

AFFAIRES



IMPACT ÉCONOMIQUE

SERVICE

SÉCURITÉ

Rapport annuel 1999

AÉROPORT INTERNATIONAL D'OTTAWA

CROISSANCE

COLLECTIVITÉ





table des matières

INTRODUCTION	1
GÉRER LA SURCROISSANCE	2
L'ANNÉE DES PERCÉES	5
PAR LA COLLECTIVITÉ, POUR LA COLLECTIVITÉ	9
POUR AUJOURD'HUI ET POUR DEMAIN	17
ÉTATS FINANCIERS	24
MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	32

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

Rapport annuel 1999

Depuis le transfert des activités à l'Administration aéroportuaire locale le 1^{er} février 1997, l'aéroport fonctionne sans aucune subvention gouvernementale.

Notre mission

Contribuer à la croissance économique de la collectivité en offrant aux passagers des installations aéroportuaires modernes de haute qualité qui répondent aux véritables besoins de voyage, en assurant l'exploitation sûre et sécuritaire de ces installations et en effectuant une gestion financière viable.

Nos principes directeurs

- Partenaire intéressé au développement économique local
- Attentif et sensible aux besoins de la collectivité
- À vocation commerciale
- Soucieux et respectueux de l'intérêt public

Gérer la surcroissance



Regis Trudel

L'Aéroport international d'Ottawa et la région qu'il dessert ont l'un et l'autre connu une croissance impressionnante en 1999. L'économie effervescente de la région a fait un nouveau bond, et du même coup soumis son aéroport à des pressions supplémentaires. Tout indique que cette tendance se poursuit, voire qu'elle s'accélère. Les projections du Conference Board du Canada pour l'an

2000 annoncent que la région d'Ottawa aura le deuxième taux de croissance du Produit intérieur brut au pays, et la plus forte croissance de l'emploi.

Cette solide performance économique est attribuable en grande partie à la croissance et à l'investissement vigoureux et soutenus observés dans le secteur des technologies de pointe. Les entreprises de ce secteur, où l'emploi local a crû de 14 % au cours des six derniers mois de 1999, opèrent dans une économie mondiale hautement concurrentielle. Elles s'en remettent à leur aéroport pour un accès commode et fiable au marché mondial. L'Aéroport international d'Ottawa a répondu à l'appel en 1999, en offrant, pour une deuxième année consécutive, plus de vols, vers plus de destinations, à un nombre record de voyageurs.

Sous tous les aspects, 1999 a été pour l'Aéroport l'année des percées, au double plan financier et opérationnel : plus de passagers, plus de vols, plus de destinations et

plus de services pour les personnes et les entreprises qui sont nos clients. La dernière année s'est révélée un défi, car l'aéroport fonctionne en surcapacité — environ 600 000 passagers par an au-delà de sa capacité théorique initiale.

Cette surcapacité se traduit, aux heures de pointe, par l'impossibilité de répondre à la demande de stationnement, par un encombrement inacceptable de certaines zones de l'aérogare et par des retards de vols en raison d'embouteillages des aéronefs dans la zone adjacente à l'aérogare. Ces pressions promettent de s'intensifier avec l'augmentation ininterrompue des volumes de trafic passagers à l'Aéroport international d'Ottawa, à la faveur d'une économie locale en plein essor et des préférences de plus en plus marquées pour les voyages aériens.

À court terme, notre objectif est de trouver des moyens novateurs de conserver un service de première classe tout en relevant le défi qui nous oblige à fonctionner au-delà de la capacité de « traitement des passagers » que nos installations actuelles ont été conçues pour assurer. Nos investissements en immobilisations — l'amélioration du stationnement, la modernisation des toilettes et l'installation d'un nouveau revêtement de sol pour circulation intense — aident à étirer la capacité de l'aérogare au-delà de ses limites physiques. Mais ces mesures sont provisoires. La nécessité de l'expansion est de plus en plus évidente pour nos partenaires, nos passagers et les entreprises que nous servons.

La fusion des lignes aériennes Canadien et Air Canada dotera notre installation d'un certain répit, aussi bref soit-il. Elle entraînera probablement en l'an 2000 une légère baisse du nombre de vols intérieurs à l'arrivée et au départ d'Ottawa. Cependant, les vols intérieurs

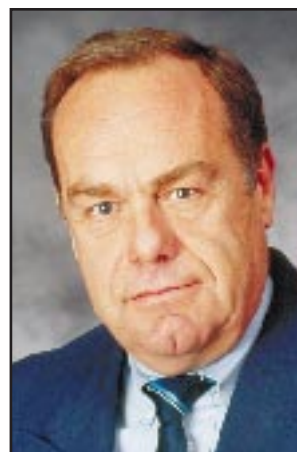
seront plus remplis, les volumes de trafic passagers continueront d'augmenter et, conséquemment, les pressions sur l'aérogare ne se relâcheront pas. En outre, de nouveaux venus comme WestJet, qui a déjà annoncé ses projets de liaison avec Ottawa, soumettront notre installation à de nouvelles pressions au cours des six à 18 prochains mois.

Pour le moyen à long terme, l'expansion représente la seule solution. Son financement constituera un énorme défi, alors que les contributions de l'aéroport aux divers paliers de gouvernement doubleront vraisemblablement d'ici 2004. Tout au long de 1999, nous avons poursuivi nos efforts pour maximiser et diversifier les recettes que nous tirons de nos opérations.

Nos projets d'expansion ont fait un grand pas en 1999, avec l'achèvement du Document de définition de programme — la clé de notre approche « sans surprises » pour un investissement qui pourrait faire naître le plus grand chantier de construction dans la région depuis 20 ans.

Si approuvée en 2000, l'expansion de l'aéroport propulsera Ottawa-Hull au rang des autres grandes villes canadiennes qui en sont également à divers stades de

programmes d'expansion de leur aéroport. Vancouver vient de terminer l'expansion de son aéroport, et l'Aéroport Pearson de Toronto est en passe de subir une révision de 4 milliards de dollars. On vient d'annoncer des projets de modernisation de l'Aéroport Dorval de Montréal, et il y a des projets d'expansion d'aérogare également en cours à Calgary, à et Edmonton.



Paul Benoit

L'expansion de notre aéroport, toutefois, représente plus qu'un rattrapage des autres villes canadiennes. L'expansion est une étape nécessaire afin de doter notre région d'un outil indispensable à sa compétitivité sur le marché mondial : d'une porte sur le monde. Une porte moderne, efficace et fiable.

Moderniser notre aéroport pour aider à assurer l'avenir de notre collectivité.

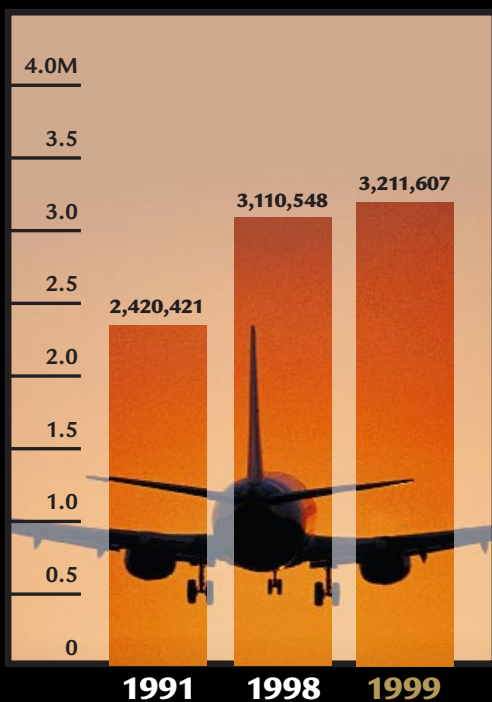
Regis Trudel
Président
Conseil d'administration

