à Zanmi Beni

Établissement de liens avec les plus démunis

Encore une fois, les employés de l'Administration ont montré leur générosité et leur volonté d'aider les personnes démunies de la collectivité, en continuant d'appuyer Centraide Ottawa. Grâce aux efforts qu'ils ont consacrés au cours de l'automne, la campagne de financement en milieu de travail a permis de recueillir 10 500 \$ par le truchement de déductions sur la paie et d'activités de financement.

Au cours de décembre, la campagne « Éloigner la faim » de la Banque alimentaire d'Ottawa a été choisie par l'Administration comme l'œuvre de bienfaisance privilégiée pour le temps des Fêtes. C'était la seconde année que les employés manifestaient le besoin d'établir des liens avec des personnes moins nanties de la collectivité pendant le temps des Fêtes, en faisant des dons d'aliments et d'argent à la Banque alimentaire d'Ottawa. Grâce aux efforts de ces employés, un total de 560 livres d'aliments et plus de 5 000 \$ ont été recueillis. Étant donné que la Banque alimentaire est en mesure d'étirer chaque dollar en raison de son pouvoir d'achat, nous pouvons dire que nous avons recueilli l'équivalent de 25 000 \$.

« Nous remercions encore une fois nos amis à l'Administration de l'aéroport d'Ottawa pour leur générosité envers la Banque alimentaire d'Ottawa. Puisque moins de 10 pour cent de nos contributions proviennent de sources gouvernementales, ce sont nos partenaires dans la communauté qui déterminent comment nous pouvons venir en aide à ceux et celles qui nécessitent nos services. »

- Peter Tilley, Directeur
Banque alimentaire d'Ottawa

Nos employés

Les initiatives philanthropiques formidables que nous avons décrites, les grands projets de construction et d'infrastructure ainsi que les activités de relations communautaires sont attribuables en grande partie aux efforts de nos employés. Nous vous répétons année après année dans quelle mesure ils excellent dans ce qu'ils font, mais c'est la façon dont ils font don d'eux-mêmes pour aider les autres qui les place dans une catégorie à part. Que ce soit les « ajustements » supplémentaires nécessaires au succès du Défi de tir d'avion, les promesses de soutien à Centraide Ottawa, la collecte de fonds et d'aliments pour la Banque alimentaire d'Ottawa ou l'établissement d'une synergie entre les collègues du campus en vue d'organiser une campagne de financement pour Haïti, les efforts des employés ont fait une différence ici et à l'étranger.

La fierté de nos employés

La fierté du travail bien fait est évidente dans tout ce que nos employés accomplissent, mais c'est sans doute dans la réalisation du projet de centre de commande des circuits électriques, dont nous vous avons parlé l'an dernier, que cette fierté s'est fait le plus sentir. Ce que nous avons omis de mentionner en 2009, c'est le degré de participation des employés dans la conception et la mise en œuvre définitive de ce projet de 3,5 millions \$. L'expertise de notre équipe d'électriciens nous a permis d'incorporer des changements dans le projet, afin de rendre le centre plus efficace et de procurer un environnement encore plus sécuritaire pour les opérations de l'aérodrome.

Il faut également noter que nos employés ont excellé dans un autre secteur : la santé et la sécurité au travail. Ensemble, nos employés ont travaillé 326 064 heures sans aucune perte de temps attribuable à un



accident en 2010. Étant donné la diversité des descriptions de tâches, dont un grand nombre sont physiquement exigeantes, nous sommes extrêmement fiers de ce jalon important.

L'Administration s'est engagée à sensibiliser son personnel à l'égard de la santé par le truchement de divers programmes. Chaque année, des infirmières de la santé publique sont invitées sur les lieux de travail pour administrer des vaccins antigrippaux, et en 2010, l'Administration a commandité un séminaire sur la santé cardiaque, qui portait principalement sur les problèmes avec lesquels nos employés doivent composer. Enfin, notre fournisseur de services de santé, Medisys, a été mis sous contrat afin d'élaborer et de mettre en place un programme avancé de soins de santé pour les employés qui souhaitent en apprendre davantage sur leur santé.

Établissement de liens face à face

Lorsque des visiteurs arrivent dans une ville inconnue, un visage souriant et des mots de bienvenue font toute la différence, et c'est l'expérience que vivent nos visiteurs lorsqu'ils arrivent à Ottawa. Les bénévoles du programme Infoguide aident les passagers depuis plus de 20 ans. En 2010, près de 80 bénévoles ont consacré un total de 7 250 heures à orienter les passagers, à faciliter leurs réservations d'hôtel et leur accès aux services de transport, à leur suggérer des endroits intéressants à voir, à répondre à des milliers de questions et à reconforter ceux qui en avaient besoin.

Établissement de liens avec nos soldats

L'Administration a réitéré son engagement à l'égard non seulement de l'héritage militaire de l'aéroport, mais encore des soldats

d'aujourd'hui. Le programme Rapatriement militaire, établi en partenariat avec le ministère de la Défense nationale, a continué à procurer un accueil chaleureux aux soldats blessés qui reviennent des combats. Dans le cadre de ce programme, le salon des dignitaires de l'Administration sert de lieu de rencontre, où les soldats et les membres de leur famille peuvent être réunis en privé et où des ressources peuvent être mises à leur disposition au besoin, qu'il s'agisse de services de soutien médical, spirituel ou émotif. Des signatures et des messages de remerciement ont continué de remplir notre bannière « Bon retour » qui, selon les soldats, est réellement appréciée.

Établissement de liens avec l'histoire



Taperwing 1929 de la collection des Ailes d'époque

À la fin de l'été, l'aéroport a accueilli un emblème de l'histoire de l'aviation. Un avion WACO (pour Weaver Aircraft Company) Taperwing 1929 complètement restauré, qui fait partie de la collection des Ailes d'époque du Canada, a été exposé dans l'aire des arrivées de l'aérogare. Cet aéronef unique est l'un des deux seuls avions WACO encore entièrement opérationnels dans le monde, et cet exemplaire a la distinction d'être une vedette de cinéma : il a figuré dans le film *Amelia*, une biographie produite en 2009 qui raconte la vie de la célèbre aviatrice Amelia Earhart. Tout en constituant un objet intéressant du point de vue esthétique et historique, l'avion était

exposé pour sensibiliser les gens à l'égard des Ailes d'époque du Canada, une œuvre de bienfaisance qui célèbre le patrimoine canadien de l'aviation.

Établissement de liens avec la monarchie – une visite royale

Le 30 juin, des observateurs et d'autres invités ont eu le bonheur d'accueillir Sa Majesté la Reine et Son Altesse Royale le Duc d'Édimbourg à leur arrivée pour une visite-éclair de trois jours à Ottawa, dans le cadre de la 22^e visite royale officielle au Canada. Pendant leur séjour à Ottawa, la Reine et le Duc ont visité le Musée canadien de la nature, qui vient d'être rénové, ont assisté au dévoilement officiel de la statue d'Oscar Peterson, au Centre national des Arts, et se sont joints à plus de 100 000 personnes

qui s'étaient rassemblées sur la Colline du Parlement, le 1^{er} juillet, pour célébrer le 143^e anniversaire du Canada. Il s'agissait là de la première visite de la Reine dans la région de la capitale nationale depuis 2002, alors que les célébrations de son jubilé l'ont amené un peu partout au Canada.



Source : Ministère du Patrimoine canadien, 2010. Reproduit avec la permission du ministre de Travaux publics et Services gouvernementaux, 2011. © **Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, (2010)**



Camions d'incendie

Les nouveaux camions Panther 6 x 6 du fabricant Rosenbauer sont équipés de certaines technologies de pointe, soit des systèmes de vision nocturne, de balayage frontal infrarouge et de géolocalisation mondial (GPS). Leur ajout au parc de véhicules a permis d'accroître de 33 pour cent la capacité de lutte contre les incendies de l'aéroport, ce qui représente une plus grande sécurité pour nos pompiers, nos passagers et nos employés.

