

le 1<sup>er</sup> février 1997, l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (AAIMCO) a pris à sa charge la gestion de l'exploitation de l'Aéroport d'Ottawa qui relevait jusque là du gouvernement fédéral. Depuis, l'Administration a pourvu aux besoins de plus de 12 millions de voyageurs.

aéroport international d'ottawa

2



Nous rapprochons le monde



## TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	2
MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION	5
PARTENAIRE DE LA CROISSANCE RÉGIONALE	9
ÉTATS FINANCIERS	19
MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	33

2000



*Notre vision est d'établir* des liens à travers le monde afin de rapprocher le marché mondial, les collègues, les amis, la famille et les occasions d'affaires.

En l'an 2000, en collaboration avec nos partenaires — dont certains sillonnent les cieux canadiens et internationaux — nous avons desservi plus de 3,4 millions de voyageurs, soit une augmentation de 7 pour cent par rapport à 1999.

Nous avons aussi ouvert la voie à l'expansion, au terme de quatre années de planification. Notre équipe formée d'experts et de talent local de renommée internationale a obtenu le feu vert pour notre projet d'infrastructure dont cette région a un urgent besoin. Ce projet nous permettra de mieux desservir notre région — sans apport de subventions gouvernementales — et de favoriser les occasions de développement économique.

La construction est amorcée. Le nouvel Aéroport d'Ottawa sera en chantier jusqu'à son inauguration en 2004, et, dès lors, servira pour les décennies à venir.



2000



## REGIS TRUDEL

Président, Conseil d'administration



Un regard sur l'année 2000 nous apporte beaucoup de satisfaction. L'Administration de l'aéroport d'Ottawa vient de terminer quatre années de planification systématique et circonspecte pour notre futur aéroport. Elle a mis sur pied une équipe de ressources de calibre international qui répondra au besoin criant de notre région pour ces installations et a entrepris ce projet d'expansion avec l'appui de toute la communauté. Ces étapes maintenant derrière nous, la voie à suivre n'a jamais été si bien définie.

Au cours des quatre dernières années, l'Administration aéroportuaire a fait ses frais. Elle a brisé le cercle vicieux de sa dépendance des taxes des contribuables, générant des revenus d'opérations suffisants pour améliorer de façon significative ses services à la clientèle.

Nous exploitons l'aéroport sans avoir recours aux subventions gouvernementales. En fait, l'Administration aéroportuaire verse maintenant des millions de dollars chaque année aux divers paliers de gouvernement. Elle verse des paiements tenant lieu de taxes à la ville d'Ottawa et paye un loyer au gouvernement fédéral, qui est propriétaire des terrains de l'aéroport. Après discussion avec le gouvernement de l'Ontario, l'Administration aéroportuaire a réussi à trouver une formule raisonnable de paiements tenant lieu de taxes, selon le principe du partage de la croissance de l'aéroport avec la municipalité. Nous sommes confiants que nous trouverons également une entente raisonnable sur le loyer versé au gouvernement fédéral.

Tournés vers l'avenir, nous nous sommes dotés des moyens nécessaires pour répondre aux besoins sans cesse croissants de notre collectivité. Le projet d'agrandissement de 300 millions de dollars, dont le financement est également assuré sans faire appel aux subventions gouvernementales, procurera à notre région cette aérogare moderne et efficace dont elle a besoin.

Le projet d'agrandissement de l'aérogare aura des avantages immédiats et à plus long terme pour la collectivité. Ce sont des gens de la région — des ingénieurs, des entrepreneurs en construction, des artisans de tous les métiers — qui travailleront de concert avec des experts de réputation mondiale pour construire notre future fenêtre sur le monde. Il s'agit du plus important projet d'infrastructure à être mis en chantier depuis plus de 20 ans dans notre région.

Tournés vers l'avenir, nous nous sommes dotés des moyens nécessaires pour répondre aux besoins sans cesse croissants de notre collectivité. Le projet d'agrandissement de 300 millions de dollars, dont le financement est également assuré sans faire appel aux subventions gouvernementales, procurera à notre région cette aéro-gare moderne et efficace dont elle a besoin.



Notre région est la première au Canada en termes de croissance et elle doit se doter des outils nécessaires pour s'engager dans le 21<sup>e</sup> siècle. En relevant ce défi, le projet d'agrandissement de l'aérogare établira de nouveaux standards d'excellence dans la région.

Je suis tout particulièrement fier de l'équipe qui assurera le succès de ce projet, sous la direction de Paul Benoit. L'Administration aéroportuaire s'est dotée d'une vision, qu'elle réalise grâce à une saine gestion et un travail acharné. Elle a adopté le meilleur plan pour nous doter de l'aérogare qu'il nous faut.

Je suis également fier du rôle que le Conseil d'administration joue en s'assurant de faire entendre la voix de la communauté à la table des décisions de l'Administration aéroportuaire. Les membres du Conseil sont nommés par le milieu et ils sont les gardiens des intérêts de la collectivité. Ils se dévouent parce qu'ils ont à cœur l'intérêt public et l'avenir que nous construisons ensemble. Les administrateurs ont posé des questions difficiles, ont mis au défi les gestionnaires et passé à la loupe le projet d'agrandissement, tout cela dans l'intérêt de l'amélioration des services pour notre région.

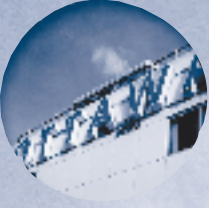
Cela a été un honneur pour moi de servir avec mes collègues du Conseil d'administration au cours de mon mandat comme président du Conseil de l'Administration aéroportuaire. Je veux remercier chacun d'entre eux pour leur appui et leurs conseils. Je désire également remercier l'équipe des gestionnaires de l'Administration aéroportuaire et nos employés pour leur vision et leur réponse au défi de l'amélioration des services à notre collectivité.

Alors que je m'appête à transmettre les devoirs de ma charge de président à mon successeur, je demeure confiant que notre collectivité continuera d'être fière du travail que nous accomplissons ici ensemble.

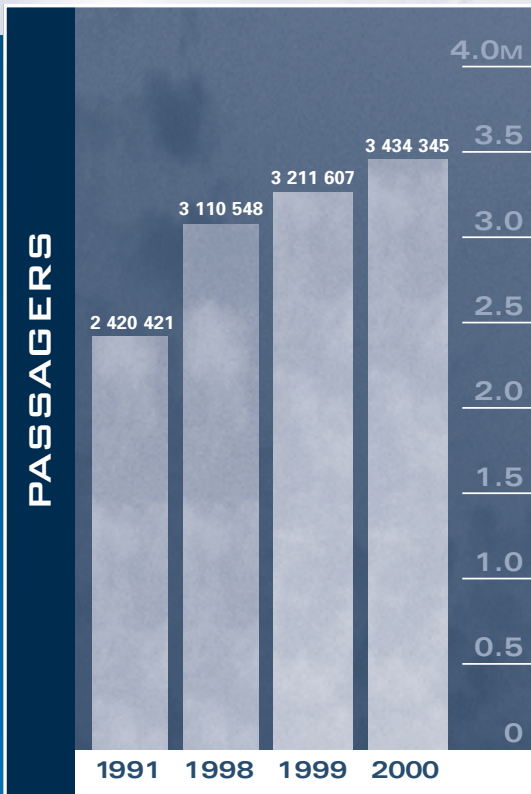
A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Regis Trudel', written in a cursive style.

**Regis Trudel**  
Président, Conseil d'administration

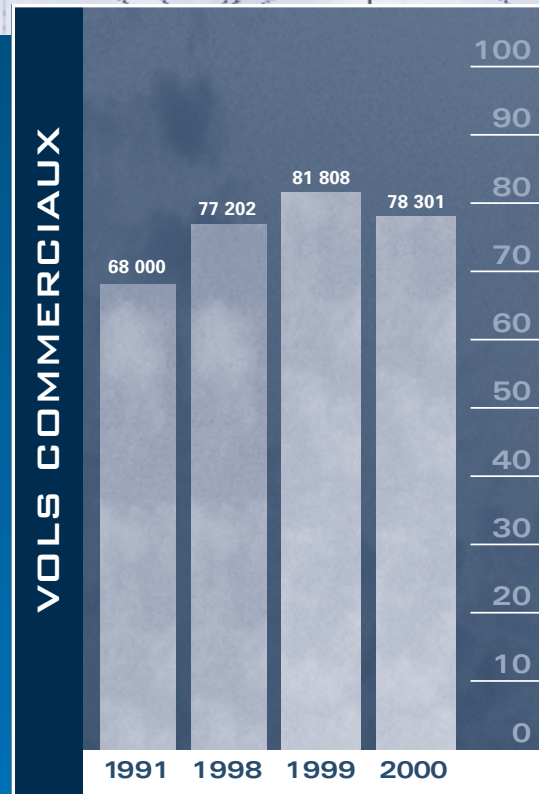
Avant l'arrivée du printemps 2004, une nouvelle aérogare, un nouveau parc de stationnement étagé et d'autres aménagements viendront faciliter et accélérer le mouvement des voyageurs entre le transport au sol et le transport aérien. Le projet d'agrandissement prévoit aussi d'autres améliorations qui se poursuivront jusqu'en 2014, et qui nous assureront que l'aéroport pourra répondre aux attentes de la collectivité au cours des 20 prochaines années.