Paul Benoit
Président et
chef de la direction

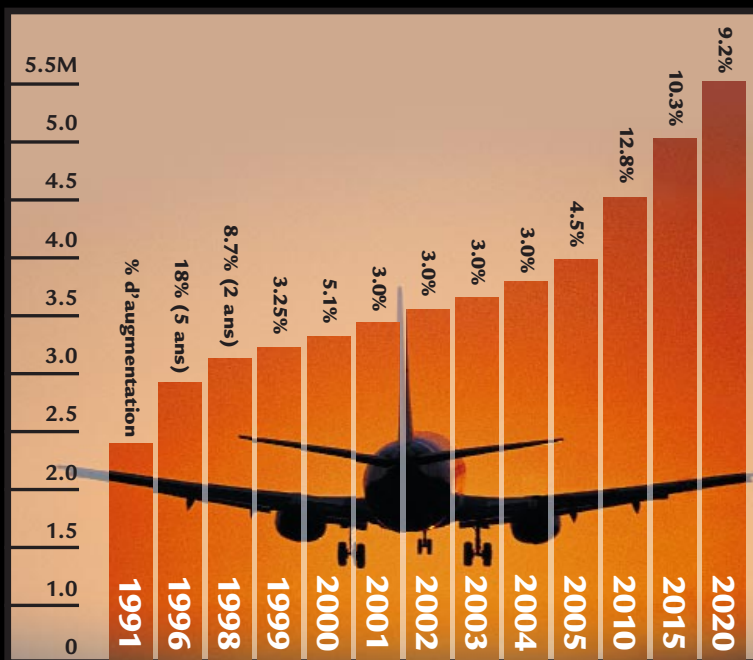


A É R O P O R T I N T E R N A T I O N A L D O T T A W A

Trafic passagers



Prévisions du trafic passagers



L'année des percées

Trafic passagers, mouvements d'aéronefs, nombre de destinations, services offerts

L'Administration de l'aéroport international Cartier-Macdonald d'Ottawa ne reçoit aucune subvention gouvernementale. En 1999, l'Administration aéroportuaire a joué un important rôle d'appui au succès économique de la région, en ouvrant aux particuliers et aux entreprises locales une porte d'accès vitale au marché mondial.

L'Aéroport international d'Ottawa outrepassa ses limites de simple élément d'infrastructure. En effet, l'aéroport doit être considéré comme un processus qui vise à transborder les voyageurs arrivant par automobile personnelle, taxi, limousine ou transports en commun jusqu'à l'intérieur d'un aéronef, avec efficacité et confort.

Ce processus a été mis à l'épreuve plus que jamais en 1999. Plus de passagers et plus d'avions ont transité via Ottawa en route vers plus de destinations que jamais. Plus de personnes ont stationné ou loué plus de voitures, utilisé plus de chariots à bagages, acheté plus de journaux et consommé plus de café que jamais auparavant dans notre aéro-gare.

Notre ville a également outrepassé sa réputation de siège de gouvernements. Grâce à une croissance et un investissement vigoureux et soutenus, l'emploi dans le secteur des technologies de pointe a connu une flambée qui l'a propulsé de 14 % dans la seule deuxième demie de 1999. En 2000, le nombre de résidents employés dans ce secteur dépassera celui des fonctionnaires fédéraux. La croissance économique locale s'accélère à un rythme qui ne s'est pas vu depuis de nombreuses années.

Il n'est donc pas surprenant que des nombres sans précédent de passagers soient passés par l'Aéroport pour profiter de nombres records de vols au départ de

l'Aéroport international d'Ottawa. Pour la première fois dans l'histoire de l'Aéroport, les passagers ont eu le choix de 25 destinations sans escales. Une nouvelle liaison directe en 1999 a rejoint le fort convoité Aéroport national de Washington — enfin un lien efficace entre ces deux grandes capitales.

Un autre secteur de croissance en 1999 a été celui des passagers de transfert. Un nombre de plus en plus grand de voyageurs en correspondance transitent sans peine par Ottawa, où ils trouvent bien commodes les courtes distances à franchir d'une porte à l'autre, et apprécient l'abondance des mêmes commodités qu'offrent des aéroports beaucoup plus grands.

Le niveau sans précédent d'activité économique dans notre Région, propulsé par un bond important des voyages aériens touristiques dans la région, a obligé notre aéroport à rehausser réciproquement son niveau de performance : l'Aéroport international d'Ottawa a répondu à l'appel.

Pour 2000, les projections du Conference Board du Canada annoncent qu'Ottawa jouira de la meilleure croissance de l'emploi (2,9 %) au pays et du deuxième taux de croissance du PIB (3,9 %). L'Aéroport international d'Ottawa relèvera avec enthousiasme le défi de répondre à la demande croissante en matière de services aéro-

Le trafic passager vers les États-Unis a augmenté de 11.5%

Le trafic international a augmenté de 18%



portuaires de grande qualité. Nous désirons outrepasser les attentes des personnes et des entreprises que nous servons avec une si grande fierté.

Des solutions novatrices

Plusieurs solutions novatrices instituées en 1999 pour le transport des personnes avec efficacité et confort ont permis de contrebalancer notre fonctionnement en surcapacité de 600 000 passagers.

L'Administration aéroportuaire a dépensé plus de 2 millions de dollars en améliorations en 1999, dont 800 000 dollars en améliorations à l'aérogare et aux terrains de l'aéroport pour assurer un meilleur service aux voyageurs.

Ce chiffre ne comprend pas la remise à neuf du Système d'affichage des informations de vol (SAIV). Les clients ont désormais accès à deux fois plus d'information sur les vols qu'auparavant, tant dans l'aire des départs que dans celle des arrivées de l'aérogare.

Parmi les améliorations réalisées ou lancées en 1999, il faut compter :

- l'installation de nouveaux kiosques de vente au détail, et la réfection de la peinture du niveau mezzanine et de l'aire d'attente des départs de vols intérieurs;
- l'installation d'un revêtement du sol pour circulation intense au rez-de-chaussée et au niveau mezzanine et le remplacement du tapis à Douanes Canada;
- les améliorations pour moderniser les salles de repos;
- le remplacement des auvents, la modification des passerelles et l'installation d'auvents de passerelle;
- la restauration des surfaces asphaltées côté piste; et
- le remplacement de nombreux véhicules du parc de 4 millions de dollars de l'Aéroport.

En outre, nous avons commencé la construction de notre nouvel immeuble des services généraux. Il s'agit du premier projet de construction « autonome » de l'administration aéroportuaire. L'ouvrage de 7 millions de dollars, qui sera achevé au printemps 2000, logera à la fois la caserne des pompiers et le garage d'entretien de l'Aéroport, ce qui entraînera une amélioration de l'efficacité et une réduction des coûts liés à ces services aéroportuaires essentiels. Au décollage et à l'atterrissage, l'impressionnant immeuble à toit incliné situé à l'intersection des deux principales pistes de l'aéroport, deviendra l'un des immeubles les plus familiers de la région.



But du voyage

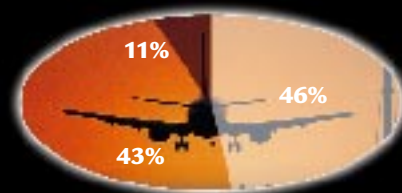


1998



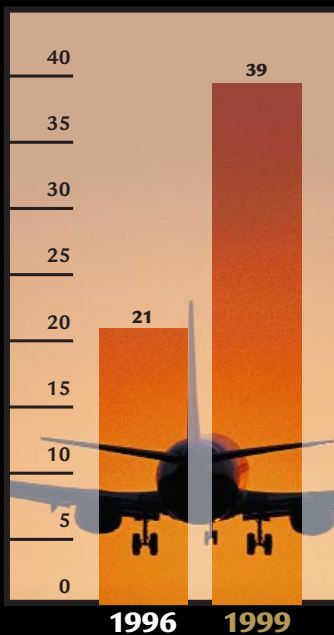
1999

Destination finale

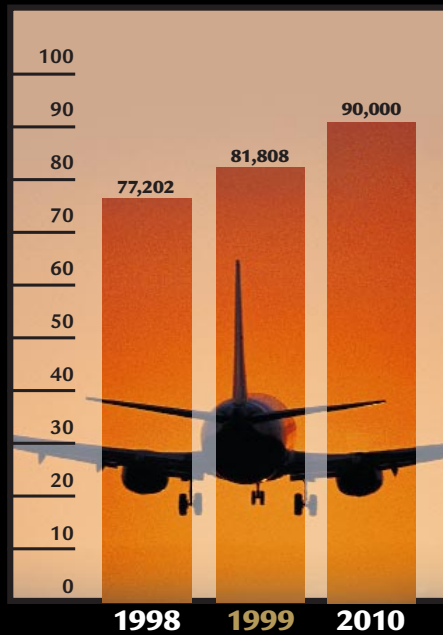


46% sont des visiteurs à la région
43% sont des résidents
11% transitent par l'aéroport