Véhicules de déneigement

Les véhicules de déneigement de la série Oshkosh HT sont munis des technologies de géolocalisation mondial (GPS) et de balayage frontal infrarouge pour améliorer la sécurité des opérations, particulièrement lors des grosses tempêtes de neige. Chaque unité est équipée d'une lame de 24 pieds de largeur et d'une balayeuse de 22 pieds de diamètre. Ensemble, ces unités dégageront une bande de 120 à 140 pieds de largeur en un seul passage, ce qui réduit de 40 minutes à 15 minutes le temps nécessaire à nettoyer une piste complète.



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 2010, conformément aux Statuts de l'Administration. Tous les administrateurs se conforment en outre aux lignes directrices sur le conflit d'intérêt et au code d'éthique dont il est question précédemment.

Statuts révisés

L'Administration a adopté des Statuts révisés en 2003 pour remplacer ceux qui avaient été établis à l'origine, au moment de sa constitution en société en 1995. Les Statuts modifiés originalement en 2003 précisent la composition du Conseil d'administration et le processus de mise en candidature des administrateurs. Selon les Statuts de 2003, voici les organismes de sélection qui ont présenté 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 (voir la remarque à la page suivante)	1
Ottawa Chamber of Commerce	1
Tourisme Ottawa	1
Chambre de commerce de Gatineau	1
Centre de recherche et d'innovation d'Ottawa	1
Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (hors cadre)	3
TOTAL	14

Les Statuts de l'Administration ont une fois de plus été révisés en 2010, sans que la composition du Conseil n'en soit touchée sur le coup. En vertu des Statuts révisés en 2010, l'ATAC ne fera plus partie des organismes de sélection et, au terme du mandat du représentant actuel de l'ATAC, le nombre de membres choisis « hors cadre » passera à 4.

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. Selon les modifications apportées aux Statuts en 2010, un administrateur peut prolonger d'un an son mandat maximal.

Les qualités que l'on exige d'un administrateur se trouvent dans les Statuts. En gros, les administrateurs doivent avoir de l'expérience en droit, en génie, en comptabilité, en gestion, et en gestion d'un transporteur aérien. De plus, les

Statuts comportent des restrictions pour éliminer d'éventuels conflits d'intérêts en raison de liens avec des organismes de sélection, ce qui garantit l'indépendance des administrateurs et renforce leurs responsabilités fiduciaires envers l'Administration. Le Comité de la régie d'entreprise a le pouvoir de faire en sorte que les organismes de sélection qui proposent des candidats pour siéger au Conseil aient les aptitudes et les compétences nécessaires pour que le Conseil en entier puisse remplir ses fonctions.

Rémunération des administrateurs en 2010

Honoraires annuels	
Président	45 000 \$
Vice-président	15 000 \$
Présidents	20 000 \$
Autres administrateurs	12 000 \$
Honoraires pour réunions	550 \$ par réunion 200 \$ par conférence téléphonique


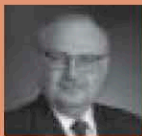


Membre du Conseil	Présence aux réunions du Conseil	Présence aux réunions de comité à titre de membre d'un comité
Raymond Brunet	9 sur 9	16 sur 17
John Boyd (remarque 1)	5 sur 5	2 sur 2
Geneviève Brown	9 sur 9	7 sur 8
Chris Carruthers (remarque 2)	4 sur 6	3 sur 3
Ron Clifton	7 sur 9	5 sur 7
Barbara Farber	8 sur 9	3 sur 4
Pat Kelly	6 sur 9	6 sur 7
Gilles Lalonde	8 sur 9	7 sur 7
Charlie Logue	8 sur 9	11 sur 12
Eric McSweeney	9 sur 9	4 sur 5
Michael Skrobica	8 sur 9	5 sur 7
Joan Sun McGarry	9 sur 9	3 sur 4
Pamela Sweet (remarque 3)	3 sur 3	3 sur 3
J. Peter Vice	9 sur 9	19 sur 19
James Wright	8 sur 9	15 sur 16

Remarque 1 : nouveau membre du Conseil depuis le 7 juillet 2010

Remarque 2 : nouveau membre du Conseil depuis le 28 avril 2010

Remarque 3 : fin du mandat le 28 avril 2010

Le tableau ci-après représente la composition du Conseil d'administration au 31 décembre 2010.

Directeur	Nom et poste	Profession	Organisme de sélection et année de nomination
	Raymond Brunet (2) (3) (4) Président du Conseil d'administration, Président du Comité exécutif, Président du Comité des grandes infrastructures et de l'environnement	Président, Ed Brunet et associés inc.	Chambre de commerce Gatineau 2006 Ville de Gatineau 2003-2006
	Michael Skrobica (2) (3) Vice-président	Vice-président, Opérations financières de l'industrie, Association du transport aérien du Canada	Association du transport aérien du Canada 2004
	Charlie Logue (1) (2) Secrétaire	Associé, Welch LLP	Ministère des Transports (gouvernement du Canada) 2006
	Geneviève Brown (2)	Propriétaire, Club de golf Mont-Cascades	Ministère des Transports (gouvernement du Canada) 2006
	John Boyd (1)	Associé, Professionals for Independent Planning	Province de l'Ontario 2010
	Chris Carruthers (4)	Médecin retraité, Consultant en soins de santé	Hors cadre 2010
	Ron Clifton (1)	Président, Clifton Group International Limited	Centre de recherche et d'innovation d'Ottawa 2007
	Barbara Farber (1)	Présidente, Leikin Group Inc.	Ville d'Ottawa 2010 Hors cadre 2007
	Patrick Kelly (3) (4)	Président, Centre des congrès d'Ottawa	Tourisme Ottawa 2007

Directeur	Nom et poste	Profession	Organisme de sélection et année de nomination
	Gilles Lalonde (3) (4)	Président et chef de la direction, Provance Technologies Inc.	Ville de Gatineau 2008
	Eric McSweeney (4)	Président, McSweeney & Associates Consulting	Ottawa Chamber of Commerce 2004
	Joan Sun McGarry (1)	Consultante principale, Conseil commercial Canada-Chine	Ville d'Ottawa 2006
	J. Peter Vice (1) (2) (3) (4) Président sortant Président du comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération	Associé, Vice Hunter Labrosse LLP	Hors Cadre 2003
	James Wright (1) (2) (4) Président du Comité de vérification	Comptable agréé	Hors Cadre 2003

(1) Membre du Comité de vérification

(2) Membre du Comité exécutif

(3) Membre du Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération

(4) Membre du Comité des grandes infrastructures et de l'environnement

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

- 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 n'a été mis sur pied en 2010.

Responsabilité

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

L'Administration a le mandat suivant :

- assurer la gestion, l'exploitation et le développement de l'Aéroport international d'Ottawa que Transports Canada loue à bail à l'Administration, ainsi que de tout autre aéroport de la région de la capitale nationale dont l'Administration devient responsable, de façon sûre, sécuritaire, efficiente, rentable et viable sur le plan financier en imposant des frais raisonnables d'utilisation de l'aéroport et en accordant un accès équitable à tous les transporteurs;
- entreprendre et promouvoir la mise en

valeur du parc immobilier de l'aéroport sous la responsabilité de l'Administration, à des fins compatibles avec les activités de transport aérien;

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

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

- en publiant un rapport annuel;
- en organisant une assemblée publique annuelle;
- en organisant une assemblée annuelle avec les organismes de sélection;
- en établissant les comités consultatifs suivants ou en leur rendant compte :
 - Comité sur le bruit de l'aéroport
 - Comité consultatif des lignes aériennes
 - Comité des opérations de l'aéroport
 - Comité consultatif communautaire
 - Comité de la sécurité côté piste
- en tenant des réunions ou des consultations avec des dirigeants municipaux locaux;
- en tenant des consultations publiques détaillées sur le renouvellement périodique du Plan directeur de l'aéroport, 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.

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 101 000 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 rajustés en fonction de l'IPC) doivent être adjugés à la suite d'un mécanisme public d'appel d'offres concurrentielles ou divulgués dans le rapport annuel de l'Administration, accompagnés des raisons indiquant pourquoi on n'a pas eu recours à un mécanisme public de concurrence.