## TRAFIC



Dernier dix ans : 1 013 924 voyageurs de plus



Dernier dix ans : 10 301 envolées de plus

Depuis 10 ans, des augmentations de plus d'un million de voyageurs et 10 000 mouvements d'aéronefs.

2000



## PAUL BENOIT

Président et chef de la direction

Le point tournant de l'année 2000 est survenu le 26 octobre. Ce jour-là, le Conseil d'administration a approuvé le plan de l'Administration aéroportuaire de doter Ottawa-Hull d'un nouvel aéroport pour mieux répondre aux besoins de la collectivité, pour aujourd'hui et pour le 21e siècle.

L'aérogare est exploitée au-delà de sa capacité depuis des années. En 2000, l'aérogare a enregistré le va-et-vient de plus de 3,4 millions de voyageurs, soit 30 pour cent de plus que le nombre maximum de voyageurs pour lequel l'aérogare a été conçue lorsqu'elle a été rénovée pour la dernière fois en 1987. L'Administration a mis les bouchées doubles pour demeurer à la hauteur des attentes depuis lors. En dépit d'améliorations physiques qui ont entraîné des investissements de 25 millions de dollars depuis que l'Administration aéroportuaire en a assumé la gestion en 1997, l'aérogare est exploitée à la limite de ses possibilités. Nous sommes maintenant en voie de construire l'aérogare dont la région a besoin.

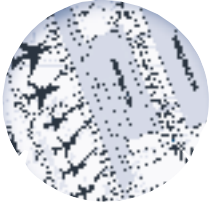
Avant l'arrivée du printemps 2004, une nouvelle aérogare, un nouveau parc de stationnement étagé et d'autres aménagements viendront faciliter et accélérer le mouvement des voyageurs entre le transport au sol et le transport aérien. Le projet d'agrandissement prévoit aussi d'autres améliorations qui se poursuivront jusqu'en 2014, et qui nous assureront que l'aéroport pourra répondre aux attentes de la collectivité au cours des 20 prochaines années.

L'augmentation remarquable du volume des voyageurs atteste de la vigueur de notre économie locale, tant au niveau de sa dynamique des affaires que de sa stabilité comme siège du gouvernement fédéral. Les entreprises de haute technologie installées à Ottawa-Hull — des petites entreprises en démarrage aux géantes multinationales — échangent des idées, des produits et des ressources humaines avec leurs vis-à-vis dans un nombre croissant de villes américaines et ailleurs de par le monde. Leurs succès combinés ont accéléré la croissance économique d'Ottawa pour la propulser au premier rang au Canada en 2000. Les gens que nous desservons vivent bien, et jouissent d'emplois stables, d'avantages technologiques intéressants et d'un avenir prometteur.

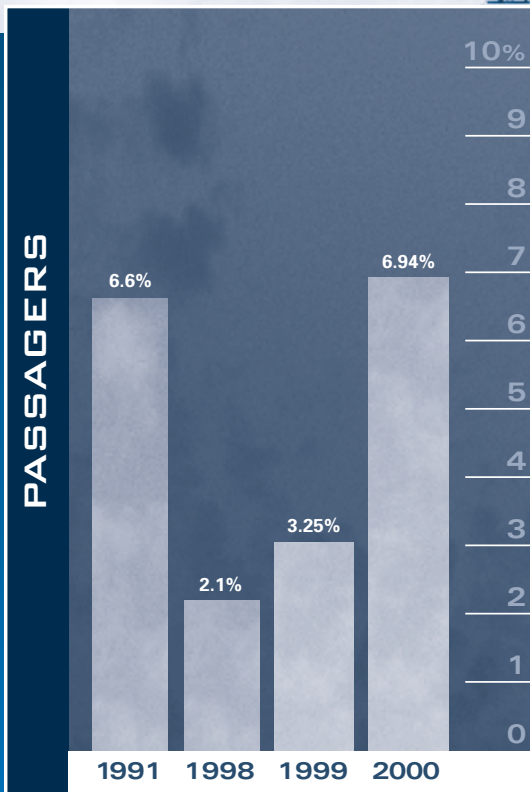
À plusieurs égards, le 21e siècle appartient à Ottawa.



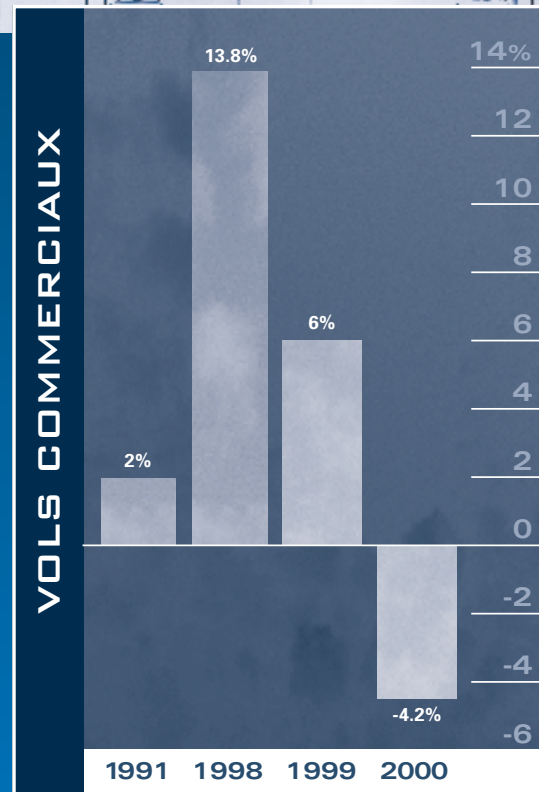
Suite à la restructuration d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien, huit envolées quotidiennes ont été annulées (4,2 %). Cette réduction a cependant eu peu d'impact, le transporteur remplaçant les départs simultanés par un avion offrant une plus grande capacité.



## CROISSANCE



Dernier dix ans : 43 % de plus de voyageurs



Dernier dix ans : 15 % de plus d'envolées

Le taux de croissance en l'an 2000 est le plus élevé des 20 dernières années.



2000



Les transporteurs aériens reconnaissent les forces de ce marché; ils augmentent la fréquence du service et ajoutent de nouvelles destinations à leur éventail de produits. Même un événement aussi marquant pour l'industrie des transports aériens que la fusion des deux principaux transporteurs canadiens, qui a réduit le service dans plusieurs aéroports, n'a eu qu'un impact minime sur l'Aéroport international d'Ottawa. Comme lien privilégié avec l'économie mondiale, l'Aéroport d'Ottawa et les transporteurs aériens qui le desservent doivent pouvoir offrir le service et la flexibilité qu'exigent les voyageurs.

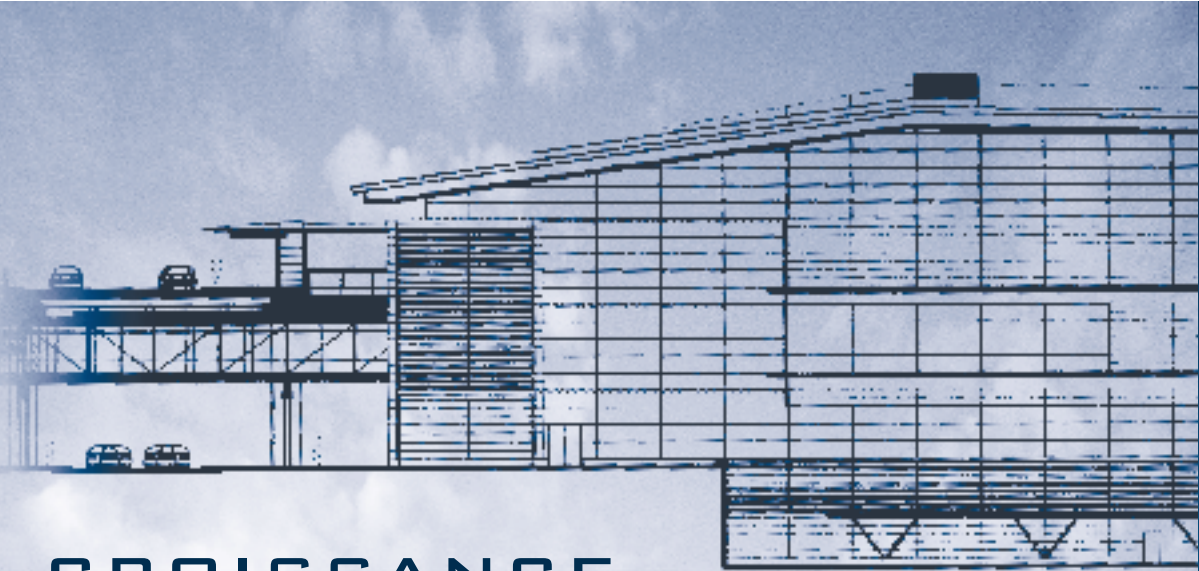
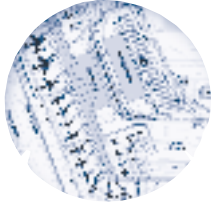
En approuvant son plan d'agrandissement, les membres du Conseil d'administration ont endossé l'exercice de planification systématique que nos employés et nos consultants ont élaboré depuis 1997. En quatre ans d'exploitation de l'aéroport, l'Administration aéroportuaire a fait la démonstration de son autosuffisance financière. L'aéroport ne perçoit aucun revenu provenant des taxes payées par les contribuables. Au contraire, il verse des sommes aux gouvernements. Il a ainsi versé des millions de dollars en loyer au gouvernement fédéral, et des millions de dollars aux gouvernements locaux en paiements tenant lieu de taxes. Même le projet d'agrandissement sera financé à même les revenus de l'aéroport. Le succès de la transition de l'Aéroport d'Ottawa vers l'autosuffisance tient du changement de mentalité des employés de l'Aéroport d'Ottawa qui ont adopté une approche d'affaires axée d'abord et avant tout sur le client.

