

l'Aéroport international d'Ottawa . ottawa international airport

**RAPPORT ANNUEL 2001 ANNUAL REPORT**

## Table des matières

INTRODUCTION.....	2
PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION .....	4
PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION .....	6
REVUE DE L'ANNÉE 2001 .....	10
SURVOL 1997-2001.....	16
ÉTATS FINANCIERS (ANGLAIS) .....	22
REVUE FINANCIÈRE 2001.....	34
ÉTATS FINANCIERS (FRANÇAIS) .....	37

## Table of Contents

INTRODUCTION.....	3
A MESSAGE FROM THE CHAIR OF THE BOARD.....	5
A MESSAGE FROM THE PRESIDENT AND CEO .....	7
2001 YEAR IN REVIEW .....	11
A FIVE-YEAR OVERVIEW .....	17
2001 FINANCIAL REVIEW .....	20
FINANCIAL STATEMENTS (ENGLISH) .....	22
FINANCIAL STATEMENTS (FRENCH) .....	37



Ottawa Airport Authority celebrates its 5th anniversary. The Board of Directors and the employees extend their sincere appreciation for the community's support.

L'Administration aéroportuaire d'Ottawa célèbre son 5ième anniversaire. Les membres du Conseil d'administration et les employés remercie la communauté pour son appui.

Alan Turcotte André Aumond Annette Nicholson Barry Arcand Barry Drummond Barry Hébert Barry Monahan Bertrand Marmen Bill O'Brien Bill Thistle Bob Fisher Bob Reznick Bob Watson Brian Hodges Brian Lannin Bruce Morris Carl Sorge Christine Manson Claire Lalande Claude Bisailon Colin Matheson Dan Hudon Daniel Loyer Daniel Robidoux Danielle Grégoire Dave Minogue Dave Valcourt David Caulfeild David McKendry David Reisler Denis Gélinau Denis Pérusse Dianne Waller Dino Luberti Don Bova Don Kehoe Don McPhail Doug Clark Doug Duncan Ed Robinson Ed Hodgins Eric Martin Floyd Latimer François Jacquet Fred Cottreau Gary Birt George Bray Gerry Lafleur Gerry Vinette Ghislain Gagnon Ghislain Pelletier Gilles Lamarche Gilles Piché Glen Armstrong Gordon Linton Greg Hope Hank Tenwolde Héléna Beaudoin Hélène Thomson Jackie Chafe Jean Marcil Jean-Luc Charbonneau Jeannine Meraglia-Gilmore Jeff Shillington Jeff Turner Jim Birt Jim Caldwell Joanne Gauthier Joe Trudeau Joël Hugues John Geymonat John Kaipainen John Machado John McLean John Milotte John Spinks John Weerdenburg Joe MacNeil Judy Donoso Karen Hakib Keith Tierney Kevin Wellwood Kristen Ewen-Piché Laurent Benoit Len Lafleur Liane Bell Loretta Adams Lorraine Eddie Louise Bergevin Lucie Lacroix-Zabchuk Manon Théorêt Marc Patry Marie Steen Mark Faubert Mel Scharf Michael Ellis Michael Murphy Michel Dubois Michel Godard Michel Gratton Michel Tessier Mike Attwell Mike Bryson Mike Hendrick Mike Patterson Nathalie Samson Nicole Lund Nicole Suys Paul Benoit Paul Kingsley Peter Holmes Phil Jaquemmet Phil Quinn Pierre Lanoix Pierre Surprenant Ray Butler Réal Boivin Richard Laniel Richard Lanovaz Richard Moore Richard Paquette Richard Prud'homme Rick Pelley Robert Louiseize Roger Giguère Roy Manson Sam Joseph Scott Boyle Serge Nolet Shane Parrott Stacy Parker Steve Lafrance Susan Shanley Terry Jackson Todd McLean Tom Anderson Tom Sullivan Tracey Scaramozzino Trevor Williams Valda Duncan Vivian Wheeler Warren MacDonald Wendy Martin Wilf Scharf Yves Pelletier Yvon Larochelle **Airport Authority Board of Directors / Membres du Conseil d'administration** Claude Bennett, Chair/Président Michael Darch, Vice-Chair/Vice-président Louis Bertrand, Secretary/Secrétaire Carmen Rodrigue Carol Stephenson François Pichard Hugh Blakeney Jeffrey Dale Jim Durrell Larry Malloy Michael Robinson Pamela Sweet Regis Trudel Roger Lachapelle Whitman Tucker

Plus de 85 pour cent du personnel permanent présent lors du transfert en 1997 est encore aux commandes de l'Aéroport d'Ottawa. Ils sont la preuve que la force de toute organisation repose sur ses gens.