Vols par jour vers les États-Unis

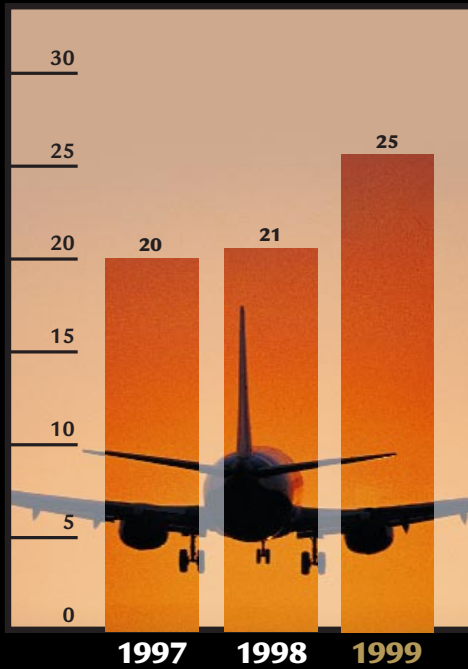


Mouvements d'aéronefs

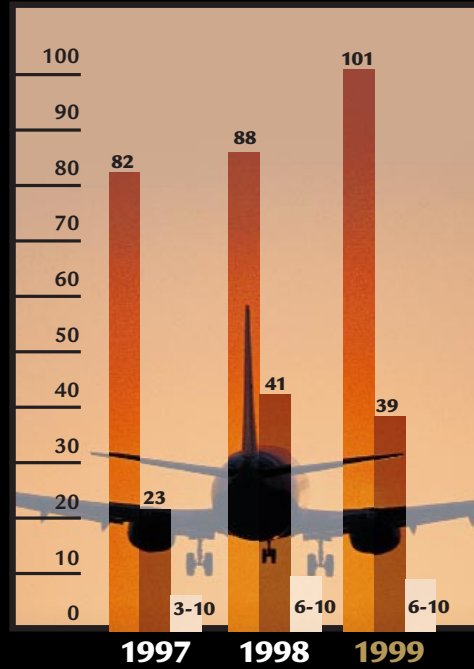




Destinations sans escale



Vols sans escale par jour



- Domestique
- Transfrontalier
- International

Par la collectivité pour la collectivité

Services novateurs, bénéfiques économiques, un reflet de notre collectivité

Un partenaire pour le service

Le grand aéroport se distingue de l'aéroport ordinaire par la diversité des services qu'il offre à ses clients et l'efficacité de son processus de transfert. Pour le passager d'affaires, c'est la réduction au minimum des perturbations de la journée de travail qu'impose inévitablement le voyage. Pour le touriste, c'est la prestation des petits suppléments qui ajoutent au plaisir du voyage.

Pour atteindre notre objectif de faire de l'Aéroport international d'Ottawa l'un des plus axés sur sa clientèle dans le monde, l'Administration de l'aéroport a institué des innovations de service afin de faciliter les choses aux millions de voyageurs en transit et aux personnes qui viennent les accueillir ou les reconduire.

En 1999, l'Aéroport international d'Ottawa est devenu le premier aéroport canadien à offrir un accès Internet sans fil à grande vitesse, grâce à un partenariat avec Nokia, un des principaux fournisseurs de services de téléphonie mobile et de réseau. Les voyageurs d'affaires n'ont plus à chercher un téléphone équipé pour un accès informatique ou d'autres points d'accès Internet câblé. Ils peuvent établir leur branchement n'importe où dans l'Aéroport, que ce soit dans la salle des départs, dans l'aire des arrivées ou à une table de café.

L'Aéroport international d'Ottawa a aussi institué un nouveau service de limousine sur demande, qui offre un transport au sol haut de gamme — une première à Ottawa. Ce service, qui est une autre réalisation pour les gens d'affaires en 1999, donne finalement à Ottawa la même commodité que l'on trouve dans tous les grands aéroports du monde.



La construction, au prix de 5 millions de dollars, du nouveau Days Inn, qui doit débuter au printemps 2000, répondra à un autre grand besoin des voyageurs à Ottawa — un besoin qui existe depuis plus d'une décennie — en offrant la commodité d'un hôtel d'aéroport. Une fois terminé, le Days Inn — Aéroport d'Ottawa offrira 85 chambres, dont certaines conçues pour les voyageurs d'affaires, et d'autres adaptées aux besoins des familles. Le nouveau complexe comprendra un certain nombre de suites, avec foyer et jacuzzi, ainsi qu'un restaurant, une piscine intérieure, une salle d'exercices, des salles de réunion, un accès Internet express, et un centre d'affaires.

Les enquêtes menées auprès des passagers révèlent que les voyageurs d'affaires et les touristes désirent une plus vaste gamme de choix en aliments préparés, livres et revues, objets personnels et articles-cadeaux. Pour répondre à ce besoin, nous avons créé le concept des restaurants et boutiques de l'Atrium au centre de l'aérogare. Trois nouveaux détaillants se sont installés

Depuis le transfert en 1997, l'Administration aéroportuaire est autonome et a contribué plus de 30 millions de dollars aux différents niveaux de gouvernement.



dans l'Atrium, où ils offrent des jouets, des produits d'esthétique et de toilette, et des souvenirs et articles-cadeaux haut de gamme. On prévoit ajouter de nouveaux kiosques de vente au détail en 2000, tant dans l'Atrium que dans l'aire des départs des vols intérieurs.

Pour le confort et la sécurité des voyageurs, l'Administration de l'aéroport a officiellement désigné l'Aéroport international d'Ottawa installation sans fumée à compter du 1er juin 1999. La nouvelle interdiction de fumer cadre bien avec l'engagement d'excellence en service à la clientèle de la part de l'Administration de l'aéroport. Auparavant, les clients qui entraient à l'Aéroport étaient exposés à la fumée secondaire de l'aire fumeurs adjacente. En 2000, les fumeurs auront leur aire désignée, bien aérée et fermée.

En mai, l'Aéroport a mené un exercice d'urgence aéroportuaire en collaboration avec les services d'urgence

locaux, dont les services d'incendie, d'ambulance et de police, et plusieurs hôpitaux de la région. Cette simulation a donné aux employés de tous les services participants l'occasion de perfectionner leurs compétences et d'acquérir de l'expérience d'une situation d'urgence semblable à la réalité. L'objectif de ces exercices est d'élever le niveau de préparation de tous les services publics et de partager de l'information entre collègues des services d'urgence régionaux et municipaux. Le dernier exercice semblable avec les partenaires de la collectivité avait eu lieu en 1997.

Un partenaire en développement économique

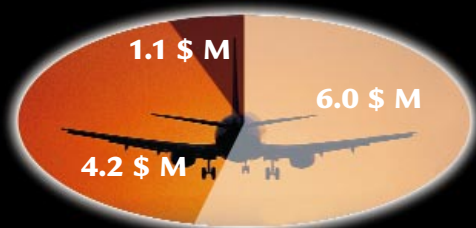
Les projets de construction en cours et récemment terminés autour de l'Aéroport (comme l'immeuble des services généraux, l'hôtel Days Inn — Aéroport d'Ottawa, le salon Feuille d'érable d'Air Canada, le laboratoire Iogen, le parc à essence de l'Aéroport, et la base des Hélicoptères canadiens Limitée) dépassent les 50 millions de dollars. Ces projets témoignent du rôle de l'Aéroport comme important agent de stimulation de l'activité et de l'investissement commerciaux, un des grands rôles que poursuit l'Administration.

Depuis ses débuts en 1997, l'Administration de l'aéroport d'Ottawa est indépendante, aucunement tributaire du financement public. En moins de 36 mois, l'Administration a investi plus de 18 millions de dollars pour relever le niveau de service et améliorer les installations aéroportuaires.

Au total, les opérations de l'Aéroport ont nécessité des dépenses de plus de 80 millions de dollars en trois ans. Comme l'exige le Code d'éthique des affaires de



Taxes payées en 1999 par l'Administration aéroportuaire



En 1999, l'Administration aéroportuaire a remis plus de 11.3 millions de \$ aux différents niveaux de gouvernement.