Alors que nous préparons le projet d'agrandissement de l'aéroport, notre équipe s'inspire du succès remporté par le nouvel édifice des services intégrés qui a été complété et mis en service en l'an 2000. Une architecture imaginative a permis de transformer un simple atelier d'entretien et une caserne d'incendie en un bâtiment à la fois fonctionnel et esthétique. L'obscurité venue, cet immeuble resplendit comme un phare dans la nuit. Pour l'équipe de l'aéroport, ce phare représente la norme d'excellence en architecture et en ingénierie qui caractérise le projet d'agrandissement et nos installations à venir.

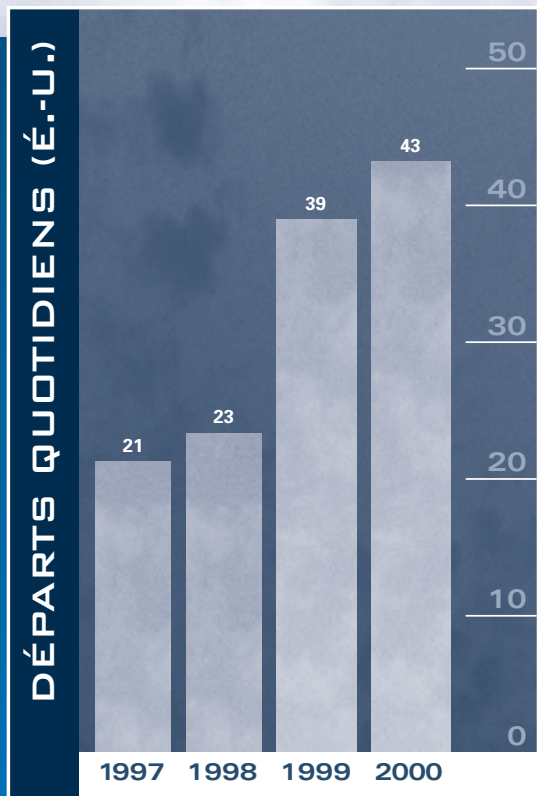
Nous inaugurerons la nouvelle aérogare et d'autres aménagements selon notre échéancier et selon le budget adopté, sans avoir recours aux subventions gouvernementales. Nous bâtirons un aéroport dont la collectivité pourra être fière. Notre objectif consiste à offrir à nos clients et à notre région l'aéroport le mieux administré au pays. Compte tenu du travail accompli jusqu'à maintenant, et du projet d'agrandissement maintenant en chantier, je sais que notre équipe livrera la marchandise.

**Paul Benoit**  
Président et chef de la direction

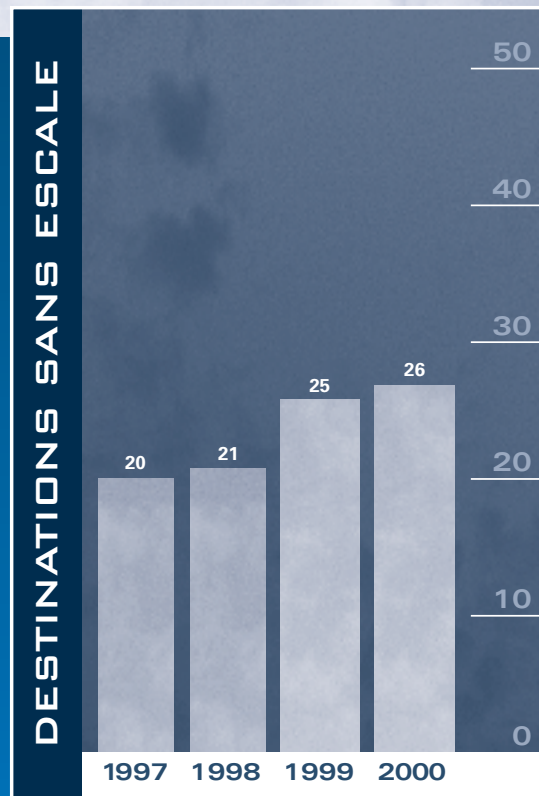
En 2000, l'aéroport a desservi plus de 3,4 millions de voyageurs, soit sept pour cent de plus qu'en 1999. Cette augmentation double celle enregistrée l'année précédente. De toute évidence, plus Ottawa se développe, plus la communauté a besoin de son aéroport pour demeurer en contact avec le monde.



## CROISSANCE



98 % des vols commerciaux sont effectués par des transporteurs réguliers



Seulement 2 % vols commerciaux sont effectués par des transporteurs vacances

Depuis janvier 2001, un nouveau transporteur offre des envolées sans escales à partir d'Ottawa vers six destinations vacances. Les résidents de la région ont plus de choix et l'aéroport prévoit une augmentation du volume de passagers dans ce secteur.

2000



## PARTENAIRE DE LA CROISSANCE RÉGIONALE

À sa quatrième année d'exploitation sous la responsabilité de l'Administration aéroportuaire, issue du milieu régional, l'Aéroport d'Ottawa et ses partenaires ont permis à plus de gens de voyager par avion et a facilité un plus grand nombre de liaisons aériennes que jamais auparavant. L'aéroport est la porte d'accès entre la ville d'Ottawa, dont la croissance est la plus forte au Canada, et les marchés mondiaux. L'augmentation constante du nombre de voyageurs confirme le besoin d'agrandir l'aéroport pour demeurer à la fine pointe des attentes de la collectivité. L'Aéroport d'Ottawa est prêt à assumer sa croissance.

### 2000 : encore et toujours plus d'activités

Plus de gens, plus de marchandises et encore plus d'aéronefs. Plus de destinations, plus de services et plus de choix. Chaque jour, les voyageurs qui empruntent l'Aéroport d'Ottawa proviennent de partout dans le monde et partent pour des destinations tout aussi variées autour du globe.

En 2000, l'aéroport a desservi plus de 3,4 millions de voyageurs, soit sept pour cent de plus qu'en 1999. Cette augmentation double celle enregistrée l'année précédente. De toute évidence, à mesure qu'Ottawa se développe, la communauté a de plus en plus besoin de son aéroport pour demeurer en contact avec le monde.

Alors que le premier segment de vol de trois voyageurs sur quatre en partance de l'Aéroport d'Ottawa les amenait vers une destination canadienne, un nombre croissant de voyageurs a profité de vols directs d'Ottawa vers les États-Unis. Les vols directs vers les États-Unis représentent 21 pour cent du nombre total de vols offerts à Ottawa et il est en augmentation constante. Avec l'expansion des installations américaines de prédédouanement l'automne dernier, l'Administration aéroportuaire a voulu s'assurer que la croissance de ce secteur d'activités se poursuive. En 2000, le volume d'achalandage vers les destinations américaines a augmenté de 14,5 pour cent par rapport à 1999, contribuant à faire de l'Aéroport international d'Ottawa le sixième aéroport en importance au Canada.

Les voyageurs y ont trouvé leur compte grâce à l'augmentation de la fréquence de plusieurs vols, à l'établissement de nouvelles liaisons aériennes et à l'avènement de nouveaux transporteurs aériens. Les compagnies WestJet et CanJet ont commencé à desservir Ottawa. Au cours de leur année de consolidation, Air Canada et Lignes

2000



aériennes Canadien ont à peu près maintenu leur niveau de service à la région d'Ottawa. Les compagnies Canada 3000 et Lignes aériennes Royal, qui offrent des vols nolisés, ont ajouté des liaisons régulières à leurs services. Au total, avant la consolidation, l'aéroport offrait 151 vols entre Ottawa et 28 destinations. À partir d'Ottawa, on pourrait rallier sans escale des destinations aussi éloignées que Vancouver vers l'ouest, Londres vers l'est, Iqualuit vers le nord, et Atlanta vers le sud.

### Pour continuer de répondre à la demande

En 2000, l'Aéroport international d'Ottawa a desservi beaucoup plus de voyageurs que personne ne l'aurait jamais imaginé lorsqu'on a rénové l'aérogare en 1987. À cette époque, les planificateurs ont repensé l'aérogare en vue d'accueillir 2,6 millions de voyageurs par année. À peine quelques années plus tard, le nombre de voyageurs dépassait ce plafond. En l'an 2000, on estimait que l'aéroport excédait de 30 pour cent sa capacité d'accueil de la clientèle.

L'économie locale, en pleine effervescence, détermine le rythme de croissance de l'aéroport. Cinquième ville en importance au Canada, Ottawa enregistre en 2000 la plus forte croissance du marché de l'emploi au pays. Autrefois une petite ville du 19<sup>e</sup> siècle dont l'économie reposait sur l'industrie du bois, puis au 20<sup>e</sup> siècle, une ville administrative, siège du gouvernement fédéral, Ottawa est devenue au 21<sup>e</sup> siècle une véritable machine de la haute technologie. Les géants de la nouvelle économie — Nortel Networks, Alcatel, Mitel, JDS Uniphase, Cognos et Corel, pour ne nommer que ceux-là — se sont établis à Ottawa. Les idées et les innovations vont et viennent entre Ottawa et plusieurs autres centres de développement de la haute technologie. Selon la Société de développement économique d'Ottawa, 90 pour cent des produits et services fabriqués à Ottawa sont exportés. Pour ces entreprises, une porte d'entrée et de sortie moderne et fonctionnelle sur le monde est essentielle à leur succès, pour aujourd'hui et pour demain.