2

## Introduction

Le 1<sup>er</sup> février 1997, selon la Politique de cession des aéroports nationaux du gouvernement fédéral, l'Administration aéroportuaire d'Ottawa a pris à sa charge la gestion et l'exploitation de l'aéroport international de la Région de la capitale nationale.

Le temps file, les choses changent.

Malgré le temps qui passe, plus de 85 pour cent du personnel permanent présent lors du transfert en 1997 est encore aux commandes de l'Aéroport d'Ottawa. Année après année, ils s'assurent du bon rendement de l'aéroport. Ils sont la preuve que la force de toute organisation repose sur ses gens.

Au cours de la dernière année, nos employés ont été mis à rude épreuve. Les conditions prévalant dans l'industrie aérienne et l'économie nationale ont présenté des défis considérables. Ils ont répondu avec brio. Nos gens ont démontré qu'ils ne se préoccupent pas de leur description de tâche mais bien de s'assurer que le travail est fait.

Les employés de l'Aéroport d'Ottawa partagent avec les membres du Conseil d'administration et l'équipe de gestion l'objectif d'optimiser le service à la clientèle. C'est pourquoi nos surplus sont réinvestis dans nos installations.

L'Aéroport d'Ottawa a su préserver un excellent dossier financier, ce qui semblerait indiquer que la Politique des

aéroports nationaux est un succès. Pourtant, le système des aéroports canadiens n'est pas sans faute. Des ajustements sont nécessaires, tant à Ottawa qu'ailleurs au pays particulièrement en ce qui concerne le loyer exorbitant que les aéroports payent au gouvernement fédéral. L'industrie du transport aérien a noté sa satisfaction depuis que le gouvernement a entamé un exercice de révision du loyer. Les administrations aéroportuaires — Ottawa y compris — attendent les résultats avec impatience.

En dépit du loyer versé à la couronne, l'Administration aéroportuaire d'Ottawa s'est construite, pendant cinq ans, une solide assise financière grâce au dévouement de ses employés, à sa gestion prudente et à une forte croissance économique locale. Sa capacité de prévoir, de prévenir et de réagir aux conditions du marché l'a également bien servie.

L'Administration a surmonté les défis de la politique de cession, le ralentissement économique et les conséquences d'un jour de septembre. En 2001, tout comme par les années passées, l'Aéroport international d'Ottawa s'est montré plus efficace et s'est mieux préparé pour l'avenir. Et ses liaisons avec le reste du monde demeurent de loin supérieures à ce qu'elles étaient il y a cinq ans.

Le voyage continue.

Today, over 85 percent of the Ottawa Airport's original staff continues to manage the facility. Year after year, they run it smoothly and efficiently. They are proof that an organization is indeed only as good as its people.

## Introduction

On February 1st, 1997, in keeping with the National Airports Policy, the Ottawa International Airport Authority took over from the Federal Government the management and operation of the Ottawa International Airport.

Time flies. Much has changed.

But some things have not. Today, over 85 percent of the Ottawa Airport's original staff continues to manage the facility. Year after year, they run it smoothly and efficiently. They are proof that an organization is indeed only as good as its people.

This past year, the people at the Ottawa Airport truly were put to the test. Conditions within both the air-travel industry and the national economy presented considerable challenges. Airport employees met those challenges head-on and came through with flying colors. Employees demonstrated that they are not preoccupied with their job descriptions, but rather with what's required to get their jobs done.

Ottawa Airport employees are motivated by a collective desire to serve our customers. The Board of Directors and Managers share this desire. It is one reason why there are surplus resources to reinvest in the airport.

The Ottawa Airport has, despite the recent challenges, enjoyed a good economic track record. This record would

indicate that the National Airports Devolution Policy has been a cross-country success. In truth, the Canadian airport system is not flawless. Some fine-tuning is required in Ottawa and at airports across Canada. This is particularly true where ground rent is concerned, specifically the exorbitant ground-rent rates paid by airports to the Federal Government. The air-travel industry is pleased to note that the government has now begun a complete review of the issue. Airport authorities—Ottawa included—await the results with great anticipation.