Les contrats suivants dépassaient 101 000 \$ et n'ont pas été adjugés à la suite d'un processus public d'offres concurrentielles en 2010 :

Entrepreneur	Description du contrat	Raison de l'octroi à un fournisseur unique
RW Tomlinson	208 044 \$ Réparation de l'infrastructure civile 126 370 \$ Réparation de l'infrastructure civile	Voir la remarque A ci-dessous
ZW Project Management Inc	498 520 \$ Services de gestion de projet – expansion du stationnement étagé	Voir la remarque A ci-dessous
Commissionaires, Division d'Ottawa	8 810 523 \$ sur 3 ans à compter de 2010 Services d'agent de sécurité	Continuité de service – voir la remarque A ci-dessous
AR INC International of Canada	1 107 168 \$ sur 5 ans à compter de 2010 Assurer du soutien à l'égard des systèmes d'utilisation partagés	Voir la remarque B ci-dessous
Bellai Brothers Construction Ltd.	6 030 000 \$ Coffrage, installation, finition, expansion du stationnement étagé	Voir la remarque A ci-dessous

A – Expérience antérieure, connaissance des installations, capacités et ressources ou expérience de l'entrepreneur dans un domaine hautement spécialisé.

B – Assurer l'intégration et la fonctionnalité avec les systèmes actuels et le matériel originalement achetés à la suite d'un concours public.

Grilles salariales des membres de la haute direction

L'échelle de salaire de base du président de l'Administration s'étendait de 220 000 \$ à 260 000 \$ en 2010, 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.

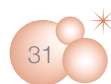
L'Administration publie les motifs expliquant l'imposition des FAA ou leur modification, comme elle l'a fait la dernière fois, lorsqu'elle a annoncé qu'elle les porterait à 20 \$ à compter du 1^{er} février 2011. Les FAA en vigueur doivent payer la construction et le

remboursement de la dette découlant du Programme d'expansion de l'aéroport. Le processus de rajustement des FAA est semblable au processus de rajustement des redevances aéronautiques, car il fait l'objet d'un avis public et d'une couverture médiatique locale.

Accès public aux documents

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



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



Pour communiquer avec l'Administration

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

- soumettre ses questions, ses commentaires ou ses préoccupations sur le site Web de l'Administration à www.ottawa-airport.ca;
- 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 :
1000, privé Airport Parkway, bureau 2500,
Ottawa, ON Canada K1V 9B4;

- télécopier ses questions, ses commentaires ou ses préoccupations au 613 248-2068;
-  twitter.com/flyow;
-  facebook.com/flyow.

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

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



Conseil d'administration (debout, de gauche à droite) James Wright, Patrick Kelly, Eric McSweeney, Charlie Logue, Joan Sun McGarry, Ron Clifton, Michael Skrobica, J. Peter Vice, Christopher Carruthers, John Boyd (assis, de gauche à droite) Raymond Brunet, Paul Benoit (absent) Geneviève Brown, Barbara Farber, Gilles Lalonde

REVUE FINANCIÈRE DE 2010

La présente Revue financière porte sur les résultats et la situation financière de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa (l'Administration) pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010. On doit lire la revue 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, assujettis à un certain nombre de risques et d'incertitudes, qui entraîneront un écart entre les résultats réels et les prévisions figurant dans les projections.

Rendement global

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010, les bénéfices avant dépréciation s'élèvent à 17,1 millions \$, comparativement à 14,8 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009.

La première moitié de 2009 a été marquée par des conditions économiques défavorables une certaine inquiétude à l'égard des difficultés financières et des relations de travail difficiles d'Air Canada et des répercussions qu'auraient pu entraîner celles-ci sur nos opérations. Air Canada a résolu ses difficultés et ses problèmes vers le milieu de 2009. Pour se prémunir contre ces menaces, la direction a pris certaines mesures d'atténuation des coûts au cours de 2009, notamment en reportant des coûts d'entretien non essentiels et en retardant la dotation de postes vacants. En comparaison, l'année 2010 a ramené des conditions économiques plus favorables au Canada. Le nombre de voyageurs qui sont passés par l'Aéroport d'Ottawa s'est accru de 5,7 pour cent

par rapport à 2009, et l'Administration a repris ses activités normales en matière de réparations à l'aérogare, d'entretien des bâtiments et autres travaux.

L'Administration a enregistré une dépréciation de 18,7 millions \$ en 2010, comparativement à 18,4 millions \$ en 2009, ce qui reflète la dépréciation de l'aérogare et des installations par rapport à leur vie économique estimative. Après la prise en compte de la dépréciation, l'excédent des dépenses sur les revenus en 2010 s'élève à 1,6 million \$, comparativement à 3,6 millions \$ en 2009.

Sélection d'informations annuelles

Les résultats nets d'exploitation de l'Administration pour les trois exercices terminés les 31 décembre 2010, 2009 et 2008 se résument comme suit :

(en millions de \$)	2010	2009	2008
Revenus	89,7 \$	83,8 \$	86,4 \$
Dépenses avant dépréciation	72,6	69,0	72,1
Bénéfices avant dépréciation	17,1	14,8	14,3
Dépréciation	18,7	18,4	17,2
Excédent des dépenses sur les revenus	(1,6)\$	(3,6)	(2,9)\$
Total de l'actif	431,1 \$	426,6 \$	432,2 \$
Total de la dette à long terme	347,1 \$	349,2 \$	350,9 \$

photo : John Davies, Surveillance aéroportuaire



RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Au cours de 2010, l'Aéroport international d'Ottawa a vu le nombre de ses passagers s'accroître de 5,7 pour cent par rapport à 2009. Quelque 4 473 894 passagers sont passés par l'aéroport en 2010, comparativement à 4 232 830 passagers en 2009. Une partie de cette augmentation provenait de la hausse du nombre de passagers en transit à Ottawa. L'accroissement des destinations transfrontalières a dépassé les prévisions, et les vols domestiques se sont également accrus considérablement, au point de dépasser les niveaux atteints avant la récession, comme le démontre le tableau ci-après :

(en milliers de \$)

	2010	2009	2008	% de l'écart – 2010 c.	
				2009	2008
Domestique	3 303 170	3 141 812	3 255 541	5,1 %	1,5 %
Transfrontalier	725 781	682 822	740 369	6,3 %	(2,0 %)
International	444 943	408 196	343 315	9,0 %	29,6 %
Total	4 473 894	4 232 830	4 339 225	5,7 %	3,1 %

Le nombre de passagers entre Ottawa et les autres villes canadiennes est en hausse de 5,1 pour cent en 2010 par rapport à 2009, et cette hausse reflète la reprise de la croissance économique enregistrée au Canada. Le volume des vols transfrontaliers est également en hausse, ce qui coïncide avec la reprise de la situation économique aux États-Unis. De plus, on croit généralement que la force du dollar canadien par rapport à la devise américaine rend plus séduisantes les destinations soleil américaines pour les Canadiens qui vivent à Ottawa.

En 2010, les deux grandes compagnies aériennes canadiennes, Air Canada et WestJet, et surtout cette dernière, ont vu leur volume de passagers d'Ottawa à destination d'autres villes canadiennes s'accroître. Le nombre de passagers nationaux de Porter pour Ottawa a augmenté considérablement en 2009, consolidant ainsi la forte croissance de 2009. De plus, la liaison de Porter vers l'aéroport Billy Bishop,

au centre-ville de Toronto, est toujours une destination exceptionnellement populaire, particulièrement pour les passagers d'affaires.

Le nombre de passagers internationaux a continué de dépasser les attentes. Le nombre élevé des vols affrétés s'est maintenu en 2010, alors que le volume des voyages internationaux a grimpé de 9 pour cent par rapport à 2009. En dépit des précipitations de neige record qui sont tombées sur le Royaume-Uni et l'Europe de l'Ouest à la fin de décembre, le nombre de passagers s'est également accru pour les vols directs sans escale d'Air Canada à destination de Francfort, qui ont commencé le 1^{er} juin 2008.