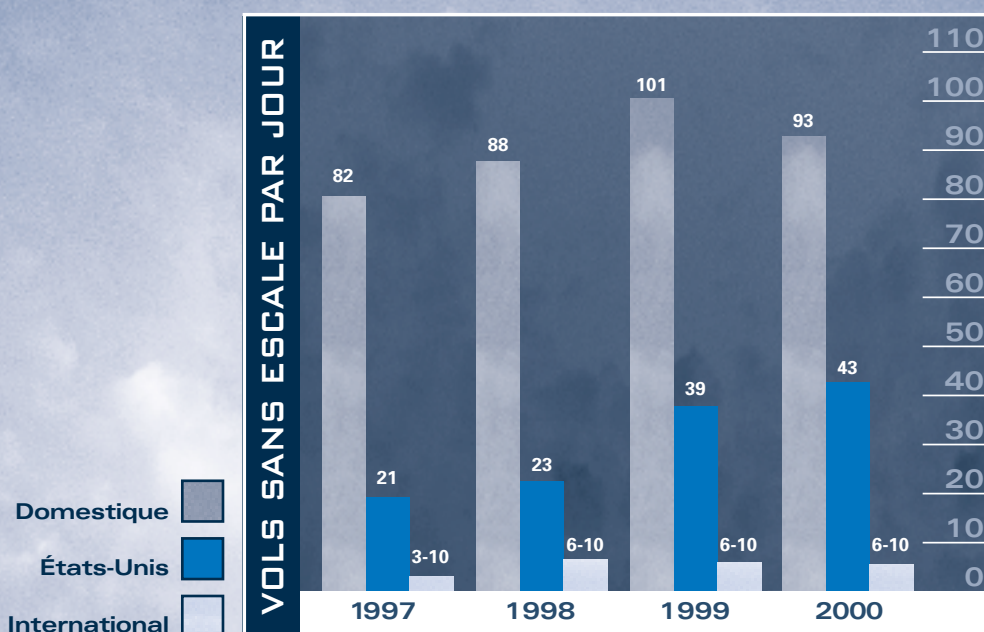
Les limites de l'aéroport à soutenir la croissance économique crèvent les yeux de plus en plus. Les parcs de stationnement débordent, la congestion fait maintenant partie du quotidien de l'aérogare et les aéronefs font la queue en attendant d'avoir accès aux passerelles de l'aérogare. Les retards et les frustrations s'accumulent. Compte tenu de ces contraintes, l'ajout de vols aux périodes de pointe s'avère quasi impossible. Cela a donc pour effet de limiter le nombre de voyageurs qui peuvent emprunter les vols existants et d'empêcher les transporteurs aériens d'ajouter de nouveaux vols à leurs horaires de pointe.

Le besoin d'un nouvel aéroport moderne et fonctionnel à Ottawa n'a jamais été aussi criant.

En 2000, l'Aéroport international d'Ottawa a desservi beaucoup plus de voyageurs que personne ne l'aurait jamais imaginé lorsqu'on a rénové l'aérogare en 1987. À cette époque, les planificateurs ont repensé l'aérogare en vue d'accueillir 2,6 millions de voyageurs par année.



En pleine croissance



**VOLUMES PASSAGERS PAR SECTEUR**

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
<b>2000</b>	<b>2 562 282</b>	<b>5,6</b>	<b>719 200</b>	<b>14,5</b>	<b>152 863</b>	<b>-2,71</b>	<b>3 434 345</b>	<b>6,94</b>
2005	2 970 000	3,0	834 000	3,0	177 000	3,0	3 981 000	3,0
2010	3 443 000	3,0	967 000	3,0	205 000	3,0	4 615 000	3,0
2015	3 802 000	2,0	1 067 000	2,0	227 000	2,0	5 096 000	2,0
2020	4 198 000	2,0	1 178 000	2,0	250 000	2,0	5 626 000	2,0

L'Aéroport d'Ottawa contribue un apport significatif à l'économie régionale : 365 millions \$ en 2000, soit 1 million \$ chaque jour! L'impact économique direct, indirect et induit excède maintenant le milliard de dollars annuellement.



## PRÉVISIONS SUR 5 ANS

	Passagers	% d'augmentation	Mouvements d'aéronefs	% d'augmentation	Loyer à Transport Canada	% d'augmentation
1997	3 046 368		67 867		\$ 3 977 000	
1998	3 110 548	2,1	77 202	13,8	\$ 5 301 000	33,3
1999	3 211 607	3,25	81 808	6,0	\$ 5 948 000	12,2
<b>2000</b>	<b>3 434 345</b>	<b>6,94</b>	<b>78 301</b>	<b>-4,2</b>	<b>\$ 6 145 000</b>	<b>2,6</b>
2001	3 537 000	3,0	79 500	1,5	\$ 8 800 000	30,2
2002	3 643 000	3,0	80 700	1,5	\$11 200 000	21,4
2003	3 753 000	3,0	81 900	1,5	\$11 400 000	1,8
2004	3 866 000	3,0	83 100	1,5	\$11 700 000	2,7
2005	3 981 000	3,0	84 200	1,3	\$13 100 000	12,0

Augmentation : 2005 comparé à 2000

**16,0%**

**7,5%**

**114,0%**

L'Aéroport d'Ottawa ne reçoit pas de subventions gouvernementales pour ses opérations. En fait, l'Aéroport a contribué 40 millions \$ en loyer à Transport Canada et en paiements tenant lieu de taxes aux coffrets municipaux.

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.

2000



## Une contribution capitale

Les gens de la région d'Ottawa reconnaissent le rôle de l'aéroport dans l'établissement et le maintien de liens commerciaux avec les marchés mondiaux. Un sondage effectué par la firme Decima Research a révélé que 94 pour cent des résidents de la région étaient d'accord pour affirmer qu'un aéroport devait grandir au même rythme que la collectivité qu'il dessert. En dépit de sa congestion sans cesse croissante, 83 pour cent des répondants ont évalué la qualité du service de l'aéroport comme étant satisfaisante, très bonne ou excellente. Les clients de l'aéroport ont pu constater — et apprécient de toute évidence — les nombreuses améliorations apportées par l'Administration aéroportuaire. Ils reconnaissent l'importance de l'aéroport comme lien entre l'ensemble du Canada et sa capitale, tant pour desservir le tourisme qu'à titre de partenaire de l'économie régionale.

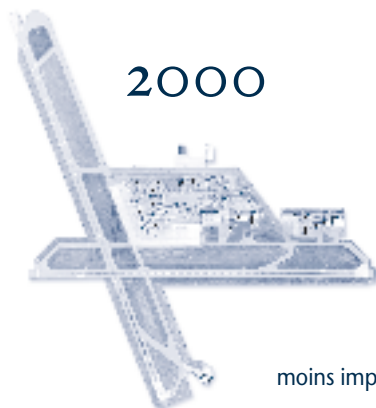
L'aéroport contribue un apport significatif à l'économie locale. Une étude d'impact réalisée par InterVISTAS Consulting Inc. attribue presque 4 000 emplois directs à la présence de l'aéroport dans la région. Ces emplois représentent 1 000 employés des compagnies aériennes, 600 travailleurs du secteur des marchandises et des messageries, en plus des 140 employés de l'Administration aéroportuaire. À peu près la totalité de ces emplois sont des emplois permanents. L'étude a également démontré que l'aéroport a des retombées économiques directes, indirectes et dérivées d'un milliard de dollars par année dans la région. L'aéroport a injecté directement 365 millions de dollars dans l'économie d'Ottawa l'année dernière — l'équivalent d'un million de dollars par jour.

## Au service des voyageurs

Afin de faciliter le service aux voyageurs, l'Administration aéroportuaire a réalisé plusieurs améliorations à l'aéroport au cours de l'an 2000.

Les passagers à destination des États-Unis ont pu apprécier l'agrandissement de l'aire de prédédouanement du service américain des Douanes et de l'Immigration. Depuis la prise en charge de l'aéroport par l'Administration aéroportuaire, le nombre de vols en partance et en provenance des États-Unis a plus que doublé, atteignant 43 vols par jour. En 2000, l'Administration aéroportuaire a augmenté de 50 pour cent la superficie de la salle d'attente des Douanes et de l'Immigration américaines afin d'améliorer le confort et le service aux voyageurs à destination des États-Unis.

Au sein de l'aérodrome, l'Administration aéroportuaire a remplacé un atelier d'entretien en sérieux état de détérioration et une caserne d'incendie devenue inadéquate par un pavillon dont l'architecture est pour le



moins impressionnante. Cette installation a permis d'améliorer la sécurité et l'efficacité des services d'entretien et d'urgence en procurant aux véhicules de service un accès direct aux pistes de l'aérodrome. L'Administration aéroportuaire avait fait de ce projet sa priorité lorsqu'elle avait pris à sa charge l'administration de l'aéroport en 1997. Le besoin d'améliorer les installations des années 1950 était urgent. Le projet a été mené à terme à l'intérieur des délais prévus et à l'intérieur de l'enveloppe budgétaire allouée.