Ground rents notwithstanding, the Ottawa Airport has managed to achieve financial stability. While due in large part to employee dedication, this stability is also the result of five years of economic growth, and five years of prudent management. The Airport Authority's ability to anticipate and react quickly to market conditions has served it well.

Despite the challenges of devolution, the setbacks in the economy, and the consequences of one day in September, the year 2001 concluded with the Ottawa International Airport being more efficient, more viable, and better connected to the rest of the world than it was five years ago.

The journey continues.

Notre collectivité partage nos convictions. En mai 2001, nous avons levé la première pelletée de terre de la future aérogare. Des leaders municipaux, des représentants élus et des chefs d'entreprises se sont joints à nous pour célébrer ce grand moment et ainsi confirmer la nécessité de notre projet et leur appui massif en sa faveur.

4

## Président du Conseil d'administration

Le 31 décembre 2001, l'Administration aéroportuaire d'Ottawa a terminé sa cinquième année d'exploitation de cette infrastructure essentielle du transport aérien pour la région. Cinq ans de changement. Cinq ans d'améliorations et de croissance. Cinq ans à bâtir des ponts avec le monde entier.

Depuis 1997, notre collectivité a connu une croissance économique virtuellement inégalée. La croissance de notre région a, par contre, imposé une forte demande à son aéroport. Une simple addition révèle que l'Administration aéroportuaire a desservi plus de 16 millions de voyageurs en cinq ans, sans compter les millions de résidents de la région venus y rencontrer à leur arrivée ou saluer le départ de leurs amis, de leurs collègues ou de leurs parents.

Ainsi, plus de 21 millions d'usagers ont été témoins de la récente transformation de l'aérogare qui est passée d'une installation ordinaire et plutôt isolée à une porte grande ouverte sur le monde pour la région de la capitale nationale.

Et ça ne fait que commencer ! L'aérogare moderne et efficace que nous sommes à construire servira notre communauté pour des décennies à venir.

L'économie de notre région est bien ancrée sur trois grands piliers : le tourisme, la haute technologie et l'administration publique. Elle est diversifiée, et forte. Mais les événements de 2001 ont démontré qu'elle n'est pas invincible. Notre région a ressenti la turbulence de 2001 : le 11 septembre, la perte de vitesse de l'économie nationale, les nombreux changements dans l'industrie du transport aérien, tout particulièrement la faillite de Canada 3000 ont restreint la croissance économique régionale.

Mais ce ne sont que des fluctuations passagères. En tant que membres du Conseil d'administration, nous ne pouvons les laisser nous immobiliser. Notre rôle consiste à guider le développement à long terme de notre entreprise afin d'assurer que les infrastructures appropriées répondent



aux besoins immédiats et futurs du public voyageur de notre région. En fait, l'un des principaux mandats de nos administrateurs est de garder le doigt sur le pouls de notre collectivité pour bien connaître ses besoins.

La croissance économique reviendra ; de cela nous pouvons être certains. Nous prévoyons qu'à tout le moins, elle atteindra les projections conservatrices sur lesquelles nous avons assis la viabilité de notre projet d'expansion. En dépit du ralentissement économique de 2001, nous demeurons convaincus de la nécessité du projet. Notre région grandit ; l'aéroport doit grandir lui aussi.

Notre collectivité partage nos convictions. En mai 2001, nous avons levé la première pelletée de terre de la future aérogare. Des leaders municipaux, des représentants élus et des chefs d'entreprises se sont joints à nous pour célébrer ce grand moment et ainsi confirmer la nécessité de notre projet et leur appui massif en sa faveur.

Notre projet est toujours valide, il est toujours requis. Notre entreprise a fait preuve de sa capacité d'administrer dans les moments difficiles comme elle l'avait fait au cours des quatre années et demi précédentes alors que des conditions économiques favorables prévalaient. Des projets tels que notre expansion aident à rétablir la croissance économique.

En dépit de la diminution du nombre de voyageurs, en dépit de revenus plus bas que prévus, nous avons terminé notre cinquième année sur une note positive. Avec l'appui d'employés exemplaires, de gestionnaires aguerris et de partenaires loyaux, le Conseil d'administration a répondu à la fois aux besoins du public voyageur et aux impératifs financiers de l'entreprise.

L'Aéroport d'Ottawa est entre bonnes mains. À tous, nos félicitations.



We are not alone in our convictions. In May, 2001 when we broke ground on the new facility, civic leaders, elected representatives and the region's top business people all joined us to help celebrate this milestone—confirming the need for and endorsement of an expanded airport.