L'ajout de la liaison Ottawa-Francfort aide non seulement à attirer des passagers provenant d'autres régions du Canada, mais il dessert aussi des passagers de la

région d'Ottawa qui se seraient normalement rendus à l'aéroport de Montréal par la route.

Le tableau suivant présente une comparaison, par secteur, du nombre de passagers de chaque trimestre de 2010 par rapport aux mêmes trimestres en 2009 :

	Domestique	Transfrontalier	International
1 ^{er} trimestre	Hausse de 5,3 %	Baisse de 0,1 %	Hausse de 17,1 %
2 ^e trimestre	Hausse de 4,3 %	Hausse de 11,9 %	Hausse de 8,1 %
3 ^e trimestre	Hausse de 5,6 %	Hausse de 10,0 %	Hausse de 2,3 %
4 ^e trimestre	Hausse de 5,4 %	Hausse de 5,0 %	Baisse de 0,5 %

Le tableau suivant présente le nombre total de passagers, par trimestre :

	2010	2009	% de variation
1 ^{er} trimestre	1 135 323	1 069 190	6,2 %
2 ^e trimestre	1 120 432	1 059 923	5,7 %
3 ^e trimestre	1 114 664	1 051 410	6,0 %
4 ^e trimestre	1 103 475	1 052 307	4,9 %
Total	4 473 894	4 232 830	5,7 %

La taille (poids) et le nombre de sièges « à l'atterrissage » d'un aéronef (que ces sièges soient occupés ou non) sont les facteurs les plus importants pour déterminer les redevances aéronautiques facturées aux compagnies aériennes. En 2010, le nombre de sièges à l'atterrissage a augmenté de 5,6 pour cent par rapport à 2009.

C'est la compagnie aérienne Porter qui affiche la plus forte hausse du nombre de sièges. Ce transporteur, qui assure une liaison quotidienne entre Ottawa et l'aéroport du centre-ville de Toronto depuis la fin d'octobre 2006, a continué d'augmenter le nombre de sièges disponibles, en rehaussant la fréquence de ses vols à destination de Toronto, Halifax et St. John's. Les autres transporteurs réguliers ont augmenté de façon plus modeste la fréquence de leurs vols pour tenir compte de la croissance.

Revenus

Le revenu total a grimpé de 7 pour cent en 2010, pour atteindre 89,7 millions \$, comparativement à 83,8 millions \$ en 2009. Tous les postes de revenu (à l'exception des coûts de location de terrains et locaux et autres) ont augmenté en raison de l'accroissement du nombre de passagers.

Revenu par catégorie

(en milliers de \$)	2010	2009	Écart	%
Frais d'amélioration aéroportuaire	28 254 \$	27 261 \$	993 \$	4 %
Droits d'aérogare et redevances des passerelles d'embarquement	22 028	19 380	2 648	14 %
Droits d'atterrissage	10 642	9 888	754	8 %
Concessions	9 773	9 350	423	5 %
Stationnement	11 337	10 592	745	7 %
Location de terrains et locaux	5 036	4 879	157	3 %
Intérêts	77	56	21	37 %
Autres revenus	2 576	2 392	184	8 %
	89 723 \$	83 798 \$	5 925 \$	7 %

Les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) de 28,3 millions \$ en 2010 représentent une hausse de 3,6 pour cent par rapport aux frais de 2009, qui s'établissaient à 27,3 millions \$. Cette hausse correspond à l'augmentation du nombre de passagers pour cette période et à la baisse du pourcentage des passagers en partance d'Ottawa (par rapport à ceux qui transitent par Ottawa). Les passagers qui transitent par Ottawa sont exemptés des FAA exigés par l'Administration. En 2010, une moyenne d'environ 91 pour cent des départs de passagers était le fait de gens provenant d'Ottawa (par rapport à ceux qui transitent par Ottawa), comparativement à 94 pour cent en 2009. En vertu d'une entente conclue avec les compagnies aériennes, celles-ci facturent les FAA dans le prix des billets, et les versent à l'Administration en

fonction d'un calcul estimatif, déduction faite des frais de recouvrement de 6 pour cent des transporteurs, le premier 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.

En novembre 2010, l'Administration a annoncé une hausse des FAA de 15 à 20 \$ par voyageur embarqué, en vigueur pour les voyages effectués après le 1^{er} février 2011.

Les revenus aéronautiques représentent la source la plus importante de revenus pour l'Administration. À 32,7 millions \$ en 2010, les revenus aéronautiques totaux, qui comprennent les droits d'aérogare, les redevances des passerelles d'embarquement et les droits d'atterrissage facturés aux transporteurs, étaient plus élevés de 11,6 pour cent que les revenus de 29,3 millions \$ enregistrés en 2009. Cette hausse reflète l'augmentation de 5,6 pour cent du nombre de sièges offerts par les compagnies aériennes, en plus d'une hausse de 2 pour cent des droits d'atterrissage et du tarif des droits généraux d'aérogare ainsi que les différences mineures dans la taille des avions qui desservent Ottawa. En outre, à la suite de la décision du gouvernement du Canada d'interrompre la prestation du Programme de contribution aux services de police dans les aéroports, à compter du 1^{er} janvier 2010, l'Administration a décidé d'augmenter de 27 pour cent, à partir de cette date, 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). Les coûts associés aux services de police et de sécurité étaient en partie assumés par ce programme, qui fournissait environ 1 million \$ par année. Si l'on ne tient pas compte de l'augmentation des droits associés aux services de police et à la sécurité, la hausse des revenus aéronautiques s'établit à 8 pour cent.

Comme la croissance des affaires des compagnies aériennes n'a pas suivi le rythme de l'inflation depuis le transfert, l'Administration a augmenté les redevances aéronautiques de 2 pour cent à compter du 1^{er} janvier 2011. En dépit de ces hausses, les taux des redevances aéronautiques de l'Administration restent parmi les plus faibles au Canada. En raison d'une diminution des droits accordée aux compagnies aériennes, en 2008, et malgré des hausses subséquentes, les droits généraux d'aérogare et d'atterrissage facturés par l'Administration demeurent aux mêmes niveaux ou sous les niveaux de 2006.

Les revenus provenant des concessions s'établissent à 9,8 millions \$ pour 2010, comparativement à 9,4 millions \$ en 2009. Cet écart s'explique principalement par les ajustements apportés aux garanties de revenus annuels minimaux établies dans les accords de concession, et il tient compte de l'accroissement du nombre de passagers.

Les revenus des aires de stationnement sont passés à 11,3 millions \$, une hausse de 7 pour cent par rapport aux revenus de 10,6 millions \$ de 2009, également attribuable à l'accroissement du nombre de passagers. La demande d'espaces de stationnement et la disponibilité d'options pratiques de stationnement continue d'influencer les décisions de la direction en matière d'investissement.

Les revenus de la location de terrains et locaux ont augmenté principalement en raison de la location de nouveaux locaux dans l'aérogare, mais aussi des augmentations prévues du loyer pour certaines parcelles excédentaires des terrains de l'aéroport.

Les revenus d'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

grimpé en raison de la hausse des taux d'intérêt à court terme, bien que les liquidités disponibles aient été moins élevées parce que des fonds ont été affectés au programme des dépenses en immobilisations de l'Administration.

Dépenses

Dépenses par catégorie

(en milliers de \$)	2010	2009	Change	%
Intérêts	19 715 \$	19 907 \$	(192)\$	(1 %)
Loyer foncier	6 118	7 310	(1 192)	(16 %)
Matériaux fournitures et services	24 948	21 708	3 240	15 %
Salaires et avantages sociaux	17 294	15 628	1 666	11 %
Paiements tenant lieu de taxes municipales	4 560	4 486	74	2 %
	72 635 \$	69 039 \$	3 596 \$	5 %

Les dépenses avant dépréciation sont passées à 72,6 millions \$ en 2010, alors qu'elles étaient de 69,0 millions \$ en 2009. L'amortissement a augmenté à 18,7 millions \$ en 2010, comparativement à 18,4 millions \$ en 2009. La hausse de la dépréciation tient compte de la dépréciation sur les investissements permanents faits au cours de 2010 dans les biens, les installations et l'équipement.