Au moment d'aller sous presse, l'Édifice des services intégrés (Griffiths Rankin Cook, architectes) venait tout juste d'être choisi finaliste d'un prix d'architecture par l'Institut canadien de l'acier.

Au cours de la dernière année, l'Administration aéroportuaire a également repavé et allongé la piste 14-32, la piste principale, au coût de 3 millions de dollars. La réfection régulière du pavage des pistes améliore la sécurité des voyageurs. Ce sont des entreprises locales qui ont réalisé les travaux de construction de l'édifice des services intégrés et les travaux d'améliorations à la piste.

Depuis que l'Administration aéroportuaire a pris à sa charge l'Aéroport international d'Ottawa, il y a quatre ans, elle y a investi plus de 25 millions de dollars en améliorations. Celles-ci ont été entièrement payées à même les revenus d'exploitation, sans faire appel aux subventions gouvernementales. En fait, l'Administration aéroportuaire verse elle-même des montants aux municipalités en paiements tenant lieu de taxes, et paye un loyer au Gouvernement du Canada en vertu d'un bail de 60 ans signé en 1996.

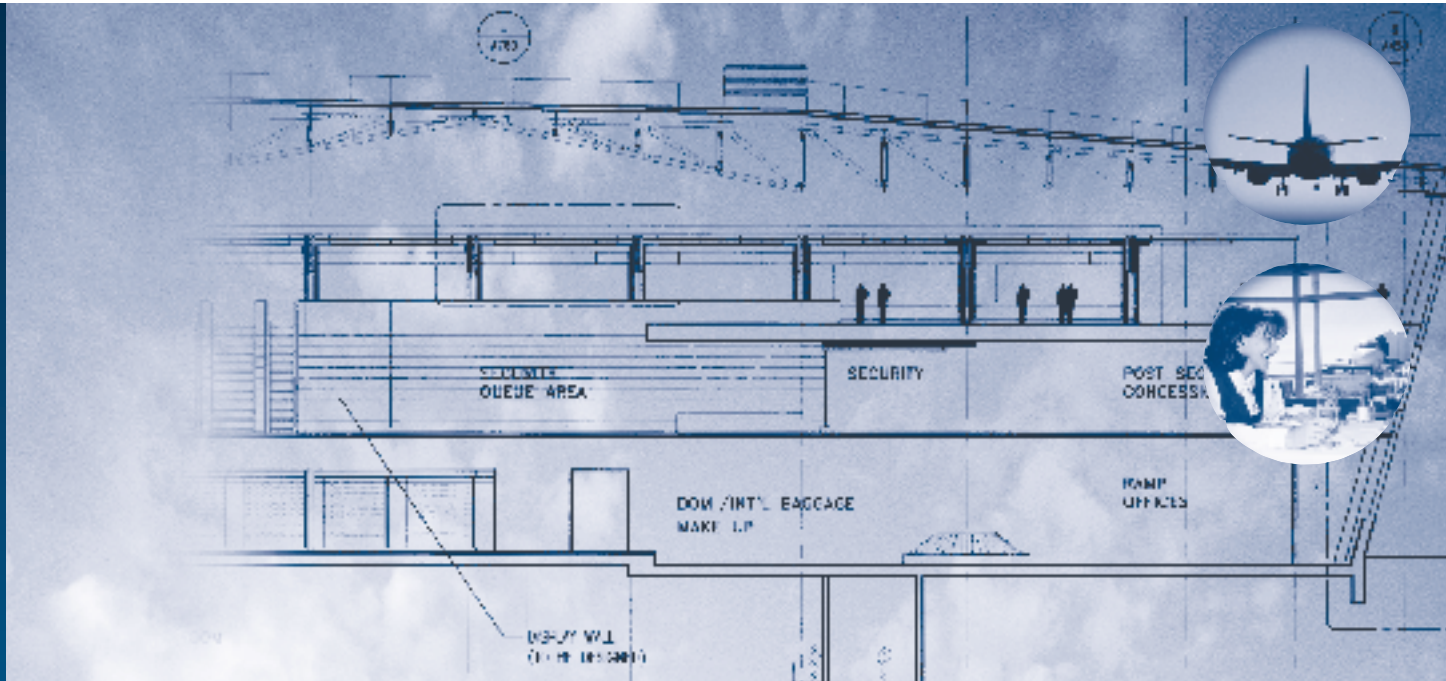
## Le nouvel aéroport d'Ottawa

La région d'Ottawa a besoin d'un meilleur aéroport pour avoir accès au monde. L'Administration aéroportuaire a reconnu ce besoin, a mis au point un plan d'agrandissement et a formé l'équipe qui verra à doter Ottawa de cette infrastructure moderne et fonctionnelle. Le travail avance à grands pas. En 1998, l'Administration aéroportuaire a complété ses consultations sur le Plan directeur qui évaluait en détail les besoins futurs en matière de transport aérien, la capacité des infrastructures existantes de même que les impacts environnementaux et la vocation des terrains de la zone de l'aéroport. En 1999, l'Administration aéroportuaire a élaboré le concept et établi le devis des améliorations à apporter à l'aéroport dans son Document sur la définition du projet, avant d'effectuer une deuxième ronde de consultations de l'opinion publique.



## aéroport international d'ottawa

Depuis que l'Administration aéroportuaire a pris à sa charge l'Aéroport international d'Ottawa, il y a quatre ans, elle y a investi plus de 25 millions de dollars en améliorations. Celles-ci ont été entièrement payées à même les revenus d'exploitation, sans faire appel aux subventions gouvernementales.



Des scènes de congestion telles que celles ci-dessus deviendront choses du passé d'ici au printemps 2004.

2000



En octobre 2000, le Conseil d'administration a approuvé un budget d'immobilisations de 300 millions de dollars qui seront entièrement remboursés par des nouveaux frais d'amélioration de l'aéroport et par les revenus d'exploitation de l'aéroport. Le projet d'agrandissement ne nécessitera aucune subvention gouvernementale.

Dans sa première phase, cet investissement comprend l'aménagement d'une nouvelle aérogare comportant des améliorations significatives au niveau des postes de stationnement pour l'embarquement et le débarquement des passagers qui auront pour effet d'accélérer leur va-et-vient de même que le transport des marchandises. La première phase du projet sera terminée au printemps 2004. L'échéancier des travaux des phases suivantes est flexible, pouvant être devancé ou repoussé, selon l'achalandage futur.

La nouvelle aérogare a été conçue pour faciliter les mouvements entre le transport au sol et le transport aérien. Les voyageurs express jouiront d'un accès direct \*. Des passerelles assureront un lien piétonnier intérieur entre l'aérogare et le parc de stationnement étagé voisin. Les transporteurs aériens compteront plus de portes d'embarquement et de comptoirs à leur disposition, de même que des aires améliorées de réception des bagages, ce qui réduira le temps d'attente des passagers. Sur l'aérodrome, une voie de circulation double adjacente à l'aérogare permettra de réduire la congestion des aéronefs et de favoriser une meilleure utilisation des postes de stationnement des appareils.

La première phase de l'agrandissement constituera le projet de construction le plus important et le plus complexe qu'aura connu la capitale nationale depuis au moins 20 ans. Il procurera également plus de 1 700 années-personnes de travail. Et bien que le projet d'agrandissement soit de grande envergure, on a prévu que les travaux de construction auront un minimum d'impact sur les allées et venues des voyageurs.

On prévoit pour le moment que la Phase 2 des travaux sera terminée pour 2010. Le plan prévoit aussi le prolongement de la voie de circulation double pour les aéronefs et la démolition de l'aérogare existante.

La Phase 3 des travaux d'agrandissement, qui devrait être terminée en 2020, prévoit l'agrandissement significatif du parc de stationnement étagé et l'ajout à l'aérogare de nouveaux postes de stationnement pour l'embarquement et le débarquement des passagers.

---

\* Du stationnement au point de sécurité, sans changer d'étage ni passer par les comptoirs d'enregistrement.

La première phase de l'agrandissement constituera le projet de construction le plus important et le plus complexe qu'aura connu la capitale nationale depuis au moins 20 ans. Il procurera également plus de 1 700 années-personnes de travail.

## Partenaires pour le progrès

Une saine planification a permis de nous doter d'un projet d'agrandissement à la fois abordable et flexible. Ce projet permettra à l'aéroport de grandir avec la collectivité, et de favoriser la croissance de celle-ci. Ses assises financières solides lui permettront de prendre de l'expansion sans avoir à faire appel aux subventions ni aux sommes versées en taxes par les contribuables. Les coûts d'expansion de l'aéroport seront entièrement défrayés par les nouveaux frais d'amélioration de l'aéroport perçus au nom de l'Administration aéroportuaire par les transporteurs aériens desservant la clientèle de l'aéroport.