## A Message from the Chair of the Board

On December 31st, 2001 the Ottawa Airport Authority closed the books on its fifth year of operation. Five years of change. Five years of growth and improvement. Five years of building a bigger flight network with better connections to more cities around the globe.

Since 1997, Ottawa has experienced virtually unsurpassed economic growth. The city's enviable economic position has, however, placed great demand on its airport. Tallies indicate that, by the end of 2001, the Ottawa Airport Authority had served over 16 million travellers, not counting accompanying family members, friends and colleagues also circulating at the airport and using its facilities.

More than 21 million customers have, in recent years, witnessed the airport's transformation from a plain, unconnected facility to a modern, vibrant gateway welcoming travellers to Canada's capital region.

We have only just begun! The ultra-efficient, user-friendly facilities currently under construction will serve our community for decades to come.

Our community is one economically anchored in tourism, advanced technology, and government. It is diverse, and it is strong. But as the past year's events clearly indicate, it is not invincible. Ottawa has felt the effects of 2001: September 11th, the slowing economy, the changes in the air-travel industry—particularly the demise of Canada 3000. All have served to reduce growth.

But these are interim fluctuations. As Members of the Board, we cannot allow ourselves to be deterred by them. Instead, we must focus our energy on long-term planning; we must ready our corporation for long-term growth. We must ensure that the appropriate infrastructure is in place to facilitate growth, and meet current and future air-travel needs. And it is up to us to determine those needs, by keeping our collective finger on the pulse of our community.

Growth will return; of that we can be sure. We have anticipated that, at the very least, growth rates will match the conservative estimates upon which we have based the viability of our Airport Expansion Project. Despite the recent economic slowdown, we feel certain that the project remains absolutely necessary. Our region is growing; our airport simply must grow with it.

We are not alone in our convictions. In May, 2001 when we broke ground on the new facility, civic leaders, elected representatives and the region's top business people all joined us to help celebrate this milestone—confirming the need for and endorsement of an expanded airport.

This is the right project and the right time for it. Our corporation has demonstrated the ability to manage successfully in difficult times and in good times. Projects such as this expansion will ultimately help restore the economic growth enjoyed during the latter.

Though we experienced a reduction in passenger traffic and lower-than-anticipated revenues, they have not prevented us from ending our fifth year on a positive note. With the support of exemplary employees, skilful managers and loyal partners, the Board of Directors successfully met the region's air-travel needs and the corporation's bottom line.

The Ottawa Airport is in good shape—and getting better. Congratulations all.

En fait, malgré le déclin de notre étoile locale—la haute technologie—qui ont entraîné une diminution des déplacements d'affaires, le nombre de passagers avait, au mois de juin 2001, augmenté de dix pour cent comparativement aux six premiers mois de l'année précédente. La haute technologie a dérapé, mais le tourisme et l'administration publique ont prospéré.

6

## Président et chef de la direction



Depuis notre incorporation, la croissance régionale soutenue a mis au défi l'Aéroport d'Ottawa. Plus de voyageurs, plus de clients et plus de vols ont, année après année, taxé nos installations à leur limite.

En 2001 par contre, un nouveau — et plus ardent — défi a confronté toute l'industrie.

Malgré tous les changements en 2001, l'Administration de l'aéroport d'Ottawa a maintenu sa position de force, financièrement et opérationnellement.

Nos partenaires aériens ont engendré la plupart des changements. Air Canada a mené à terme avec succès son exercice de consolidation avec Lignes aériennes Canadien. La concurrence a déployé ses ressources pour augmenter ses parts de marché. Certains transporteurs ont réussi, d'autres pas.

Tout au long de l'année 2001, les besoins des transporteurs aériens ont fluctué tant à la hausse qu'à la baisse. Ici, à l'Aéroport d'Ottawa, nous avons réussi à répondre à tous leurs besoins en réaménageant les espaces déjà très restreints de l'aérogare.

Munir les transporteurs aériens des services et des installations nécessaires à leurs opérations aide à créer un marché plus compétitif. Les voyageurs de l'Aéroport d'Ottawa tirent profit de cette concurrence et du plus grand choix de services et de destinations qu'elle procure.

En fait, malgré le déclin de notre étoile locale — la haute technologie — qui ont entraîné une diminution des déplacements d'affaires, le nombre de passagers avait, au mois de juin 2001, augmenté de dix pour cent comparativement aux six premiers mois de l'année précédente. La haute technologie a dérapé, mais le tourisme et l'administration publique ont prospéré.