Les intérêts débiteurs comptabilisés dans l'état des résultats ont diminué en raison de remboursements sur le capital de la dette et des intérêts capitalisés relativement à la construction de l'agrandissement du stationnement étagé. L'Administration capitalise les intérêts des projets d'envergure pendant la construction jusqu'à ce que l'ouvrage devienne opérationnel, mais uniquement au fur et à mesure que les fonds sont investis dans le projet.

Le loyer foncier payable au gouvernement du Canada a chuté de 16 pour cent, à 6,1 millions \$, en 2010, en raison des modifications apportées à la formule du calcul des frais de location, qui avaient été annoncées en 2005 par le gouvernement du Canada. Le solde indiqué au poste loyer foncier est un montant estimatif fondé sur la formule de calcul. 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. Depuis 2010, le loyer foncier est calculé selon un pourcentage du revenu annuel brut, tel que stipulé dans le bail, et l'Administration ne verse aucun loyer sur le premier 5 millions \$ de revenu annuel. Un pourcentage de location croissant sera payable à mesure que le revenu augmentera, sur une base cumulative. Après la période de transition, le loyer sera plafonné au taux de 12 pour cent du revenu annuel excédant 250 millions \$, comme le démontre le tableau ci-après :

Revenu brut	Loyer payable	Loyer foncier cumulatif maximal
Sur le premier 5 millions \$ de revenu	0 %	0 \$
Sur les 5 millions \$ suivants	1 %	50 000 \$
Sur les 15 millions \$ suivants	5 %	800 000 \$
Sur les 75 millions \$ suivants	8 %	6 800 000 \$
Sur les 150 millions \$ suivants	10 %	21 800 000 \$
Sur le revenu excédant 250 millions \$	12 %	

Le tableau suivant présente les paiements estimatifs de loyer foncier qui seront dus en vertu du nouveau bail foncier pour les cinq prochains exercices :

2011	7,0 million \$
2012	7,3 million \$
2013	7,5 million \$
2014	8,0 million \$
2015	8,3 million \$

Le coût du matériel, des fournitures et des services est passé de 21,7 millions \$ en 2009 à 24,9 millions \$ en 2010. Environ 1 million \$ de cette hausse est attribuable à l'annulation, le 1^{er} janvier 2010, de la prestation du Programme de contribution aux services de police dans les aéroports par le gouvernement du Canada. Les services de police et de sécurité étaient financés en partie par ce programme. L'Administration a reçu un montant de 1 million \$ dans le cadre de ce programme en 2009, et elle a comptabilisé ce montant comme une réduction des coûts associés à ce service. La perte de cette contribution a fait grimper de 10 pour cent, en 2010, le coût du matériel, des fournitures et des services par rapport à 2009.

Au début de 2009, en vue de préparer l'Administration à une situation économique plus difficile et compte tenu des inquiétudes à l'égard des difficultés financières d'Air Canada qui auraient pu avoir des répercussions négatives sur les opérations, la direction a adopté des mesures de compression des coûts, en reportant les frais d'entretien non essentiels et en retardant l'affectation de personnel aux postes vacants. Comme ces questions ont été résolues, l'Administration est revenue en 2010 à son calendrier régulier des réparations de l'aérogare, y compris les travaux reportés de 2009, l'entretien des bâtiments et d'autres activités. De plus, le coût total a augmenté en raison de la hausse des coûts des services contractuels. Les économies d'exploitation découlant des conditions météorologiques très favorables que l'on a connues au cours des premier et dernier trimestres de 2010 ont été plus que neutralisées par les températures plus chaudes qu'à l'habitude des deuxième et troisième trimestres, ce qui a entraîné des coûts de climatisation plus élevés pour l'aérogare.

Les salaires et avantages sociaux sont passés de 15,6 millions \$ en 2009, à 17,3 millions \$ en 2010, soit une hausse de 10,7 pour cent. Cette hausse est en grande partie attribuable à l'augmentation des taux contractuels, du coût des avantages sociaux (principalement les pensions et les autres avantages postérieurs à l'emploi), des augmentations de taux contractuels estimatifs du personnel d'intervention en cas d'urgence de l'Administration dont la convention collective est venue à expiration le 30 juin 2007, et du nombre d'employés.

L'Administration a augmenté de 2 pour cent ses versements tenant lieu de taxes municipales afin de se conformer à la législation provinciale, qui prescrit 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 pour cent du montant des paiements de l'exercice précédent. La somme de 4,6 millions \$ versée pour 2010 tient compte de ce calcul. Les paiements tenant lieu de taxes municipales pour 2011 augmenteront de 5 pour cent comparativement à ceux de 2010, selon cette législation, ce qui reflète la limite de 5 pour cent de la hausse comprise dans la législation comparativement à l'augmentation importante du nombre de passagers qui a été enregistrée en 2010.

Sommaire des résultats trimestriels

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

(en millions de \$)	2009				2010			
	Mars	Juin	Sept.	Déc.	Mars	Juin	Sept.	Déc.
Trimestre terminé								
Revenus	21,5 \$	20,9 \$	20,5 \$	20,9 \$	23,2 \$	22,1 \$	21,8 \$	22,6 \$
Dépenses	18,0	16,1	16,5	18,4	18,7	17,2	17,2	19,5
Bénéfices avant dépréciation	3,5	4,8	4,0	2,5	4,5	4,9	4,6	3,1
Dépréciation	4,6	4,4	4,7	4,7	4,8	4,6	4,6	4,7
Excédent net des revenus sur les dépenses (des dépenses sur les revenus)	(1,1) \$	0,4 \$	(0,7) \$	(2,2) \$	(0,3) \$	0,3 \$	0,0 \$	(1,6) \$

Les résultats trimestriels de l'Administration tiennent compte des activités liées au nombre des passagers, des mouvements d'aéronefs, des décisions associées aux projets d'entretien et d'autres facteurs, notamment les conditions météorologiques et économiques, et ils ne varient pas nécessairement de façon régulière à long terme, selon la saison. En raison de ces facteurs externes, les résultats trimestriels passés ne sont pas garants des tendances futures.

Dépenses en immobilisations

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

Au cours de 2010, l'Administration a déboursé 25,7 millions \$ au titre de son programme de dépenses en immobilisations, notamment un montant de 11,6 millions \$ pour l'agrandissement du stationnement étagé. La demande d'espaces de stationnement et la disponibilité d'options

pratiques de stationnement continue d'influencer les décisions de la direction en matière d'investissement. Après la construction du stationnement étagé original en 2003, le premier projet d'agrandissement du stationnement étagé a été réalisé en 2005. Pour répondre à la demande croissante, l'Administration a procédé en 2009, à la planification et à la conception d'un autre projet d'agrandissement du stationnement, et au début de 2010, le Conseil d'administration a approuvé le début de la construction, avec un budget de 35 millions \$ (compte non tenu des intérêts capitalisés). La construction a débuté à l'automne de 2010, et elle devrait se terminer vers la fin de 2011.

Au 31 décembre 2010, l'Administration avait signé pratiquement tous les contrats nécessaires à la construction de l'agrandissement au stationnement, et elle avait accumulé et constaté des charges totales de 18 millions \$. Compte tenu de la valeur de ces contrats, l'Administration respecte le budget et l'échéancier du projet.

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, lesquels diminuent au fur et à mesure que les contrats viennent à échéance, comme suit :

Paiements pour les exercices se terminant le 31 décembre

(en milliers de \$)	Total	2011	2012	2013	2014	2015	Par la suite
Dettes à long terme (note 1)	347 132 \$	2 339 \$	2 097 \$	2 409 \$	2 747 \$	3 111 \$	334 429 \$
Obligations opérationnelles	21 068	8 799	7 030	5 032	174	33	
Engagement de capitaux	13 505	13 505					
Total des obligations contractuelles	381 705 \$	24 643 \$	9 127 \$	7 441 \$	2 921 \$	3 144 \$	334 429 \$

Note 1 – La note 7 afférente aux états financiers fournit davantage 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 des 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 aux grands projets de construction de l'infrastructure mis en œuvre par l'Administration, notamment le Programme d'expansion de l'aéroport (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 \$ auprès de deux banques canadiennes. Les marges

actuelles ont été prolongées pour une autre période de 364 jours, qui prendra fin le 20 octobre 2011. Ces marges comprennent un crédit à l'exploitation de 20 millions \$ pour les besoins financiers quotidiens et un montant additionnel de 98 millions \$ dans l'agrégat pour financer les affaires générales de la société, pour soutenir les liquidités et pour payer les principales dépenses d'investissement à court terme, c'est-à-dire celles qui doivent être réglées avant que le financement à long terme en provenance des marchés des capitaux ne soit disponible.