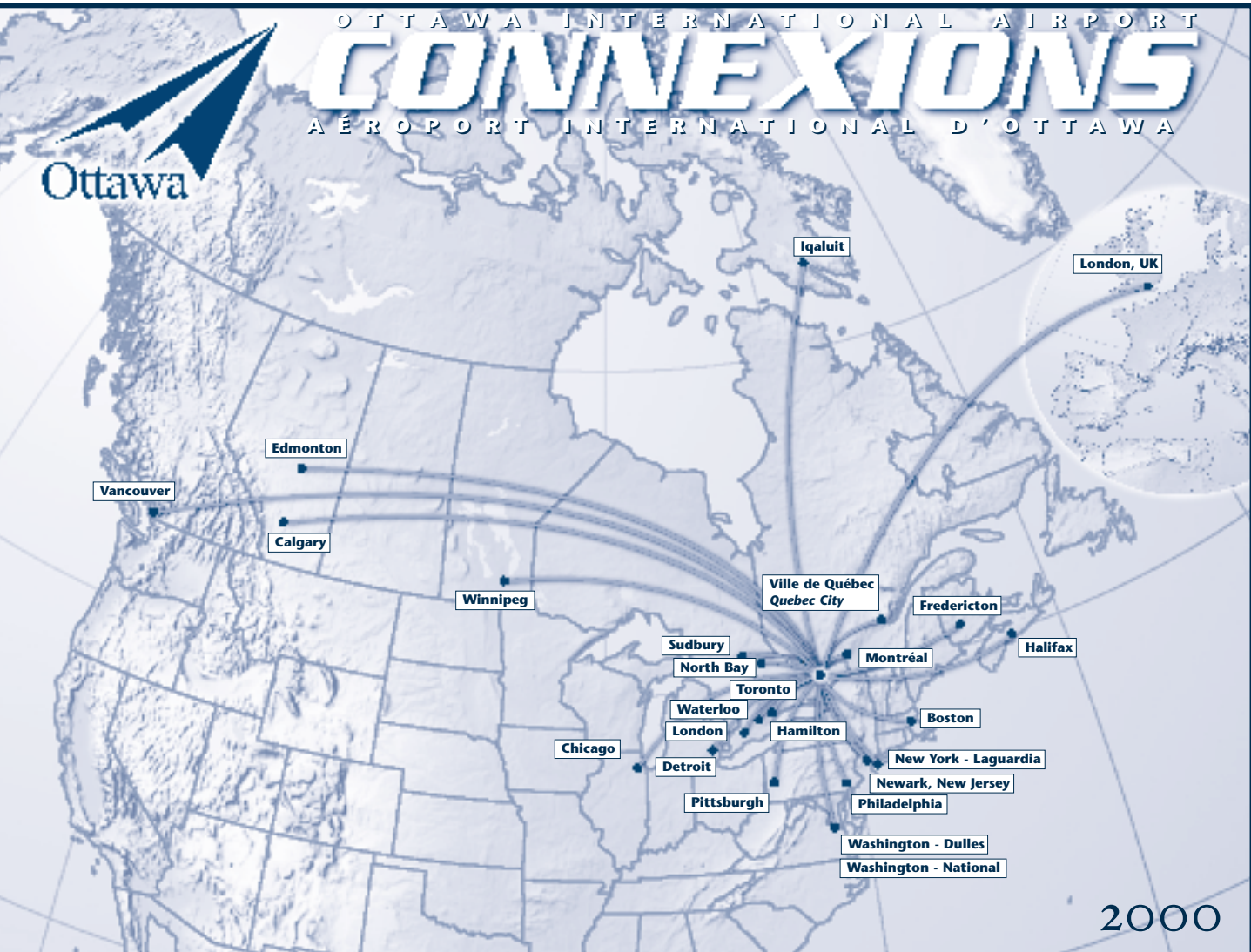
L'Administration aéroportuaire a assemblé pour son projet d'agrandissement une excellente équipe faisant appel aux meilleurs fournisseurs locaux et à l'expertise de design et de construction d'aéroports de professionnels du domaine reconnus dans le monde entier. La gestion de projet est confiée à MRM, une entreprise conjointe formée de J. L. Richards & Associés ltée, d'Ottawa et Marshall Macklin Monaghan, de Thornhill, Ontario. Le groupe MRM a la responsabilité globale de la planification, de la coordination et de la surveillance des coûts des travaux. Les plans et les travaux d'ingénierie ont été confiés à YOW Consultants, une alliance des architectes Brisbin Brook Beynon d'Ottawa et de la firme Architectura Planning Architecture Interiors Inc., de Vancouver. Le groupe PCL Construction dirigera l'équipe de construction. Ce réservoir de compétences et de connaissances constitue un précieux atout dont la collectivité saura tirer profit sous la forme d'une nouvelle aéro-gare dont nous pourrions tous être fiers.

Au printemps 2001, les béliers mécaniques, les grues de même que les professionnels et les entrepreneurs locaux prendront possession du chantier du futur aéroport d'Ottawa et commenceront à façonner cette vision d'avenir qui habite l'esprit des administrateurs de l'Administration aéroportuaire.

Au cours des trois prochaines années, cette vision prendra forme lentement, témoignage de la nouvelle réalité économique et du nouveau statut d'Ottawa dans le monde. L'Administration aéroportuaire est fermement résolue à répondre aux besoins de la collectivité qu'elle représente. Elle tient à remercier sa clientèle pour son appui. Aujourd'hui. Demain. Et pour toutes ces années à venir.



Sous tous les aspects, tant financier qu'opérationnel, l'an 2000 a dépassé toutes les attentes, avec plus de passagers, plus de destinations et plus de services pour les voyageurs et entreprises que nous desservons.



Depuis 1997, l'Administration aéroportuaire d'Ottawa et ses partenaires ont ajouté six nouvelles destinations sans escale, incluant Boston, Chicago, Détroit et Pittsburgh.

2000

ÉTATS FINANCIERS	Revenus :	53 140 000 \$
	Dépenses :	31 669 000
	Excédent :	21 471 000
	Dépenses d'immobilisations :	13 763 000
	Encaisse en fin d'exercice :	12 369 000
	Loyer au gouvernement fédéral :	6 145 000
	Revenus des FAA :	14 949 000

## Sommaire des objectifs pour l'an 2001

- Débuter avec succès la construction du futur Aéroport d'Ottawa
- Offrir un environnement sécuritaire et confortable à nos clients durant la construction
- Faire changer notre formule de loyer pénalisante

2000

## RAPPORT FINANCIER

### Revenus

En 2000, l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa a enregistré des revenus totaux de 53,1 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 14,6 millions de dollars par rapport aux revenus de 38,5 millions perçus en 1999. Cette augmentation est d'abord le résultat de la perception sur une année complète des nouveaux frais d'amélioration de l'aéroport. Les revenus provenant de l'imposition de ce droit se chiffraient à 14,9 millions de dollars en 2000. La perception des frais avait débuté en septembre 1999, totalisant 3,9 millions de dollars cette année-là. Ce droit de 10 \$ est perçu en vertu d'une entente avec les transporteurs aériens et est compris dans le prix du billet d'avion.

Les revenus provenant des opérations aériennes représentent la plus importante source de revenus de l'Administration. Le total des revenus provenant des opérations aériennes, comprenant les frais d'aérogare, les frais d'utilisation des passerelles et les droits d'atterrissage imposés aux compagnies aériennes a augmenté de 9 pour cent, passant de 18,8 millions de dollars en 1999 à 20,6 millions de dollars en 2000. Le 1er janvier 2000, l'Administration a haussé de 9 pour cent ses tarifs pour certaines opérations aériennes afin de pouvoir recouvrer une partie des coûts supplémentaires qu'elle a dû assumer au titre des paiements tenant lieu de taxes. La fusion d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien et la consolidation résultant de cette fusion ont eu peu d'incidence sur l'Aéroport d'Ottawa, et les revenus perdus ont été remplacés par ceux provenant des liaisons aériennes offertes par de nouveaux transporteurs aériens comme WestJet et CanJet, de même que les nouvelles liaisons offertes par les Lignes aériennes Royal.

Les revenus provenant des concessions de vente au détail de l'aéroport se sont accrus, passant de 5,5 millions de dollars en 1999 à 6 millions de dollars en 2000, reflétant les revenus supplémentaires réalisés par ces concessions, qu'on attribue à l'augmentation de sept pour cent du nombre des voyageurs. Cette augmentation est surtout remarquée dans les revenus provenant des concessions de location de voitures. Les revenus du stationnement reflètent aussi l'augmentation du nombre des voyageurs à l'aéroport. En outre, on a augmenté les tarifs du stationnement en août 2000. Les revenus provenant du stationnement ont augmenté d'environ 14 pour cent pour passer de 5,3 millions de dollars en 1999 à 6 millions de dollars en 2000.

On a également enregistré une augmentation des revenus d'intérêts de l'Administration de l'aéroport résultant du placement à court terme des réserves liquides nécessaires à l'exploitation.

### Dépenses

Les dépenses totales de l'Administration ont connu une augmentation de 3 % en 2000, passant de 30,6 millions de dollars en 1999 pour atteindre 31,7 millions de dollars. L'augmentation des dépenses est proportionnelle à la hausse de l'indice du coût de la vie chez les consommateurs au cours de la période. L'augmentation des salaires et des avantages consentis aux employés reflète les augmentations prévues aux conventions collectives de travail signées avec nos employés.

L'Administration de l'aéroport international d'Ottawa exploite l'aéroport en vertu d'un bail avec le gouvernement fédéral qui prévoit une formule de calcul du loyer annuel. Ce loyer est établi selon un montant fixe pour chaque passager et ajusté annuellement pour tenir compte de l'inflation, et ce, jusqu'à un seuil maximum de 2 750 000 passagers pour les années 1997 à 2000, avec indexation par la suite. Pour l'année 2000, le loyer est passé à 6,1 millions de dollars, (de 5,9 millions de dollars en 1999), suivant la hausse du coût de la vie.