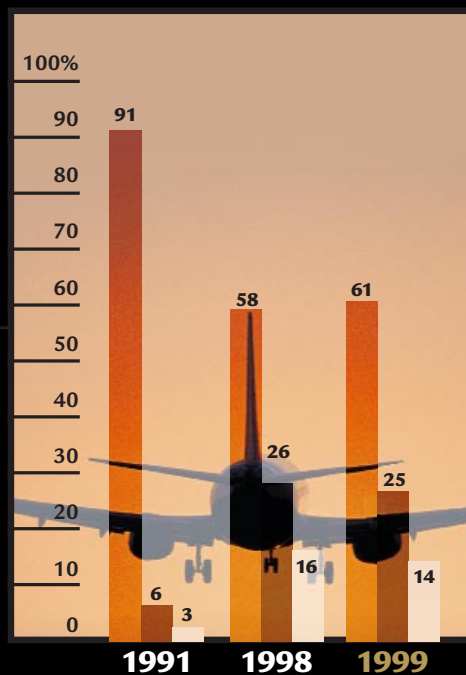
6.0 millions de \$ en loyer au Gouvernement Fédéral

4.2 millions de \$ en paiements en lieu de taxes aux gouvernements municipaux

Plus de 1.1 million en taxe de vente provinciale et autres taxes

1997 à 1999 : plus de 30 millions de \$

Passagers selon la destination finale



- Canada
- États-Unis
- Internationale



Sous tous les aspects, 1999 a été pour l'Aéroport l'année des percées, au double plan financier et opérationnel : plus de passagers, plus de vols, plus de destinations et plus de services pour les personnes et les entreprises qui sont nos clients. Plus de personnes ont stationné ou loué plus de voitures, utilisé plus de chariots à bagages, acheté plus de journaux et consommé plus de café que jamais auparavant dans notre aérogare.

L'Administration de l'aéroport, les décisions d'achat sont fondées sur des critères comme les prix concurrentiels, la qualité, la quantité, la livraison, le service et (toutes choses étant égales par ailleurs) le contenu local. Ce dernier critère permet aux fournisseurs locaux qualifiés de profiter des millions de dollars que l'Administration dépense chaque année — elle a dépensé plus de 24 millions de dollars au niveau local en 1999.

Si l'impact économique direct de l'Aéroport atteint plusieurs millions de dollars par an, il y a aussi des retombées directes et indirectes, que l'on estime à environ 1 milliard de dollars. L'Administration de l'aéroport est aussi un grand contributeur à l'assiette fiscale de la région, par les millions de dollars qu'elle verse dans les coffres de la municipalité, de la province et du gouvernement fédéral. En 1999, elle a versé plus de 11,3 millions de dollars de loyer et taxes à divers paliers de gouvernement. Au cours des trois dernières années, ses contributions ont dépassé les 30 millions de dollars.

L'Aéroport international d'Ottawa assure un service vital à la collectivité, depuis l'expédition de fret jusqu'au jumelage de partenaires d'affaires et d'investisseurs éventuels. L'Aéroport joue également un grand rôle dans la mise en contact des amis et des familles. Les avantages de notre service surpassent les aspects économiques pour rejoindre l'enrichissement de la qualité de vie de la région d'Ottawa-Hull.

Un partenaire dans la vie communautaire

Les voyageurs tiennent typiquement à limiter au minimum absolu le temps qu'ils passent en transit, y compris dans les aéroports. Les améliorations que l'Administration



de l'aéroport a apportées à l'aérogare visent à faire du temps que les voyageurs y passent une expérience positive. Les visiteurs de la région d'Ottawa-Hull, ainsi que les passagers en correspondance qui ne font souvent que transiter par notre aérogare, peuvent s'attendre à une image chaleureuse et invitante de notre collectivité.

En même temps, nous reconnaissons que la plupart des personnes et des familles que nous servons sont des résidents de la région. En offrant des services prévenants, attentifs et de qualité, nous resserrons nos liens avec la collectivité que nous servons. Pour cette raison, l'Administration de l'aéroport fait un effort particulier pour favoriser un sentiment d'entraide et de partenariat en offrant des programmes communautaires qui lui sont propres.

En 1999, l'Aéroport international d'Ottawa a réalisé une première au Canada en mettant des sièges de sécurité pour enfants à la disposition des familles arrivant à l'aéroport et demandant un transport par taxi. Un autre nouveau service pour les familles a été l'ouverture d'un salon spécial aux couleurs vives pour les parents voulant s'isoler ou cherchant un endroit tranquille pour allaiter leur nourrisson. Ce salon, qui est situé dans la salle d'embarquement des vols intérieurs et internationaux, est doté d'une table à langer, de berceuses et de livres d'enfants.

En partenariat avec la Police régionale d'Ottawa-Carleton et la GRC, l'Administration de l'aéroport a



C'est avec fierté que l'Aéroport international d'Ottawa a souligné le Jubilé de diamant, en l'honneur du 75^{ème} anniversaire de l'Aviation royale du Canada, en hissant leur drapeau commémoratif devant l'aérogare le 1^{er} avril 1999. Les troupes canadiennes participaient à l'alliance de l'OTAN au Kosovo à cette époque.

L'Administration aéroportuaire d'Ottawa joue un rôle de premier plan au sein de deux comités régionaux afin de promouvoir une relation harmonieuse avec la communauté qu'il dessert en matière de développement et d'économie.

Le comité de planification et de liaison Aéroport/Région/Municipalités a comme objectifs d'encourager la consultation en matière de développement des services et des installations aéroportuaires et d'assurer un fonctionnement sécuritaire et efficace de l'aéroport.

Le comité de gestion du bruit a été établi afin de créer un forum pour l'échange d'information concernant l'impact du bruit des aéronefs sur les zones résidentielles entourant l'aéroport.

Les organismes de bienfaisance locaux utilisent l'aéroport pour recueillir des milliers de dollars.

lancé une autre première au Canada : un Programme de surveillance aéroportuaire. Ce programme recrute des mordus de l'aviation qui, après contrôle de sécurité, assurent bénévolement un niveau supplémentaire de sécurité autour de l'aéroport, un peu comme dans les programmes traditionnels de surveillance de quartier. Les guetteurs ainsi recrutés surveillent les procédures générales d'aviation, l'état des clôtures, l'activité faunique, les terrains de stationnement, les comportements suspects et les projections de débris.

Pour aider les organismes de bienfaisance locaux, l'Administration offre trois aires passantes de l'aérogare pour le montage d'étalages pour des collectes de fonds. Cela permet aux organismes de bienfaisance, comme l'HEEO, la Fondation des maladies du cœur, l'Armée du Salut et de nombreux autres de recueillir en moyenne 1 000 \$ par mois.

Quelques fois par semaines, des musiciens offrent un divertissement aux voyageurs et à ceux qui viennent les accueillir, dans l'aire des restaurants de l'Atrium. Ce programme a été lancé en 1999 en collaboration avec le Music Performance Trust Fund. Un nouveau programme semblable permet aux jeunes de l'École Whitham pour les arts d'interprétation, de l'École secondaire de la Salle et l'École secondaire Canterbury de se produire dans l'aérogare. L'Aéroport international d'Ottawa a aussi des partenariats avec ces établissements d'enseignement et d'autres pour offrir des tournées de reconnaissance aux étudiants de tous âges, dont un grand nombre se préparent à une carrière dans l'industrie des voyages aériens.

Pour mieux refléter la collectivité que nous servons, l'Administration de l'aéroport offre aux organisateurs



de festivals et d'événements communautaires un accès libre à divers supports de promotion dans l'aérogare et l'aire de l'aérogare, y compris des bannières (à l'intérieur et à l'extérieur), des affiches, des présentoirs pour brochures, et un tableau d'affichage lumineux. De même, les artistes locaux peuvent exposer leurs tableaux pendant trois mois à une clientèle très captive dans l'aile ouest de la salle d'embarquement des départs de vols intérieurs.

Ces nouveaux services s'ajoutent au comptoir d'assistance Infoguide, qui répond déjà à plus de 10 000 questions par mois des voyageurs qui ont besoin d'aide. L'équipe d'Infoguide compte plus de 52 bénévoles, dont la plupart ont une très grande expérience aéroportuaire.