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 2010, le solde du fonds de réserve était légèrement supérieur à 10,5 millions \$, un

montant qui excède le solde requis par l'ACF. Celui-ci oblige également l'Administration à maintenir un fonds de réserve pour le fonctionnement et l'entretien, dont le solde minimal doit correspondre à 25 pour cent des charges 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 2010, un montant de 9,6 millions \$ sous forme de crédit a été affecté exclusivement par l'Administration au fonds de réserve pour le fonctionnement et l'entretien. À la même 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 s'attend à utiliser une partie de ses marges de crédit actuelles pour financer les coûts permanents liés à l'agrandissement du stationnement étagé. Le montant dont elle aura besoin à même ses marges de crédit pour financer le projet ne devrait pas excéder 20 millions \$. L'Administration a terminé l'exercice 2010 avec des liquidités d'une valeur de 500 000 \$, en raison des investissements qu'elle a faits dans ses programmes de dépenses en immobilisations. De temps en temps, elle investit 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 de dépenses en immobilisations.

Au 31 décembre 2010, les comptes débiteurs de l'Administration avaient augmenté de 1,5 million \$ par rapport au 31 décembre 2009, pour s'établir à 7,1 millions \$. Un montant d'environ 800 000 \$ de cette augmentation est attribuable à la TVH, qui est maintenant comprise dans la facturation

aux clients, et aux crédits de la TVH à recevoir en raison de charges liées à la construction. En outre, les transporteurs versent habituellement leur part des frais d'amélioration aéroportuaire juste après la fin du mois, mais il arrive que le versement soit reçu juste avant la fin du mois, ce qui a une incidence sur le montant apparaissant aux comptes débiteurs.

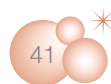
Au 31 décembre 2010 toujours, les comptes créditeurs de l'Administration avaient augmenté de 7,2 millions \$ pour atteindre 18,9 millions \$. La hausse est attribuable principalement à l'augmentation des comptes créditeurs, des retenues et des charges déterminées par abonnement liés à l'agrandissement du stationnement étagé.

En 2010, 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

Niveaux d'activité aérienne

L'Administration continuera 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 par avion. Les événements des dernières années ont mis en lumière la nature volatile de cette demande et les répercussions des facteurs externes, notamment la situation économique, 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.

Bien qu'elle soit relativement stable au Canada à l'heure actuelle, l'incertitude financière de l'industrie aérienne demeure un risque permanent pour l'Administration. Ce risque est cependant atténué par le fait qu'environ 91 pour cent des passagers qui fréquentent 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 des compagnies aériennes. De plus, un pourcentage plus élevé de la circulation à l'aéroport est le fait des passagers d'affaires, dont les décisions en matière de voyage sont moins discrétionnaires que celles des passagers d'agrément.

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 couvrir 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 coûts. 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 \$ américains offerte aux exploitants d'aéroports 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 indiqué qu'il cesserait de fournir cette indemnité.

Risque associé à la construction

Les retards et les dépassements de coûts constituent toujours un risque dans les projets de construction. En mai 2010, l'Administration a entrepris un projet de construction visant l'agrandissement du stationnement étagé. À l'heure actuelle, le projet est conforme au budget et à l'échéancier. Tous les coûts prévus de 35 millions \$ du projet respectent le budget, et la construction avance bien. Par conséquent, le risque associé à la construction n'est pas aussi élevé qu'il l'était au début de 2010, lorsque le projet a été approuvé par le Conseil d'administration.



Construction du stationnement étagé

États financiers de L'ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER D'OTTAWA

31 décembre 2010

Responsabilité de la direction en ce qui concerne les états financiers

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

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

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

Les états financiers ont été vérifiés par Deloitte & Touche, s.r.l. comptables agréés, désignés lors de l'assemblée publique annuelle. Leur rapport des vérificateurs se trouve ci-dessous.



Paul Benoit
Président et chef de la direction



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

Rapport de l'auditeur indépendant

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

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, qui comprennent le bilan au 31 décembre 2010 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa au 31 décembre 2010, ainsi que de ses résultats d'exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux 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.



Comptables agréés
Experts-comptables autorisés
Ottawa, Ontario
Le 23 février 2011

BILAN

au 31 décembre 2010 (en milliers de dollars)

	2010	2009
ACTIF		
ACTIF À COURT TERME		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	480 \$	11 742 \$
Débiteurs	7 070	5 553
Fournitures renouvelables	1 572	1 568
Frais payés d'avance et avances	890	749
	10 012	19 612
FONDS DE RÉSERVE POUR LE SERVICE DE LA DETTE (note 7(a))	10 510	10 444
PROPRIÉTÉ, INSTALLATIONS ET ÉQUIPEMENT (note 3)	402 434	389 442
ACTIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONTINUÉES (note 9)	5 234	4 128
AUTRE ACTIF (note 4)	2 930	2 930
	431 120 \$	426 556 \$
PASSIF		
PASSIF À COURT TERME		
Créditeurs et frais courus	18 945 \$	11 746 \$
Tranche de la dette à long terme échéant au moins d'un an (note 7)	2 339	2 041
	21 284	13 787
PASSIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES (note 9)	5 781	5 010
DETTE À LONG TERME (note 7)	341 502	343 623
	368 567	362 420
Engagements et éventualités (note 11)		
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS (note 8)	62 553	64 136
	431 120 \$	426 556 \$

(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 (en milliers de dollars)

	2010	2009
REVENUS		
Frais d'amélioration aéroportuaire (note 8)	28 254 \$	27 261 \$
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement	22 028	19 380
Redevances d'atterrissage	10 642	9 888
Concessions	9 773	9 350
Stationnement	11 337	10 592
Locations de terrain et de locaux	5 036	4 879
Intérêts	77	56
Autres revenus	2 576	2 392
	89 723	83 798
DÉPENSES		
Intérêts (note 7(d))	19 715	19 907
Loyer (note 11)	6 118	7 310
Matériaux, fournitures et services (note 12)	24 948	21 708
Salaires et avantages sociaux	17 294	15 628
Paiements tenant lieu des impôts fonciers	4 560	4 486
	72 635	69 039
BÉNÉFICE AVANT LA DÉPRÉCIATION	17 088	14 759
DÉPRÉCIATION	18 671	18 397
EXCÉDENT DES DÉPENSES SUR LES REVENUS ET RÉSULTAT ÉTENDU	(1 583)	(3 638)
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS AU DÉBUT DE L'EXERCISE	64 136	67 774
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS À LA FIN DE L'EXERCISE	62 553 \$	64 136 \$

(Voir les notes accompagnant les états financiers)

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

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

	2010	2009
Encaisse provenant de (utilisée dans)		
Exploitation :		
Excédent des dépenses sur les revenus	(1 583)\$	(3 638)\$
Ajouter les éléments sans effet sur l'encaisse:		
Dépréciation	18 671	18 397
Amortissement des frais de financement reportés	219	208
Augmentation du passif au titre des prestations constituées	771	647
Augmentation de l'actif au titre des prestations constituées	(1 106)	(768)
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement d'exploitation:		
Débiteurs	(1 517)	405
Frais payés d'avance et fournitures renouvelables	(145)	(140)
Créditeurs et frais courus	1 109	1 890
Autre	152	52
Total de l'exploitation	16 571	17 053
Financement :		
Augmentation du fonds de réserve pour le service de la dette (note 7(a))	(66)	(60)
Remboursement de la dette à long terme	(2 041)	(1 765)
Total du financement	(2 107)	(1 825)
Investissement :		
Acquisition de propriété, installations et équipement	(31 816)	(12 085)
Variation des créditeurs et frais courus se rapportant aux activités d'investissement	6 090	(2 994)
Total de l'investissement	(25 726)	(15 079)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(11 262)	149
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début	11 742	11 593
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin	480 \$	11 742 \$

(Voir les notes accompagnant les états financiers)

Notes complémentaires

de l'exercice terminé le 31 décembre 2010

1. Description de l'entreprise

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

Les objectifs de l'Administration sont :

- a) de gérer, d'opérer et de développer l'Aéroport international d'Ottawa, les locaux ayant été loués à l'Administration par 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 : 1000, privé Airport Parkway, bureau 2500 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.