Cette croissance soutenue du nombre de passagers sur les vols domestiques au cours des six premiers mois de 2001

nous a permis d'enregistrer une augmentation de 2,5 pour cent comparativement à l'an 2000. Comme les vols domestiques représentent 75 pour cent du volume d'activité à l'Aéroport d'Ottawa, cette hausse de 2,5 pour cent a presque neutralisé les pertes encourues dans les secteurs transfrontalier et international. Cette hausse confirme combien les Canadiens continuent à dépendre du transport aérien.

Après le 11 septembre et la faillite de Canada 3000, le flot habituel des passagers s'est trouvé sensiblement modifié. Les voyages à destination des États-Unis et outre-mer sont retournés aux niveaux de 1999. Heureusement, ces deux secteurs demeurent toujours en avance sur les projections à long terme que nous avons préparées quatre ans auparavant puisqu'ils ont connu une croissance de plus de 35 pour cent durant cette période.

À la fin de l'année, notre volume passagers total était en baisse d'un pour cent comparativement à l'an 2000. Cet écart est plutôt négligeable puisque depuis que nous avons pris charge des opérations aéroportuaires en 1997, ce volume a augmenté de presque 20 pour cent.

Beaucoup de choses ont changé dans la façon dont nous faisons des affaires. Notre mission, elle, n'a toutefois pas changé ; maintenir des installations aéroportuaires sécuritaires, efficaces et accessibles à un coût raisonnable. Notre collectivité ne s'attend à rien de moins et nous devons la servir.

Cette mission doit nous guider alors que nous allons de l'avant. Notre engagement à servir la communauté et notre capacité de le faire nous ont permis, malgré les incertitudes de 2001, de boucler l'année en bonne santé financière et opérationnelle.

Nous devons poursuivre notre gestion serrée des cinq premières années. Chaque année, nous avons réinvesti nos surplus dans nos installations pour améliorer le service à la clientèle, et nous avons sagement mis de côté une partie de





**In fact, despite recent setbacks in Ottawa's technology sector—and the consequent reduction in corporate travel—our airport's passenger-traffic growth had, by June 2001, exceeded 10 percent compared to the first six months of 2000. It was a good sign: technology might falter, but tourism and government in Ottawa could still thrive.**

## A Message from the President and CEO

In recent years, the Ottawa International Airport has experienced—and been challenged by—the steady growth of the cities it serves. More travellers, more customers and more flights have, year after year, put increasing pressure on airport facilities.

In 2001, we were all faced with new and more daunting challenges.

Throughout the changes, both positive and negative, the Ottawa Airport Authority has maintained a stable financial and operational position.

Many of last year's changes were initiated by our airline partners. Air Canada successfully completed its consolidation of Canadian Airlines. Competitors reacted by expanding their operations in an effort to gain market share. Some succeeded; others did not.

As well, airline-facility requirements increased and decreased dramatically. Here at the Ottawa Airport, we accommodated the spikes and dips by juggling the passenger terminal's limited space. We were able to meet all demands.

It's no secret that the provision of adequate facilities helps foster healthier competition among airlines. Ottawa travellers have certainly benefited from this competitive environment, and its resulting improved service and wider choice of destinations.

In fact, despite recent setbacks in Ottawa's technology sector—and the consequent reduction in corporate travel—our airport's passenger-traffic growth had, by June 2001, exceeded 10 percent compared to the first six months of 2000. It was a good sign: technology might falter, but tourism and government in Ottawa could still thrive.

The decline in domestic passenger traffic during the last quarter of 2001 did not erase the robust growth of the first six months, and domestic traffic ended 2001 with a 2.5 percent

year-over-year increase. With domestic travel representing 75 percent of activity at the Ottawa Airport, that 2.5 percent increase almost compensated for the decline in international travel. The increase also illustrated how much Canadians have come to rely on air travel within their own country.

Following September 11th, and the subsequent bankruptcy of Canada 3000, passenger-traffic patterns at the airport changed noticeably. Both U.S. bound and international traffic dropped to 1999 levels. Fortunately, both those sectors had, in the four years previous to September 11th, experienced 35 percent growth and so now remain ahead of our long-term projections.

When all was said and done, overall passenger traffic had, by year's end, lost one percentage point. This is hardly significant considering that, since the operational change-over in 1997, growth has almost reached 20 percent.