Les entreprises du secteur des technologies de pointe opèrent dans une économie mondiale hautement concurrentielle. Elles s'en remettent à leur aéroport pour un accès commode et fiable au marché mondial. Le principal défi de l'Aéroport international d'Ottawa sera de continuer à offrir un excellent niveau de service tout en fonctionnant en surcapacité dans les installations actuelles.

Pour aujourd'hui et pour demain

La croissance d'une collectivité stimule la croissance de son aéroport

L'aérogare d'Ottawa, qui a 40 ans, n'a pas connu d'expansion depuis 1987. Depuis lors, le trafic passagers a augmenté de 40 %. Il ne faut donc pas s'étonner que, depuis 1997, l'Administration de l'aéroport ait dû investir plus de 18 millions de dollars pour relever le niveau de service et améliorer les installations de l'aéroport.

Pour l'avenir, les projections indiquent que, d'ici 2010, le trafic passagers augmentera d'encore au moins 40 %, si bien que l'expansion est la seule option qui nous permettra de maintenir les niveaux de service.

La mondialisation de l'économie de la région d'Ottawa-Hull précipite la multiplication des voyages d'affaires. En outre, pour plusieurs années à venir, la popularité montante du commerce électronique et la croissance exponentielle de la livraison « juste à temps » soumettront notre capacité de traitement du fret aérien à des pressions encore plus intenses. Et, plus tard, notre population vieillissante réclamera de plus en plus d'options pour ses voyages d'agrément.

Le défi ne se trouve pas uniquement dans le futur. Présentement, l'Aéroport international d'Ottawa ne peut accueillir efficacement les gros porteurs qui rejoignent typiquement les destinations du marché des voyages d'agrément en vol nolisé. Nos salles des départs de vols transfrontaliers et internationaux, la salle des douanes et l'aire de récupération des bagages sont tout simplement trop petites.

En 1998, l'Administration de l'aéroport a réalisé un Plan directeur de l'Aéroport. Ce document a entamé le processus d'expansion qui doit gérer cette surcroissance et assurer des services aériens sécuritaires et fiables pour la



région d'Ottawa et de l'Outaouais jusqu'en l'an 2020. Une des grandes réalisations de l'Administration de l'aéroport en 1999 a été la concrétisation de la prochaine étape de ce programme d'expansion : le Document de définition de programme (DDP).

Le DDP définit les exigences, les spécifications et les principes de conception pour l'établissement de repères de l'expansion. C'est un outil de gestion essentiel pour veiller à prendre les bonnes décisions au bon moment

- 1998 Plan directeur
- 1999 Document de définition du programme
- 2000 Plans d'architecture et d'ingénierie



La construction de l'édifice des services intégrés va bon train à l'intersection des pistes d'atterrissage de l'aéroport.

afin de garder la maîtrise des coûts, de maintenir au minimum les perturbations et de permettre la poursuite des opérations normales pendant la construction. Le DDP comprend à la fois une estimation détaillée du projet pour permettre à l'Administration de l'aéroport de négocier des modalités financières pour appuyer l'expansion et un document de conception servant de guide à l'équipe d'architecture et d'ingénierie (A&I).

Une autre réalisation de 1999 a été la signature par les lignes aériennes opérant à l'Aéroport international d'Ottawa, au terme de neuf mois de négociations, de ce qui est rapidement en voie de devenir la norme canadienne

pour l'application des frais d'amélioration aéroportuaire (FAA). Les FAA sont les frais que les administrations aéroportuaires perçoivent pour financer leurs projets d'immobilisations comme les expansions. Dans certains aéroports, les passagers doivent faire la queue et les acquitter séparément. Depuis l'entrée en vigueur de notre accord en septembre, les passagers d'Ottawa n'ont pas à perdre un précieux temps de transit à faire la queue à un autre comptoir. Les frais apparaissent plutôt sur leur billet et sont versés à l'Administration par les lignes aériennes opérant à l'Aéroport international d'Ottawa.

En résumé, pour l'an 2000, nous avons réservé des fonds de 18 millions de dollars pour atteindre nos objectifs majeurs : l'élaboration de conceptions détaillées d'architecture et d'ingénierie et l'aménagement préliminaire du terrain. Si approuvé par le Conseil d'administration, le Programme d'expansion de l'Aéroport deviendra le plus important chantier de construction dans la région depuis 20 ans.

L'approche par étape du Programme d'expansion de l'aéroport engendre une flexibilité maximum permettant d'accommoder les besoins immédiats et ceux de la croissance future, encore indéterminée. Les plans en page suivante démontre l'évolution chronologique du projet.

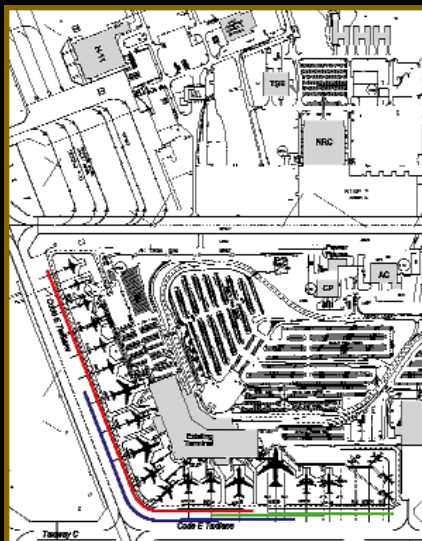
Volumes passagers par secteur

EXPANSION

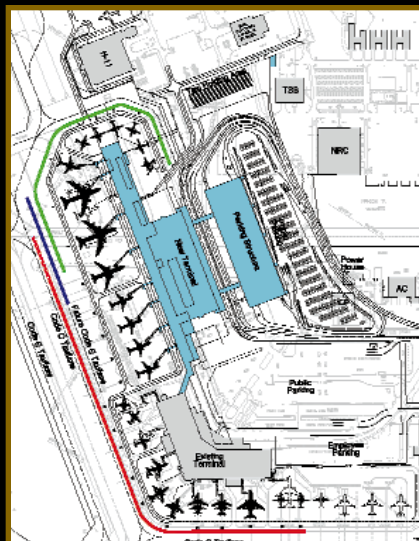
année	DOM	P.A.%	TF	P.A.%	INT	P.A.%	TOTAL	P.A.%
1996	2,223,941		529,602		104,295		2,857,838	
1997	2,435,534	9.5	502,072	-5.2	108,762	4.3	3,046,368	6.6
1998	2,414,355	-0.9	563,085	12.2	133,108	22.4	3,110,548	2.1
1999	2,426,288	0.5	628,203	11.5	157,116	18.0	3,211,607	3.25
2000	2,499,000	3.0	697,000	11.0	181,000	15.0	3,377,000	5.1
2005	2,874,000	3.0	872,000	5.0	235,000	6.0	3,981,000	3.6
2010	3,233,000	2.5	981,000	2.5	276,000	3.5	4,490,000	2.6
2015	3,556,000	2.0	1,079,000	2.0	317,000	3.0	4,952,000	2.1
2020	3,876,000	1.8	1,176,000	1.8	357,000	2.5	5,409,000	1.8

DOM (domestique) · P.A.% (pourcentage d'augmentation) · TF (transfrontalier) · INT (international)

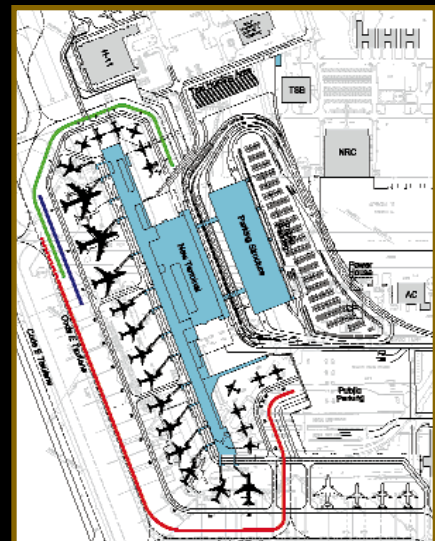
Une des grandes réalisations de l'Administration de l'aéroport en 1999 a été la concrétisation du Document de définition de programme