L'Administration aéroportuaire est exempte de taxes foncières en vertu de la Loi sur l'évaluation foncière (Ontario). Elle doit par contre verser des paiements tenant lieu de taxes (PTLT) aux municipalités locales selon les montants établis par le Ministre des Finances de la Province d'Ontario. L'Administration a versé, ainsi qu'il paraît aux états des revenus et dépenses, les montants totaux de PTLT prescrits par le Ministre des Finances de la Province d'Ontario. L'augmentation des PTLT de l'an 2000 par rapport à ceux versés en 1999 représente l'ajustement de 5 pour cent de l'évaluation à la valeur marchande annoncé par la Province pour l'année 2000. L'Administration de l'aéroport et la Province d'Ontario travaillent ensemble à trouver une nouvelle formule de calcul des PTLT pour l'avenir. En décembre 2000, la Province a adopté une nouvelle loi en vertu de laquelle on établira le montant des PTLT versés aux municipalités selon le nombre de passagers utilisant les services de l'aéroport plutôt que l'évaluation à la valeur marchande.

## Capitaux

L'excédent des revenus sur les dépenses pour l'an 2000 s'établissait à 21,5 millions de dollars. Conformément au mandat de l'Administration de l'aéroport, tous les revenus sont conservés et réinvestis dans l'exploitation et dans la mise en valeur de l'aéroport, y compris dans les dépenses en immobilisations nécessaires aux opérations courantes.

Afin de répondre aux besoins actuels et futurs en matière de capacité d'accueil et d'infrastructures, le Conseil d'administration de l'aéroport a annoncé en octobre 2000 son projet d'agrandissement de l'Aéroport d'Ottawa. Ce projet prévoit la construction d'une nouvelle aérogare adjacente à l'aérogare existante, vieille de 40 ans. Le projet prévoit aussi l'aménagement d'un parc de stationnement à multiples niveaux et de toute une infrastructure d'accueil des voyageurs. Le coût total des travaux d'agrandissement est évalué à 300 millions de dollars, et comprend le coût d'un nouvel édifice des services intégrés de 7 millions de dollars, dont les travaux ont été complétés en mai 2000.

Outre ses réserves liquides, l'aéroport jouit d'un crédit rotatif d'opérations de 364 jours de 20 millions de dollars. Afin de financer son projet d'agrandissement au cours de l'année 2001, l'Administration aéroportuaire fera appel à sa marge de crédit bancaire et à d'autres emprunts en cours d'année. L'Administration aéroportuaire a arrêté son choix sur la firme RBC Dominion Securities comme conseiller financier et émetteur principal d'un financement obligataire à venir. RBC Dominion Securities affirme, selon son expérience dans le domaine et sa connaissance des opérations actuelles de l'Administration aéroportuaire, qu'elle est confiante de pouvoir obtenir pour sa cliente une cote de crédit d'au moins A au Canada et aux États-Unis. À moins de l'avènement de circonstances économiques ou de marché défavorables, cette cote devrait permettre à l'Administration aéroportuaire d'obtenir des marchés financiers tous les capitaux nécessaires à ses projets d'expansion à des taux raisonnables.

## Conseil d'administration, composition des comités et rémunération

### Comités du Conseil en date du 31 décembre 2000

#### Exécutif

Louis Bertrand  
Jeffrey Dale  
Michael Darch  
François Pichard  
Regis Trudel  
Whitman Tucker

#### De vérification

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

#### Marketing et Communications

Louis Bertrand  
Michael Darch  
Larry Malloy  
Michael Robinson

Jeffrey Dale (président)  
Jim Durrell  
Gayle Mullington  
Carol Stephenson

#### Mise en candidature

Gaétan Bélec  
Jeffrey Dale  
Regis Trudel

Claude Bennett  
Michael Darch

#### Programme d'expansion de l'aéroport

Roger Lachapelle                      Regis Trudel

Les membres du conseil d'administration siègent à l'occasion au sein d'autres comités ad hoc.

#### Compensation des directeurs en 2000

##### Honoraires annuels

Président                      19 000 \$  
Vice-président              10 000 \$  
Président des comités      10 000 \$  
Autres directeurs            7 000 \$

##### Honoraires de réunion

> 3,5 heures              500 \$  
< 3,5 heures              300 \$

#### 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 2000 tel qu'exigé par les règlements administratifs et se conforme aux lignes directrices énoncées dans les règlements.

En 2000, tous les contrats d'une valeur supérieure à 80 000 \$ ont été octroyés à la suite d'un processus d'appel d'offres public et compétitif.

2000

# ÉTATS FINANCIERS DE

L'administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa

31 décembre 2000

## 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. 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 à la page suivante.



**Paul Benoit**  
Président  
et chef de la direction



**John G. Weerdenburg, C.A.**  
Vice-président  
et chef de finance



## 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 2000 et les états des résultats et de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues 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 comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2000, 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'exercice précédent.

*Deloitte & Touche SRL*

**Comptables agréés**

Ottawa, Ontario  
Le 29 janvier 2001  
(Exception faite de la note 11  
qui reflète le contexte en  
date du 28 mars 2001)

2000

## Bilan

au 31 décembre 2000 (en milliers de dollars)

	2000	1999
<b>ACTIF À COURT TERME</b>		
Encaisse	12 369 \$	4 064 \$
Débiteurs	6 032	3 188
Produits de consommation	360	325
Frais payés d'avance	315	175
	19 076	7 752
<b>IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b> (note 3)	25 952	14 372
<b>AUTRES ACTIFS</b> (note 4)	3 552	4 120
	<b>48 580 \$</b>	<b>26 244 \$</b>
<b>PASSIF À COURT TERME</b>		
Créditeurs et frais courus	7 490 \$	4 952 \$
Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an	242	1 783
	7 732	6 735
<b>DÉPÔTS DE GARANTIE</b>	331	318
<b>DETTE À LONG TERME</b> (note 5)	3 842	3 987
	11 905	11 040
<b>ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS</b> (notes 10 et 11)		
<b>ACTIF NET</b>	36 675	15 204
	<b>48 580 \$</b>	<b>26 244 \$</b>

au nom du conseil



,administrateur



,administrateur

(voir les notes accompagnant les états financiers)

État des résultats et de l'évolution de l'actif net  
de l'exercice terminé le 31 décembre 2000 (en milliers de dollars)

	2000	1999
<b>REVENUS</b>		
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement	11 632 \$	10 930 \$
Redevances d'atterrissage	8 918	7 918
Concessions	6 003	5 518
Stationnement	6 010	5 290
Frais d'amélioration de l'aéroport (note 7)	14 949	3 860
Locations de terrain et de locaux	3 341	3 221
Revenu d'intérêts	427	89
Autres revenus	1 860	1 658
	<b>53 140</b>	<b>38 484</b>
<b>DÉPENSES</b>		
Loyer à Transports Canada (note 10)	6 145	5 948
Matériaux, fournitures et services	10 330	10 005
Salaires et avantages sociaux	7 762	7 554
Paiements tenant lieu de taxes (note 11)	4 421	4 205
Amortissement	2 731	2 618
Frais d'intérêts	280	230
	<b>31 669</b>	<b>30 560</b>
<b>EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES</b>	<b>21 471</b>	<b>7 924</b>
<b>ACTIF NET AU DÉBUT</b>	<b>15 204</b>	<b>7 280</b>
<b>ACTIF NET À LA FIN</b>	<b>36 675 \$</b>	<b>15 204 \$</b>

(voir les notes accompagnant les états financiers)

2000

## État des flux de trésorerie

de l'exercice terminé le 31 décembre 2000 (en milliers de dollars)

	2000	1999
<b>ENCAISSE PROVENANT DE (UTILISÉE DANS)</b>		
<b>EXPLOITATION:</b>		
Excédent des revenus sur les dépenses	21 471 \$	7 924 \$
Ajouter les éléments sans effet sur l'encaisse :		
Amortissement des immobilisations et des frais d'organisation	2 731	2 618
Gain sur vente d'immobilisations corporelles	(30)	-
Intérêts de la dette à long terme	95	90
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement d'exploitation :		
Augmentation des débiteurs	(2 844)	(986)
Diminution (augmentation) des produits de consommation	(35)	117
Augmentation des frais payés d'avance	(140)	(11)
Augmentation des créditeurs et frais courus	2 538	2 383
Augmentation des dépôts de garantie	13	24
<b>Total de l'exploitation</b>	<b>23 799</b>	<b>12 159</b>
<b>FINANCEMENT:</b>		
Remboursement de la dette à long terme	(1 781)	(1 260)
<b>INVESTISSEMENT:</b>		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(13 763)	(6 969)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	50	11
<b>Total de l'investissement</b>	<b>(13 713)</b>	<b>(6 958)</b>
<b>AUGMENTATION DE L'ENCAISSE</b>	<b>8 305</b>	<b>3 941</b>
<b>ENCAISSE AU DÉBUT</b>	<b>4 064</b>	<b>123</b>
<b>ENCAISSE À LA FIN</b>	<b>12 369 \$</b>	<b>4 064 \$</b>
<b>L'ENCAISSE SE COMPOSE DE :</b>		
Encaisse	2 355 \$	1 036 \$
Acceptation bancaire	10 014	3 028
	<b>12 369 \$</b>	<b>4 064 \$</b>

(voir les notes accompagnant les états financiers)

## Notes complémentaires

de l'exercice terminé le 31 décembre 2000

### 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 1er 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 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'en assurer la sécurité, l'efficacité, l'efficience et la viabilité financière, tout en conservant 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 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 fasse 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 :

Immeubles	2,5 - 4 %
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 comprennent les frais associés au programme d'expansion de l'aéroport. Les constructions en cours sont comptabilisées au coût et transférées aux immeubles ou 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.