While many factors have changed in the way we conduct business, our mission remains the same: the provision of safe, efficient and affordable air-travel facilities. Our community relies on us for these facilities; we are obligated to provide them.

We must keep that mission in mind as we move ahead. We must remember that our commitment to service and our ability to serve are what kept our airport operationally sound and financially viable despite the uncertainty of 2001.

We must continue the pragmatic business management of the first five years. Each year, we reinvested surplus resources in our facilities in order to improve them and better serve our customers. Wisely, we also put aside a portion of surplus each year to cushion a potential economic setback. Since 1997, we have invested over \$20 million in capital assets and other improvements to existing facilities. We have invested over \$100 million in salaries, goods and services—that's \$100 million spent in the community we serve.

Notre engagement à servir la communauté et notre capacité de le faire nous ont permis, malgré les incertitudes de 2001, de boucler l'année en bonne santé financière et opérationnelle.

8

ces surplus pour affronter tout coup dur éventuel. Depuis 1997, l'Administration aéroportuaire a investi plus de 20 millions \$ en immobilisations et autres améliorations dans les installations actuelles.

Nous avons également investi plus de 100 millions \$ localement, en salaires et en biens et services. Cent millions \$ pour le bénéfice économique des communautés que nous desservons. Nos employés et nos partenaires, les compagnies aériennes et les concessionnaires ont accompli beaucoup de travail.

Mais notre tâche est loin d'être terminée.

Nous construisons aujourd'hui notre nouveau domicile. Un domicile qui permettra d'offrir un service à la clientèle au-delà des attentes permises par nos installations actuelles.



Notre nouvelle aérogare sera un portail sur le monde plus efficace pour les voyageurs, un meilleur environnement de travail pour nos employés. Elle répondra à la demande lorsque nos usagers demanderont plus de destinations et une plus grande fréquence de service.

Dans moins de deux ans, nous commencerons à emménager dans la nouvelle aérogare. Notre objectif est simple : assurer un accueil agréable dès l'instant où notre premier client en passera le seuil. En s'appuyant sur les réalisations de nos cinq premières années, ce premier client posera ce premier pas... en souriant.

**Paul Benoit**  
**PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION**

We must remember that our commitment to service and our ability to serve are what have, despite the uncertainty of 2001, kept our airport operationally sound and financially viable.

Together with our employees, our airline partners and our concessionaire partners, we accomplished much.

But our work is far from over.

We have begun building a new home. A home that will take customer service far beyond what it could ever be within our current facilities.

Our new facility will be a more efficient gateway for travellers and a better workplace for employees. It will easily

accommodate our community's demands for an increased number of destinations and a greater frequency of flights.

In less than two years, we will begin the transition to this new home. And we are determined to get it right from the moment the first customer walks through the door. If our achievements of the past five years are anything to go by, that first customer will enter—and exit—smiling.



**Paul Benoit**  
**PRESIDENT AND CHIEF EXECUTIVE OFFICER**

« En 2001, notre défi a été de nous adapter à un nombre considérable de changements. Malgré tous les changements, l'Administration de l'aéroport d'Ottawa a maintenu sa position de force, financièrement et opérationnellement. »

– Paul Benoit, président et chef de la direction

## Revue de l'année 2001

L'année 2001 a débuté en trombe pour l'Administration aéroportuaire d'Ottawa : le trafic passagers augmentait radicalement comparativement à l'an 2000, année durant laquelle un record de croissance avait été enregistré. Malgré les ratés du secteur de la haute technologie et les avertissements d'un ralentissement de l'économie nationale, le trafic a maintenu un taux de croissance jamais vu d'environ dix pour cent durant les premiers six mois. Puis sont survenus les événements du 11 septembre. Le nombre de voyageurs a diminué pour enregistrer une baisse de 1,25 pourcent comparativement à l'an 2000.

Durant toute l'année, l'Administration aéroportuaire a répondu aux demandes incessantes de l'industrie et a poursuivi les améliorations à ses installations.