1999



2004



2010

Notre région et l'Aéroport international d'Ottawa :



en pleine croissance



BILAN DE 1999

Prévisions sur 5 ans

	passagers	% d'augmentation	Mouvements d'aéronefs	% d'augmentation	Loyer à Transports Canada	% d'augmentation
1997	3,046,368		67,867		3,977,000 \$	
1998	3,110,544	2.1	77,202	13.8	5,301,000 \$	33.3
1999	3,211,607	3.25	81,808	6.0	5,948,000 \$	12.2
2000 prévison	3,377,000	5.1	81,860	0.1	6,100,000 \$	2.6
2001 prévison	3,478,000	3.0	83,340	1.8	8,700,000 \$	42.6
2002 prévison	3,583,000	3.0	84,800	1.8	11,000,000 \$	26.4
2003 prévison	3,690,000	3.0	86,290	1.8	11,300,000 \$	2.7
2004 prévison	3,801,000	3.0	87,730	1.7	11,600,000 \$	2.7
Augmentation : 2004 comparé à 1999		18.4%		7.2%		95.0%

Les frais d'aérogare et d'atterrissage perçus des lignes aériennes sont basés sur les mouvements d'aéronefs.
Les autres sources de revenus, telles que le stationnement et les concessions, varient selon le nombre de passagers.

États financiers

Revenus :	38 484 000 \$
Dépenses :	30 560 000
Excédent :	7 924 000
Dépenses d'immobilisations :	6 969 000
Encaisse en fin d'exercice :	4 064 000
Loyer au gouvernement fédéral :	5 948 000
Revenus des FAA :	3 860 000

Sommaire des objectifs pour l'an 2000

- Élaborer des plans architecturaux détaillés pour le projet d'expansion
- Régler le problème de l'escalade des paiements tenant lieu de taxes
- Faire changer notre formule de loyer pénalisante

Bilan de 1999

Membres du Conseil, des comités et compensation

Comités du Conseil en date du 31 décembre 1999

Exécutif

Louis Bertrand
 Jeffrey Dale
 Gayle Mullington
 François Pichard
 Régis Trudel
 Whitman Tucker

De vérification

Gaétan Bélec
 Claude Bennett
 Hugh Blakeney
 Roger Lachapelle
 François Pichard
 Whitman Tucker

Marketing et Communications

Louis Bertrand
 Jeffrey Dale
 Michael Darch
 Jim Durrell
 Larry Malloy
 Gayle Mullington
 Michael Robinson
 Carol Stephenson

Mise en candidature

Gaétan Bélec
 Claude Bennett
 Jeffrey Dale
 Gayle Mullington
 Régis Trudel

Compensation des directeurs en 1999

Honoraires annuels

Président	12 000 \$
Vice-président	10 000 \$
Président des comités	10 000 \$
Autres directeur	7 000 \$

Honoraires de réunion

Plus de 3,5 heures	500 \$
Moins de 3,5 heures	250 \$

Échelle salariale de la direction supérieure

L'échelle salariale pour le président et chef de la direction est de 113 000 \$ à 169 400 \$. L'échelle salariale pour chacun des vice-présidents est de 77 000 \$ à 115 400 \$.

Déclarations obligatoires

Chaque directeur a rempli une déclaration de conflit d'intérêts pour 1999 tel qu'exigé par les règlements administratifs et se conforme aux lignes directrices énoncées dans les règlements.

Un contrat d'un montant de 269 399 \$ conclu avec Triangle Pump Service Ltd. n'a pas été accordé selon le processus d'appel d'offres parce que cette compagnie est la seule firme de la région disposant des ressources techniques et de la capacité d'intervention nécessaires pour répondre aux exigences. De plus, des contrats avec Les Machineries Tenco Ltée pour l'achat d'équipement spécialisé destiné à l'entretien des pistes pour des montants de 164 000 \$ et 490 000 \$ n'ont pas été accordés selon le processus d'appel d'offres afin de conserver un parc d'équipement standard et de garantir l'efficacité des opérations.

États financiers

Responsabilité de la direction en ce qui concerne les états financiers

La direction 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 au 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 du 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 contrôles informatiques de comptabilité interne pertinents qui procurent un degré raisonnable de certitude en ce qui concerne la fiabilité des données financières et qui forment une bonne base 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.

Rapport des vérificateurs


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

Nous avons vérifié le bilan de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa au 31 décembre 1999 et les états des résultats et des variations de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle

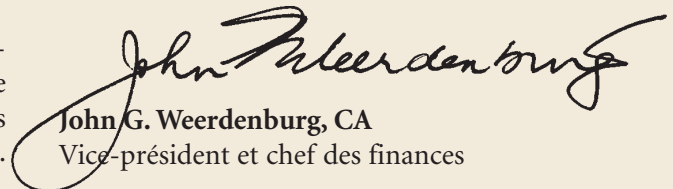
Ce comité se réunit périodiquement avec la direction et les vérificateurs indépendants, pour examiner le rendement et discuter de vérification, de contrôle interne, des conventions comptables et de sujets de présentation financière. Le comité de vérification présente ses constatations au conseil d'administration qui examine et approuve les états financiers vérifiés. Les états financiers présents ont été examinés par le comité de vérification et approuvés par le Conseil d'administration.

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



Paul Benoit

Président et chef de la direction



John G. Weerdenburg, CA

Vice-président et chef des finances

comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous égards importants, une image fidèle de l'Administration au 31 décembre 1999, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus au 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'année précédente.



Comptables agréés

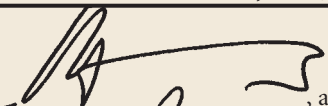

Ottawa, Ontario

Le 11 février 2000

Bilan
au 31 décembre 1999
(en milliers de dollars)

	1999	1998
Actif à court terme		
Encaisse	4,064 \$	123 \$
Débiteurs	3,188	2,202
Produits de consommation	325	442
Frais payés d'avance	175	164
	7,752	2,931
Immobilisations corporelles (note 3)	14,372	9,463
Autres Actifs (note 4)	4,120	1,759
	26,244 \$	14,153 \$
Passif à court terme		
Créditeurs et frais courus	4,952 \$	2,569 \$
Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an	1,783	1,260
	6,735	3,829
Dépôts de garantie	318	294
Dette à long terme (note 5)	3,987	2,750
	11,040	6,873
Engagements et éventualités (notes 10 et 11)		
Actif net	15,204	7,280
	26,244 \$	14,153 \$

Au nom du conseil


 , administrateur

 , administrateur

(voir les notes accompagnant les états financiers)

État des résultats et des variations de l'actif net

de l'exercice terminé le 31 décembre 1999
(en milliers de dollars)

	1999	1998
Revenus		
Redevances générales d'aérogare et passerelles d'embarquement	10,930 \$	10,726 \$
Redevances d'atterrissage	7,918	7,871
Concessions	5,518	4,973
Stationnement	5,290	5,176
Frais d'amélioration de l'aéroport (note 7)	3,860	–
Locations de terrain et de locaux	3,221	3,151
Autres revenus	1,747	1,650
	38,484	33,547
Dépenses		
Loyer à Transports Canada (note 10)	5,948	5,301
Matériaux, fournitures et services	10,005	10,017
Salaires et avantages sociaux	7,554	7,465
Paiements tenant lieu de taxes (note 11)	4,205	3,975
Amortissement	2,618	2,261
Frais d'intérêts et de financement	230	175
	30,560	29,194
Excédent des revenus sur les dépenses	7,924	4,353
Actif net au début	7,280	2,927
Actif net à la fin	15,204 \$	7,280 \$

(voir les notes accompagnant les états financiers)

État des flux de trésorerie

de l'exercice terminé le 31 décembre 1999
(en milliers de dollars)

	1999	1998
Encaisse provenant de (utilisée dans)		
Exploitation :		
Excédent des revenus sur les dépenses	7,924 \$	4,353 \$
Ajouter les éléments sans effet sur l'encaisse :		
Amortissement des immobilisations et des frais d'organisation	2,618	2,261
Gain sur vente d'immobilisations	-	(10)
Intérêts sur la dette à long terme	90	84
Variation des éléments hors caisse du fonds		
de roulement d'exploitation :		
Diminution (augmentation) des débiteurs	(986)	710
Diminution (augmentation) des produits de consommation	117	(75)
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	(11)	480
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	2,383	(853)
Augmentation des dépôts de garantie	24	5
Total de l'exploitation	12,159	6,955
Financement :		
Remboursement de la dette à long terme	(1,260)	(1,260)
Investissement :		
Acquisition des immobilisations	(6,969)	(3,643)
Produits de la vente des immobilisations	11	20
Total de l'investissement	(6,958)	(3,623)
Augmentation de l'encaisse	3,941	2,072
Encaisse (endettement bancaire) au début	123	(1,949)
Encaisse à la fin	4,064 \$	123 \$
L'encaisse se compose de :		
Encaisse	1,036 \$	123 \$
Acceptation bancaire	3,028	-
	4,064 \$	123 \$

(voir les notes accompagnant les états financiers)

Notes complémentaires

de l'exercice terminé le 31 décembre 1999

1. Description de l'entreprise

L'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (l'Administration) est une entreprise sans capital-action 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 :

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

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

L'Administration est exonérée de l'impôt sur le revenu fédéral et provincial, de l'impôt sur le revenu de grosses sociétés et de la taxe sur le capital de la province de l'Ontario.