#### Avantages sociaux futurs

L'Administration a adopté, sur une base prospective à partir du 1er janvier 2000, les recommandations de l'Institut Canadien des Comptables Agréés concernant

2000

les nouvelles normes comptables se rapportant aux avantages sociaux futurs. L'impact de l'adoption de ces normes comptables n'est pas substantiel.

#### Bail foncier

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

#### Constataion des produits

Les redevances d'atterrissage, d'aérogare et le revenu de stationnement sont constatés lorsque les installations de l'aéroport sont utilisées. Les revenus des concessions sont constatés 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 constatés lorsque les passagers quittent le terminal.

### 3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(en milliers de dollars)

	2000	1999
<b>Coût :</b>		
Immeubles	7 237 \$	- \$
Mobilier et équipement	2 003	1 633
Équipement informatique et logiciels	665	513
Véhicules	4 684	4 055
Améliorations locatives	5 377	4 770
Chaussées et surfaces pavées	5 386	3 111
Construction en cours	7 322	4 899
	<b>32 674</b>	<b>18 981</b>
<b>Moins l'amortissement cumulé :</b>		
Immeubles	173	-
Mobilier et équipement	717	522
Équipement informatique et logiciels	409	275
Véhicules	1 639	1 278
Améliorations locatives	2 848	2 019
Chaussées et surfaces pavées	936	515
	<b>6 722</b>	<b>4 609</b>
	<b>25 952 \$</b>	<b>14 372 \$</b>

### 4. AUTRES ACTIFS (en milliers de dollars)

	2000	1999
<b>Coût :</b>		
Frais d'organisation	2 840 \$	2 840 \$
Participation dans les produits éventuels du 4160, promenade Riverside, au coût	2 930	2 930
	<b>5 770</b>	<b>5 770</b>
<b>Moins l'amortissement cumulé :</b>		
Frais d'organisation	2 218	1 650
	<b>3 552 \$</b>	<b>4 120 \$</b>

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 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)

	2000	1999
Dette sans intérêts, à payer à Transports Canada, payable en versements annuels, échéant le 1 janvier 2000	-	1 259 \$
Effet à payer à la Ville d'Ottawa, portant intérêts à 6,125 % et remboursable en dix versements annuels en capital et intérêts, échéant le 7 juillet 2008	2 409 \$	2 930
Dette sans intérêts, envers la Province de l'Ontario, escomptée à un taux de 6 %, remboursable sur une période de 5 ans à partir de 2007	1 675	1 581
	<b>4 084</b>	<b>5 770</b>
Tranche échéant à moins d'un an	242	1 783
	<b>3 842 \$</b>	<b>3 987 \$</b>

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 Ville d'Ottawa 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

(en milliers de dollars)

Le 1 septembre 1999, l'Administration a mis en vigueur des frais d'améliorations de l'aéroport ("FAA") au montant de 10,00 \$ 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.

	2000	Cumul à ce jour
<b>Encaisse provenant des :</b>		
Revenus de FAA - après frais de recouvrement	14 949 \$	18 809 \$
Intérêts sur les fonds excédentaires	114	24
	<b>15 063</b>	18 833
Moins : l'augmentation des débiteurs	(1 210)	(2 188)
Revenus de FAA - montant net encaissé	<b>13 853</b>	16 645
<b>Dépenses :</b>		
Programme d'expansion de l'aéroport	5 404	7 358
Immeubles des services combinés	4 375	7 410
	<b>9 779</b>	14 768
<b>Excédent des encaissements sur les dépenses</b>	<b>4 074 \$</b>	1 877 \$

2000

**8. RÉGIME DE RETRAITE** (en milliers de dollars)

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. Certains de ces employés ont choisi de transférer leurs droits du régime de retraite de la fonction publique au régime de retraite de l'Administration. Les coûts du régime de retraite sont imputés aux résultats lorsque les services sont rendus.

D'après une première analyse actuarielle des prestations du régime de retraite, complétée le 31 décembre 2000, l'état du régime de retraite est le suivant :

	2000	1999
Juste valeur de l'actif du régime	15 727 \$	13 798 \$
Obligations au titre des prestations constituées	15 536	13 283
Situation de capitalisation – excédent	191 \$	515 \$
Actif au titre des prestations constituées	110 \$	-

L'Administration offre, en plus de ses régimes de retraite, certains avantages complémentaires de retraite à ses employés et augmente le coût de ces avantages futurs lorsque les employés exécutent des services. Aucun fonds n'a été créé pour ces avantages complémentaires de retraite. L'état des avantages complémentaires de retraite est le suivant :

	2000	1999
Obligations au titre des prestations constituées	1 046 \$	773 \$
Passif au titre des prestations constituées	262 \$	189 \$

Les coûts de l'élément des prestations de retraite et des avantages complémentaires de retraite est établi 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 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 au titre des prestations déterminées sont les suivantes :

	2000	1999
Taux d'actualisation	6,0 %	6,5 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	8,0 %	7,6 %
Taux de croissance de la rémunération	4,0 %	4,0 %
Taux d'augmentation des coûts relatifs aux soins médicaux et de santé	12,0 %	12,0 %
Avec diminution graduelle pour atteindre une augmentation commençant après 2006 de	6,0 %	6,0 %

La charge nette de l'Administration au titre des régimes se présente comme suit :

	2000	1999
Élément du régime de pension à prestations déterminées	430 \$	543 \$
Élément du régime à cotisations déterminées	74 \$	53 \$
Autres avantages complémentaires de retraite et avantages sociaux	93 \$	-

Information supplémentaire sur le régime de retraite à prestations déterminées de l'Administration se présentant comme suit :

	2000	1999
Cotisations de l'employeur	540 \$	543 \$
Cotisations des employés	240 \$	239 \$
Prestations payées	146 \$	62 \$



## 9. INSTRUMENTS FINANCIERS

### Juste valeur

L'encaisse, les débiteurs, les crédateurs 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

L'Administration a conclu 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 90 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 2000 donne lieu à un montant à payer pour résilier ces swap de taux d'intérêts de 2 147 000 \$ (montant recevable en 1999 - 798 000 \$). Les montants à payer ou à recevoir de ces instruments financiers seront imputés aux intérêts futurs et aux frais de financements futurs.

### 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 et est 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 et soumis à des 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 en 2007.

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

2001	8,8 millions \$
2002	11,2 millions \$
2003	11,4 millions \$
2004	11,7 millions \$
2005	13,1 millions \$

De surcroît, au 31 décembre 2000, le montant total des engagements d'exploitation de l'Administration, dans le cours normal des affaires, est d'environ 3,7 millions \$ 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 3,5 millions de dollars.

2000

### 11. PAIEMENTS TENANT LIEU DE TAXES MUNICIPALES

Selon la Loi sur l'évaluation de l'Ontario, l'Administration est exonérée d'impôts fonciers, à condition d'effectuer des paiements tenant lieu de taxes municipales aux municipalités locales. Ces montants sont déterminés par le ministre des Finances de la Province de l'Ontario. L'Administration a payé et divulgué 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. Les paiements pour les exercices 1998, 1999 et 2000 ont été établis en fonction d'une mise en opérations graduelle de 10 % / 5 % / 5 % des évaluations basées sur la valeur du marché annoncées par la Province.

Au cours de l'exercice 1998, la Province de l'Ontario a modifié la Loi sur l'évaluation applicable à toute la province et a fixé une date d'évaluation de toutes les propriétés de l'Ontario. La Province de l'Ontario s'est appuyée sur ces évaluations pour établir la base qui déterminera le montant des paiements tenant lieu de taxes municipales que doit payer l'Administration. En utilisant les évaluations réalisées par la Corporation d'évaluation foncière de l'Ontario (OPAC), le montant des paiements tenant lieu de taxes municipales augmenterait pour atteindre environ 7,2 millions de dollars lorsque la période de mise en opération

graduelle des évaluations basées sur la valeur du marché prendra fin. La direction croit que les évaluations réalisées par OPAC étaient fortement surestimées et déposa une opposition en ce qui concerne l'évaluation de son terrain et des immeubles.

L'Administration et la Province ont travaillé en commun pour proposer une modification au calcul des paiements tenant lieu de taxes municipales pour l'avenir. En décembre 2000, la Province a voté une loi ayant pour but d'établir le calcul des paiements tenant lieu de taxes municipales pour l'Administration de l'aéroport selon une formule qui pourrait inclure le volume de passagers. La Province a signé un règlement sous cette loi le 16 mars 2001, selon lequel le montant à payer en taxes municipales est calculé à l'aide d'un taux fixe multiplié par le nombre de passagers de l'année précédente. Étant satisfaite de cette loi, l'Administration a retiré son opposition en ce qui concerne les évaluations pour 1998, 1999 et 2000.

### 12. 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, 2000



## Directeur

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

## Nommé par

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

## Équipe de la haute direction

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

L'édifice des services intégrés a été acclamé par les médias pour son architecture singulière. Citant son « architecture sophistiquée », le *Globe and Mail* a annoncé à ses lecteurs qu'à Ottawa, « un nouvel édifice aéroportuaire semble s'envoler avec le dynamisme d'une aile. »

## aéroport international d'ottawa



Photo: A. Searle



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

Tél : (613) 248-2000

Télé : (613) 248-2003

relations médias : (613) 248-2050

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