### AU VOL

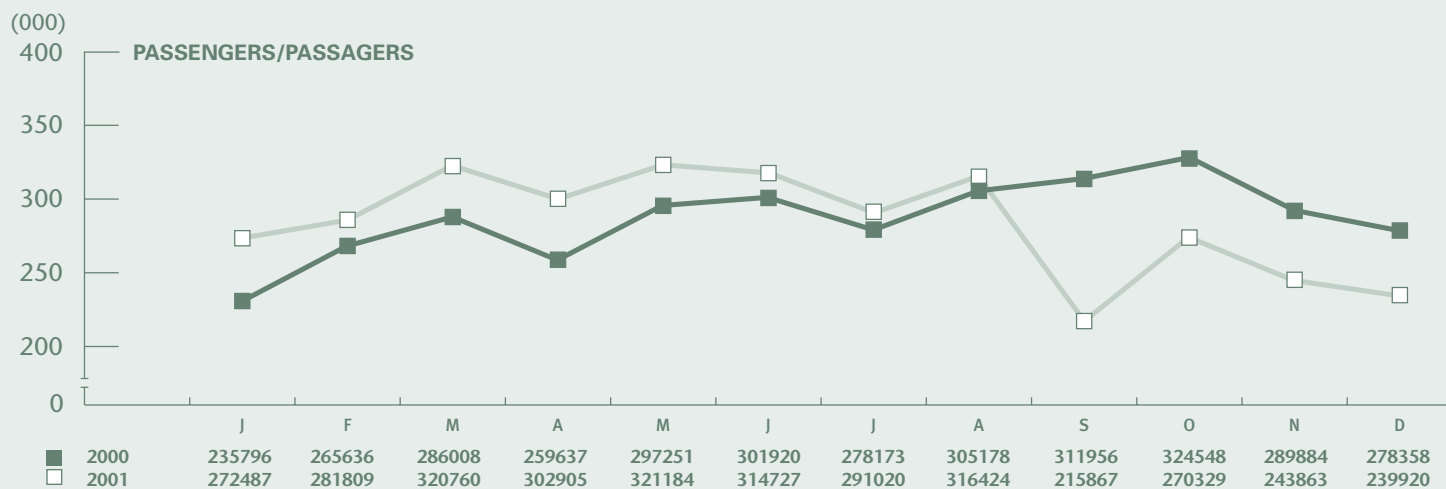
En début de 2001, l'industrie canadienne du transport aérien attendait la conclusion de l'exercice de consolidation d'Air Canada et Lignes aériennes Canadien. L'industrie ignorait la nature des changements qu'imposerait le transporteur fusionné : de nouveaux horaires modifiant les routes et la fréquence des vols et entraînant de nouvelles exigences au niveau des installations aéroportuaires. En bout de ligne, les voyageurs de l'Aéroport d'Ottawa ont perdu moins d'un pour cent des sièges disponibles puisque Air Canada a reconnu la vigueur du marché local.

Air Canada a également lancé la nouvelle — et tant attendue — liaison directe avec San Jose. Le service a cependant rapidement disparu, victime du ralentissement de la haute technologie.

L'expansion de la compagnie aérienne à succès de l'Ouest canadien, WestJet, a imposé plusieurs changements à l'aéroport. Arrivée dans le marché d'Ottawa-Gatineau au printemps 2000, la ligne aérienne a offert de nouvelles destinations (Calgary, Regina et Saskatoon) à partir d'Ottawa et a augmenté la fréquence de ses vols. Aujourd'hui un transporteur de courtes distances véritablement national, WestJet a une présence importante à l'Aéroport d'Ottawa.

ASA Delta Airlines, l'un des plus importants transporteurs au monde, a inauguré une liaison directe vers Atlanta qui a connu un succès dépassant toutes attentes. L'Aéroport Hartsfield d'Atlanta n'est pas seulement la plaque tournante d'ASA, il est le plus important au monde. La nouvelle liaison facilite l'accès aux destinations de tout le sud-est des États-Unis pour les voyageurs utilisant l'Aéroport d'Ottawa.

L'entrée de Royal Aviation et de CanJet dans le marché des transporteurs offrant des vols réguliers a grandement augmenté leurs demandes auprès de l'Administration aéroportuaire. Ils avaient besoin d'installations de bureau et de comptoirs de billetterie dans l'aérogare pourtant déjà taxée à sa limite, sans compter un accès supplémentaire aux quais d'aéronefs.



## 2001 Year in Review

The year 2001 began with a bang for the Ottawa Airport: passenger traffic was increasing dramatically over the year 2000 traffic—and that year provided record growth. Despite the warnings of a slowdown in the advanced technology sector and the national economy, the first few months of 2001 showed no signs of a slowdown. In fact, by June, growth had climbed to an unprecedented 10 percent. Then September 11th happened. Passenger traffic declined, and year-over-year growth dropped by 1.25 percent.