Constatation des produits

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

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

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

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

Régime de retraite et avantages complémentaires de retraite

L'Administration comptabilise ses obligations de régime de retraite et les avantages complémentaires de retraite lorsque les employés rendent les services qui leur donnent droit à ces bénéfices. Les coûts de ces plans sont déterminés sur une base actuarielle en utilisant la méthode du bénéfice projeté au prorata des services rendus. Ce calcul reflète la meilleure estimation de la direction quant au rendement sur les actifs du régime, au pourcentage d'augmentation de salaire et aux divers autres facteurs incluant la mortalité, les licenciements et le pourcentage de retraite au début de chaque année fiscale. Pour calculer le rendement sur les actifs du régime, ces actifs sont évalués à leur juste valeur. Des gains ou pertes actuarielles surviendront du fait que l'expérience vécue pour chaque année sera différente des hypothèses utilisées au début de l'année aux fins de déterminer le coût et les passifs de ces plans. Ces gains ou pertes actuarielles sont reportés et amortis sur les années futures de la manière suivante : la portion de ces gains ou pertes qui excède 10 % du plus élevé de l'obligation en matière de prestations de retraite au début de l'exercice, ou de la juste valeur des actifs du régime au début de l'exercice, est amortie sur une base linéaire sur la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs. La durée moyenne résiduelle des salariés actifs est estimée à sept ans.

Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers exige, conformément aux PCGR du Canada, 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.

Instruments financiers et couverture

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 terminé le 31 décembre 2010, et du solde d'ouverture du bilan au 1^{er} 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 est présentement dans 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)

	2010	2009
Coût :		
Immeubles et installations auxiliaires		
Immeubles et améliorations des immeubles	337 938 \$	337 422 \$
Équipement de dégivrage	7 527	7 189
Passerelles pour piétons	13 383	13 361
Infrastructure de services publics	6 807	6 077
	365 655	364 049
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	50 934	50 614
Améliorations des terrains	22 355	22 176
Mobilier et équipement	22 624	22 426
Équipement et systèmes informatiques	19 328	18 081
Véhicules	20 142	10 701
Construction en cours	18 237	598
	519 275	488 645
Moins l'amortissement cumulé :		
Immeubles et installations auxiliaires		
Immeubles et améliorations des immeubles	58 711	48 141
Équipement de dégivrage	2 672	2 358
Passerelles pour piétons	3 294	2 599
Infrastructure de services publics	1 709	1 563
	66 386	54 661
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	11 907	10 624
Améliorations des terrains	6 189	5 525
Mobilier et équipement	12 422	10 916
Équipement et systèmes informatiques	14 288	12 009
Véhicules	5 649	5 468
	116 841	99 203
	402 434 \$	389 442 \$

Les frais d'intérêts d'un montant de 187 000 \$ (2009 - nul \$) ont été capitalisés et inclus dans la rubrique construction en cours en 2010.

4. Autre Actif

(en milliers de dollars)

	2010	2009
Participation dans les produits éventuels du 4160, promenade Riverside, au coût	2 930 \$	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 programmes de travaux d'infrastructure. Ces facilités de crédit sont garanties en vertu d'un Acte de fiducie principale (voir note 7) et viennent à échéance le 20 octobre 2011. Les facilités de crédit sont disponibles sous forme de découvert, de prêts à taux préférentiel ou d'acceptations bancaires. En date du 31 décembre 2010, 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 2010, 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 bénéfiques 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 NIIF du revenu 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 les programmes de travaux d'infrastructure de l'Administration.

L'Administration gère ses tarifs et frais aéronautiques et autre 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)

	2010	2009
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	145 438 \$	146 746 \$
Obligations-recettes, 4,733 %, Série D, échéant le 2 mai 2017, intérêts à payer chaque 2 mai et 2 novembre jusqu'à l'échéance, à partir du 2 novembre 2007	200 000	200 000
Dette envers la province de l'Ontario sans intérêts, escomptée à un taux de 6,0 %, remboursable en cinq versements annuels de 532 mille \$ sur une période de 5 ans à partir du 31 janvier 2007	532	1 034
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	1 162	1 394
	347 132	349 174
Moins : les frais de financement reportés	3 291	3 510
	343 841	345 664
Tranche échéant à moins d'un an	2 339	2 041
	341 502 \$	343 623 \$

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 des programmes de travaux d'infrastructure de l'Administration et

pour les affaires générales de la société. Ces affaires comprennent le refinancement de l'endettement bancaire encouru par l'Administration à l'égard de ces programmes de travaux 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.

Conformément aux conditions de l'Acte de fiducie principale, l'Administration doit établir et maintenir avec un fiduciaire un Fonds de réserve pour le service de la dette dont le solde doit être égal au moins à 50 % des coûts annuels du service de la dette. Au 31 décembre 2010, le Fonds de réserve pour le service de la dette consistait en 10,5 millions de dollars en dépôts détenus en fiducie et portant intérêts. Ces fonds de fiducie sont détenus en faveur des porteurs d'obligations, et ne peuvent être utilisés que pour les fins prévues par l'Acte de fiducie principale. De plus, l'Administration doit maintenir un Fonds de réserve de fonctionnement et d'entretien équivalent à 25 % des frais d'exploitation et d'entretien définis au cours de l'exercice précédent (soit environ 9,6 millions de dollars pour l'exercice 2010 selon les dépenses de l'exercice 2009). La disponibilité inutilisée du crédit consenti par des établissements financiers décrit ci-dessus a répondu aux besoins du Fonds de réserve de fonctionnement et d'entretien.

Au 31 décembre 2010, l'Administration respectait toutes les exigences de la garantie de paiement de la dette, y compris les provisions de l'Acte de fiducie principale se rapportant aux fonds de réserve, les flux financiers et les engagements concernant ses tarifs.

- b) Le montant à payer à la province de l'Ontario représente la taxe de transfert afférente au terrain loué à l'Administration en 1997.
- c) Le 16 juillet 2003, le Ministre des Transports a annoncé un allègement des loyers à court terme pour les aéroports. En vertu de ce programme, l'Administration pouvait reporter environ 10 % de son loyer sur une période de deux ans qui a commencé le 1^{er} juillet 2003 (soit un total de 2,3 millions de dollars)

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

d) Frais d'intérêts

	<u>2010</u>	2009
Intérêts sur obligations	19 720 \$	19 697 \$
Frais d'intérêts - autres	248	270
	19 968	19 967
Moins:		
les intérêts gagnés sur le financement du Fonds de réserve pour le service de la dette	66	60
les intérêts capitalisés	187	-
Intérêts payés au cours de l'exercice	19 715 \$	19 907 \$
Intérêts payés au cours de l'exercice	19 680 \$	19 763 \$

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

2011	2 339 \$
2012	2 097
2013	2 409
2014	2 747
2015	3 111
Au-delà de 2015	334 429 \$

f) Frais de financement reportés

	<u>2010</u>	2009
Frais de financement reportés	4 398 \$	4 398 \$
Moins l'amortissement cumulé	(1 107)	(888)
	3 291 \$	3 510 \$

8. FRAIS D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRE (FAA)

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

Le 1^{er} septembre 1999, l'Administration a instauré un programme de FAA au montant de 10\$ par passager montant à bord d'un avion, pour financer les coûts des principales dépenses en immobilisations en vertu du financement des programmes de travaux d'infrastructure de l'Administration (y compris le Programme d'expansion de l'aéroport). Au 1^{er} janvier 2003, les frais ont été augmentés à 15 \$. Ces frais sont perçus par les compagnies aériennes en vertu d'un accord entre l'Administration, l'Association du transport aérien du Canada et les compagnies aériennes desservant l'aéroport. Selon cet accord, les revenus des FAA ne peuvent être utilisés que pour payer les coûts en immobilisations et les coûts se rapportant au financement de développement majeur d'infrastructure de l'aéroport. 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 1 824 milliers de dollars (2009 : 1 729 milliers de dollars).