2. Conventions comptables

Les états financiers de l'Administration ont été dressés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada pour les entreprises commerciales. La préparation de ces états financiers exige que la direction avance des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur la divulgation des actifs, des passifs, des engagements et des éventualités à la date des états financiers, ainsi que sur les dépenses et les revenus constatés au cours de l'exercice. Parmi les exemples de telles estimations et hypothèses, on peut citer la durée de vie utile des immobilisations, les évaluations de certains actifs et les provisions pour éventualités. Les résultats réels

pourraient différer des estimations. Les ajustements, si nécessaires, seront reflétés dans l'exercice au cours duquel a lieu la révision d'estimations.

Stocks

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

Amortissement des immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, net de l'aide gouvernementale s'il y en a, et amorties sur la durée de vie utile selon la méthode de l'amortissement linéaire aux taux suivants :

Matériel et mobilier	10 - 20 %
Équipement informatique et logiciels	20 - 50 %
Véhicules	6 - 17 %
Améliorations locatives	10 - 33 %
Chaussées et surfaces pavées	10 %

Les constructions en cours sont comptabilisées au coût et transférées aux améliorations locatives lorsque le projet est achevé et que l'actif est mis en service.

Frais d'organisation

Les frais d'organisation représentent les frais de démarrage encourus par l'Administration avant la date de transfert des opérations de Transports Canada à l'Administration. L'amortissement des frais d'organisation a été imputé à l'exploitation selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de 5 ans.

Bail foncier

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

Constataion des produits

Les frais d'atterrissage, d'aérogare et le revenu de stationnement sont comptabilisés lorsque les installations de l'aéroport sont utilisées. Les revenus des concessions sont comptabilisés selon une comptabilité d'exercice et calculés en pourcentages des ventes des concessionnaires, sujets à des loyers minimums garantis. Les revenus de locations et de permis sont constatés selon la durée légale respective des baux, licences et permis. Les revenus des frais d'amélioration de l'aéroport ("FAA") sont comptabilisés lorsque les passagers quittent le terminal.

3. Immobilisations corporelles (en milliers de dollars)

	1999	1998
Coût :		
Mobilier et équipement	1,633 \$	1,074 \$
Équipement informatique et logiciels	513	414
Véhicules	4,055	3,400
Améliorations locatives	4,770	4,191
Chaussées et surfaces pavées	3,111	2,882
Construction en cours	4,899	67
	18,981	12,028
Moins l'amortissement cumulé :		
Mobilier et équipement	522	271
Équipement informatique et logiciels	275	145
Véhicules	1,278	870
Améliorations locatives	2,019	1,060
Chaussées et surfaces pavées	515	219
	4,609	2,565
	14,372 \$	9,463 \$

4. Autres actifs (en milliers de dollars)

	1999	1998
Coût :		
Frais d'organisation	2,840 \$	2,840 \$
Participation dans les produits éventuels du 4160, promenade Riverside, au coût	2,930	-
	5,770	2,840
Moins l'amortissement cumulé :		
Frais d'organisation	1,650	1,081
	4,120 \$	1,759 \$

Le 27 mai 1999, l'Administration a convenu d'aider à la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (la "Région") à acquérir un terrain, connu sous l'appellation 4160, promenade Riverside, en donnant à la Région 50 % des fonds requis pour son acquisition. En contrepartie, la Région a convenu d'inclure

des restrictions sur l'utilisation du terrain pour s'assurer que l'utilisation 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. Dette à long terme (en milliers de dollars)

	1999	1998
Dette à payer à Transports Canada sans intérêts, payable en versements annuels, échéant le 1 ^{er} janvier 2000	1,259 \$	2,519 \$
Effet à payer à la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, portant intérêts à 6,125 % et remboursable en dix versements annuels de capital et intérêts, à partir de 2000	2,930	-
Dette envers la province de l'Ontario sans intérêts, escomptée à un taux de 6 %, remboursable sur une période de 5 ans, à partir de 2007	1,581	1,491
	5,680	4,010
Tranche échéant à moins d'un an	1,783	1,260
	3,987 \$	2,750 \$

La dette à payer à Transports Canada est le résultat d'échange d'immobilisations corporelles et de stocks de produits de consommation, obtenus de Transports Canada et nécessaires à l'exploitation de l'aéroport.

L'effet à payer à la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton est relatif à la participation dans les produits éventuels du 4160, promenade Riverside inclus dans les autres actifs.

Le montant à payer à la province de l'Ontario représente la taxe de transfert du terrain à l'Administration en 1997.

6. Marge de crédit

L'Administration dispose d'une marge de crédit avec sa banque, d'un montant de 20 millions de dollars, portant intérêts au taux préférentiel. Cette marge de crédit est garantie par un contrat de garantie générale sur toutes les immobilisations corporelles et les autres actifs de l'Administration, et par une hypothèque, en vertu d'une sous-location des intérêts de l'Administration dans son bail avec Transports Canada.

7. Frais d'amélioration de l'aéroport

Le 1^{er} septembre 1999, l'Administration a rendu effectif des frais d'améliorations de l'aéroport ("FAA") au montant de 10 \$ par passager montant à bord d'un avion, pour financer les coûts des principales dépenses en immobilisations. 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 international d'Ottawa. Selon cet accord, les revenus des FAA ne peuvent être utilisés que pour payer les coûts en immobilisations et les coûts se rapportant au financement de développement majeur d'infrastructure de l'aéroport tel que convenu conjointement avec les compagnies aériennes. Au 31 décembre 1999, les dépenses cumulées d'infrastructure encourues totalisent 4 899 000 \$ (note 3).

8. Régime de retraite

L'Administration subventionne un régime de retraite au nom de ses employés; ce régime de retraite 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 qui, en vertu du régime de retraite de la fonction publique, ont choisi de transférer leurs droits au régime de retraite de l'Administration. Au cours de l'exercice, un montant de 9,7 millions de \$ a été transféré du régime de retraite de la fonction publique au régime de retraite de l'Administration applicable aux employés transférés ayant choisi de transférer leurs droits à prestations à la composante à prestations déterminées. L'obligation découlant du régime de retraite, déterminée de façon actuarielle, était transférée au même

moment sur une base de capitalisation intégrale. Comme ce régime de retraite n'existe que depuis peu de temps, la première évaluation actuarielle sera calculée en date du 31 décembre 1999. La direction estime que quelque soit l'excédent ou le déficit déterminé par cette évaluation actuarielle sur chaque composante du plan, il n'y aura pas d'impact important sur la situation financière de l'Administration.

Les coûts du régime de retraite sont imputés aux résultats lorsque les services sont rendus. Les coûts reflétés sont, selon la direction, les meilleures hypothèses et estimation sur le taux de rendement des actifs du régime de retraite, sur le taux des augmentations de salaire, et les divers autres facteurs tels les taux de mortalité, de résiliation et de retraite. Les coûts de retraite pour l'exercice 1999 s'élèvent à 689 000 \$ (1998 - 638 000 \$).