	2010	Cumul à ce jour
Dépenses des programmes majeurs de travaux d'infrastructure :		
Aérogare, stationnement étagé, infrastructure côté piste et côté accueil et autres dépenses du programme	17 938 \$	464 984 \$
Intérêt capitalisé	187	17 156
Charge d'intérêts (y compris les intérêts imputés sur les fonds provenant de l'exploitation)	22 466	157 561
	40 591	639 701
Rentrées de fonds des FAA		
Revenus des FAA - après frais de recouvrement	28 254	252 149
Intérêts sur les fonds excédentaires	104	9 859
	28 358	262 008
Augmentation des débiteurs	(518)	(1 977)
Revenus des FAA - montants nets encaissés	27 840	260 031
Excédent des dépenses sur les FAA encaissés	12 751 \$	379 670 \$

Les frais de FAA vont continuer à être perçus jusqu'à ce que l'excédent des dépenses sur les FAA encaissés soit réduit à zéro.

En novembre 2010, l'Administration a annoncé l'augmentation des frais de FAA du montant de 15 \$ à 20 \$ pour les vols après le 1^{er} février 2011.

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

	2010	2009
Bénéfices non répartis fournis par les frais d'amélioration aéroportuaire :		
Cumul des frais d'amélioration aéroportuaire et intérêts sur les fonds excédentaires	262 008 \$	233 650 \$
Moins :		
l'amortissement cumulé des actifs du programme de travaux d'infrastructure	91 074	76 761
Charge d'intérêts et autres dépenses	162 063	138 919
	8 871	17 970
Bénéfices non répartis fournis par les autres activités :	53 682	46 166
Bénéfices non répartis à la fin	62 553 \$	64 136 \$

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 2009 (complétée et déposée en septembre 2010 tel qu'exigé par la loi) démontrait que le plan accusait un déficit de 1 883 000 \$ 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 2009, le régime avait un déficit en vertu de l'approche de solvabilité d'un montant de 9 588 000 \$ (4 009 000 \$ au 31 décembre 2008) avant de considérer la valeur actuelle des remboursements additionnels de solvabilité exigés en vertu de la *Loi*. L'Administration a dû verser des

cotisations additionnelles de solvabilité d'un montant de 1 389 500 \$ en 2010 (789 200 \$ en 2009) 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 31 décembre 2010 conformément au règlement.

La prochaine évaluation actuarielle du régime de retraite en date du 31 décembre 2010 devra être complétée et déposée au plus tard en juin 2011. D'après l'analyse actuarielle des prestations du régime de retraite la plus récente, complétée le 31 décembre 2009 et extrapolée au 31 décembre 2010, le statut du régime de retraite est le suivant :

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Juste valeur de l'actif du régime		
– Composante au titre des prestations déterminées	31 918 \$	27 933 \$
– Composante au titre des prestations constituées	5 947	4 875
	37 865	32 808
Obligation au titre des prestations constituées	41 288	35 904
Situation de capitalisation - déficit du régime	(3 423)	(3 096)
Solde des montants non amortis	8 657	7 224
Actif au titre des prestations constituées	5 234 \$	4 128 \$

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 :

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Obligations pour les autres avantages complémentaires à la retraite	7 763 \$	6 423 \$
Solde des montants non amortis	1 982	1 413
Passif au titre des prestations constituées	5 781 \$	5 010 \$

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 :

	2010	2009
Taux d'actualisation pour déterminer les dépenses	6,25 %	7,50 %
Taux d'actualisation pour déterminer les obligations à la fin	5,50 %	6,25 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes à long terme	6,5 %	7,0 %
Taux de croissance moyenne de la rémunération	3,75 %	3,75 %
Taux d'augmentation des coûts relatifs aux soins de santé	8,0 %	9,0 %
Le taux tendanciel d'augmentations dans les coûts relatifs aux soins de santé diminue graduellement pour augmenter en dernier ressort après 7 ans de	5,0 %	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 :

	2010	2009
Fonds de revenu fixe	41 %	38 %
Fonds d'actions - Fonds canadiens	16 %	17 %
Fonds d'actions - Fonds américains	19 %	20 %
Fonds d'actions - Fonds internationaux	11 %	12 %
Fonds de marché émergents	3 %	3 %
Fonds de placements immobiliers	10 %	10 %

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

	2010	2009
Cotisations de l'employeur, régime de retraite à prestations déterminées	678 \$	625 \$
Cotisations de l'employeur, paiements spéciaux de solvabilité	1 390 \$	789 \$
Cotisations des employés, régime de retraite prestations déterminées	217 \$	213 \$
Prestations versées, régime de retraite à prestations déterminées	853 \$	797 \$
Cotisations de l'employeur, régime à cotisations déterminées	439 \$	354 \$
Cotisations des employés, régime à cotisations déterminées	563 \$	466 \$

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 :

	2010	2009
Élément du régime de retraite à prestations déterminées	979 \$	685 \$
Élément du régime de retraite à cotisations déterminées	439	354
Autres avantages complémentaires de retraite	925	747
Total	2 343 \$	1 786 \$

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 2010, 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 173,4 millions de dollars et 212,3 millions de dollars respectivement (159,7 millions de dollars et 203,6 millions de dollars respectivement en 2009). 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 de 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 :

	2010		2009	
	Valeur comptable	Taux d'intérêt à la fin	Valeur comptable	Taux d'intérêt à la fin
Trésorerie et équivalents de trésorerie (taux flottants)	480 \$	0,95 %	11 742 \$	0,22 %
Fonds de réserve pour le service de dette (taux flottants)	10 510 \$	1,13 %	10 444 \$	0,28 %
Dette à long terme (taux fixe)	343 841 \$	voir la note 7	345 664 \$	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 (0,50 %), plus/moins élevés, et que toutes les autres variables avaient été maintenues stables, y compris le calendrier des dépenses relatives aux programmes de dépenses en capital de l'Administration, les résultats de l'Administration pour l'exercice auraient augmenté/diminué de 129 milliers de dollars en raison de la fluctuation des taux d'intérêts sur ses actifs à taux d'intérêt variable. 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 52 % (53 % en 2009) 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 91 % 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 en 2010, le loyer est 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 :

2011	7,0 millions \$
2012	7,3 millions \$
2013	7,5 millions \$
2014	8,0 millions \$
2015	8,3 millions \$

Au 31 décembre 2010, l'Administration avait émis une lettre de crédit relative au régime de retraite de l'Administration (voir la note 9) au montant de 2 058 000 \$. La lettre de crédit vient à échéance le 31 décembre 2011.

En plus de ce qui précède, l'Administration a des engagements d'exploitation dans le cours normal des affaires requérant des versements de 8,8 millions de dollars en 2011 et qui diminuent au cours des cinq prochains exercices au fur et à mesure que les contrats viennent à échéance. Au 31 décembre 2010, le montant total de ces engagements d'exploitation se chiffrait à 21,1 millions de dollars. Ces engagements sont en plus des contrats pour l'acquisition et la construction de propriété, installations et équipement totalisant environ 13,5 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 l'ACSTA, aux frais du maintien de l'ordre encourus par l'Administration pour assumer ses responsabilités. La responsabilité de ce programme est passée aux mains du Gouvernement du Canada (Transports Canada) au cours de l'exercice 2008 et a pris fin le 1^{er} janvier 2010. L'Administration a reconnu des contributions d'un montant de 999 000 \$ en 2009 dans le cadre de ce contrat. Ces contributions ont été comptabilisées 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.

photo : James Dow