9. Instruments financiers

Juste valeur

L'encaisse, les débiteurs, les créditeurs et charges à payer et les dépôts de garantie de l'Administration sont reflétés dans les états financiers à leurs valeurs comptables qui correspondent aux justes valeurs en raison du caractère immédiat et à court terme de l'échéance de ces instruments financiers. La juste valeur des dettes à long terme s'apparente à leurs valeurs comptables compte tenu de leurs échéances.

Contrats de swap de taux d'intérêts

Au cours de l'exercice, l'Administration a participé à un accord de swap de taux d'intérêts avec sa banque pour réduire le risque financier associé aux futurs emprunts concernant ses plans d'expansion. En vertu de ces accords d'un montant nominal de référence de 30 millions de dollars, l'Administration s'engage à payer un taux d'intérêt fixe variant de 6,17 % à 6,70 %, par trimestre, pour des périodes de 10 ans commençant le 9 juillet 2001 et le 2 janvier 2004. En contrepartie, l'Administration recevra un taux d'intérêt flottant établi chaque trimestre d'après les taux d'acceptations bancaires. L'évaluation au prix du marché de ces contrats de swap de taux d'intérêt au 31 décembre 1999 donne lieu à un profit de 798 000 \$ qui n'a pas été constaté.

Risque de taux d'intérêts

L'Administration est exposée au risque de taux d'intérêts par rapport à ses emprunts futurs anticipés, lequel risque est atténué par les contrats de swap de taux d'intérêts divulgués ci-dessus.

Risque de crédit

L'Administration s'expose à un risque de crédit en raison de ses débiteurs. Un montant important de ses revenus et des montants à recevoir proviennent de compagnies aériennes. L'Administration effectue régulièrement des évaluations de crédit de ces soldes débiteurs et maintient des réserves en cas de pertes éventuelles.

10. Engagements et éventualités

Le 31 janvier 1997, l'Administration a signé avec Transports Canada un bail foncier de 60 ans pour le terrain, la gestion, l'exploitation et le développement de l'aéroport international d'Ottawa. Ce bail foncier contient des mesures de conformité avec des exigences qui comprennent : normes environnementales, couverture minimale d'assurance, normes précises en matière de comptabilité et de divulgation, et divers autres éléments ayant un impact important sur l'exploitation quotidienne de l'aéroport. L'Administration croit s'être conformée à toutes les exigences contenues dans le bail.

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

Selon le bail avec Transports Canada, le loyer à payer comprend un loyer de base et un loyer de participation, calculé selon une formule reflétant le volume annuel de passagers, le volume annuel de revenus et le volume des frais d'exploitation de base pré-déterminés. Le loyer de base est calculé selon la formule du volume maximum de passagers soumise aux ajustements pour cause d'inflation. Le loyer de participation est établi en fonction de l'accroissement des revenus, et débute dans la onzième année du bail, soit 2007.

Les montants des paiements prévus pour les cinq prochaines années, d'après le bail foncier, sont les suivants :

2000	6,1 millions \$
2001	8,7 millions \$
2002	11,0 millions \$
2003	11,3 millions \$
2004	11,6 millions \$

De surcroît, au 31 décembre 1999, le montant total des engagements d'exploitation de l'Administration, dans le cours normal des affaires, est d'environ 3,7 millions de \$ par année pour des périodes pouvant aller jusqu'à 5 ans. L'Administration a également des engagements associés à la construction en cours, au programme d'expansion prévu et à l'acquisition d'immobilisations corporelles pour un montant total d'environ 5,4 millions de \$.

11. Paiements tenant lieu de taxes municipales

Au cours de l'exercice précédent, la province de l'Ontario a modifié la *Loi sur l'évaluation* applicable à toute la province :

- (a) afin d'éliminer la taxe sur les locaux commerciaux en distribuant le montant à toute l'assiette fiscale non-domiciliaire et,
- (b) afin de fixer la date d'évaluation de toutes les propriétés de l'Ontario au 30 juin 1996.

Les propriétés de l'aéroport étaient exonérées de la taxe sur les locaux avant que cette modification n'ait pris effet. Les évaluations représentent la base servant à établir le montant des paiements tenant lieu de taxes municipales.

L'Administration a payé et a démontré à l'état des résultats la totalité des paiements tenant lieu de taxes municipales exigés par le ministre des Finances de la province de l'Ontario. Ces paiements s'appuyaient sur les paiements tenant lieu de taxes municipales de 1997 majorés de 30 % pour refléter l'impact de la perception des taxes précédentes sur les locaux commerciaux, en augmentant l'impôt foncier, et d'un 15 % (1998 - 10 %) supplémentaire, pour prendre en considération la mise en opération graduelle des évaluations basées sur la valeur du marché annoncées par la Province. Selon les évaluations faites par la Province, les paiements tenant lieu des taxes municipales pour l'Administration augmenteront et atteindront environ 7,2 millions de \$ en 2001, lorsque la période de mise en opération graduelle prendra fin.

La direction croit que les évaluations réalisées par la province sont sérieusement surestimées et a déposé une opposition en ce qui concerne les valeurs pour son terrain et ses immeubles. La direction croit avoir trop payé le montant des paiements tenant lieu de taxes municipales pour 1998 et 1999, et ce trop payé sera établi suite à la révision. On ne peut estimer le montant excédentaire et, dans le cas d'un règlement, ce dernier sera comptabilisé lorsque le montant sera fixé.

12. Incertitude découlant du problème du passage à l'an 2000

Le passage à l'an 2000 pose un problème parce que de nombreux systèmes informatiques utilisent deux chiffres plutôt que quatre pour identifier l'année. Les systèmes sensibles aux dates peuvent confondre l'an 2000 avec l'année 1900 ou une autre date, ce qui entraîne des erreurs lorsque des informations faisant intervenir des dates de l'an 2000 sont traitées. En outre, des problèmes semblables peuvent se manifester dans des systèmes qui utilisent certaines dates de l'année 1999 pour représenter autre chose qu'une date. Bien que le passage à l'an 2000 ait eu lieu, il n'est pas possible de conclure que tous les aspects du problème du passage à l'an 2000 susceptibles d'avoir une incidence sur l'entité, y compris ceux qui sont liés aux clients, aux fournisseurs ou à d'autres tiers, ont été entièrement résolus.

13. Chiffres comparatifs

Certains des chiffres de l'exercice précédent, en particulier ceux de l'état des résultats, ont été reclassés en fonction de la présentation adoptée au cours de l'exercice écoulé.

Membres du conseil d'administration, 1999



Directeur

Regis Trudel, Président
 Gayle Mullington, Vice-présidente
 Louis Bertrand, Secrétaire
 Gaétan Bélec
 Claude Bennett
 Hugh Blakeney
 Jeffrey Dale
 Michael Darch
 Jim Durrell
 Roger Lachapelle
 Larry Malloy
 François Pichard
 Michael Robinson
 Carol Stephenson
 Whitman Tucker

Nommé par

Région d'Ottawa-Carleton
 Région d'Ottawa-Carleton
 Communauté Urbaine de l'Outaouais
 Communauté Urbaine de l'Outaouais
 Région d'Ottawa-Carleton
 Région d'Ottawa-Carleton
 Région d'Ottawa-Carleton
 Gouvernement fédéral
 Région d'Ottawa-Carleton
 Communauté Urbaine de l'Outaouais
 Gouvernement de l'Ontario
 Gouvernement fédéral
 Région d'Ottawa-Carleton
 Région d'Ottawa-Carleton
 Région d'Ottawa-Carleton



□ flights daily vols par jour	○ flights weekly vols par semaine	■ Air Canada	■ Business Express	■ First Air
		■ Canadian	■ Trillium Air	■ American Airlines
		■ US Airways	■ Continental	■ Canada 3000
		■ Northwest Airlines	■ Bearskin	

Équipe de la haute direction

- Paul Benoit, Président et chef de la direction
- John Weerdenburg, CA, Vice-président et chef des finances
- Pierre Lanoix, Vice-président, opérations et services techniques
- John Spinks, Vice-président, expansion commerciale et marketing
- Annette Nicholson, conseillère juridique
- Bill Thistle, Directeur, services de la sécurité
- Richard Laniel, Directeur, ressources humaines
- Laurent Benoit, Directeur, communications et affaires publiques



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

Tél : (613) 248-2000

Télec : (613) 248-2003

relations médias : (613) 248-2050

www.ottawa-airport.ca