Throughout the year, the Airport Authority responded to constantly evolving industry demands and continued to perform required improvements to its installations.

### IN THE AIR

As the year 2001 got underway, the air travel industry watched and waited as Air Canada and Canadian Airlines completed their consolidation. The industry anticipated the changes this unification would bring: a new flight schedule, altered route availability and flight frequency, and different facility requirements. As it turns out, Ottawa Airport travellers lost less than one percent of seat availability—the new unified Air Canada clearly recognizing the viability of the Ottawa market.

Air Canada also introduced the much talked-about non-stop service from Ottawa to San Jose. The service was to be short-lived due to the unfortunate shrinking of the technology sector.

Air Canada appears to be having more success with its discount operation, Tango—also new at the Ottawa Airport in 2001. Tango offers discounted fares on routes shared with its parent company.

The expansion of Canadian success story WestJet resulted in considerable change for the airport. WestJet, having only entered the Ottawa-Gatineau market in 2000, added several new destinations—Calgary, Regina, Saskatoon—to its roster. The airline also increased its overall flight frequency. Now a truly national, short-haul carrier, WestJet has set up extensive operations at the Ottawa Airport.

ASA Delta Airlines, one of the world's largest carriers, launched a direct-to-Atlanta service that quickly performed beyond all expectations. Atlanta's Hartsfield Airport is not only the largest airport in the world but also ASA Delta's hub. The new direct flight has improved access to destinations across the southeastern U.S for all Ottawa travellers.

The entry of Royal Airlines and CanJet into the scheduled-carrier market greatly increased demands on Ottawa Airport facilities. The carriers required more office and counter-space—in an already saturated terminal building—along with additional gate access.

First Air, in response to a partnership with GO Travel Direct, also increased facility requirements in order to enable the airline to offer direct flights to four sun destinations.

Le 1er mai 2001 l'Administration a officiellement procédé à la première pelletée de terre pour le Projet d'agrandissement. Les équipes de construction ont passé l'été à agrandir le tablier d'asphalte sur lequel les aéronefs stationneront devant la future aérogare et à déplacer 130 000 tonnes de terre pour préparer la coulée du béton prévue pour l'automne. Grâce à un temps exceptionnellement sec, les travaux se sont déroulés rapidement et selon le budget prévu.

12

First Air a également eu besoin de services additionnels après avoir conclu une alliance avec le grossiste GO Travel Direct, qui offrait des vols directs vers quatre destinations soleil.

Le transporteur Canadian North, autrefois un partenaire de Lignes aériennes Canadien, a également eu besoin d'espace supplémentaire.

Canada 3000 a complété la chaise musicale aérienne de l'an 2001 en se portant acquéreur de Royal et de CanJet, ce qui, du même coup, a nécessité des changements aux demandes d'installations déjà formulées. Sous la bannière Canada 3000, le transporteur aérien fusionné a pris son envol pour concurrencer Air Canada, mais a plié bagages à peine quelques mois plus tard.

Alors que les mois se succédaient, les lignes aériennes modifiaient leurs horaires et leurs demandes, augmentant ainsi la pression sur les installations aéroportuaires. À la fin de l'été, l'Aéroport d'Ottawa n'avait plus une seule passerelle disponible pour accommoder des vols supplémentaires aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

## AU SOL

Quelques semaines avant de lever la première pelletée de terre du Projet d'agrandissement de l'aéroport, l'Administration aéroportuaire a mis en œuvre un réaménagement complet de ses parcs de stationnement automobiles. L'empreinte de la future aérogare empiétait sur environ 400 places de stationnement. Conséquemment, les parcs de stationnement de centaines d'employés et des voitures de location ont été restructurés pour accorder la priorité d'accès aux clients de l'aéroport.



Afin de minimiser les inconvénients auprès de la clientèle, l'Administration a conçu et installé un nouveau système de signalisation extérieure. Cet effort comprenait de nouvelles enseignes directionnelles, un système radio rayonnant à faible distance sur la fréquence 1630 AM et trois modules électroniques lumineux pour informer et guider les voyageurs.

## AU SOUS-SOL

Le 1<sup>er</sup> mai 2001, l'Administration a officiellement procédé à la première pelletée de terre pour le Projet d'agrandissement. Les équipes de construction ont passé l'été à agrandir le tablier d'asphalte sur lequel les aéronefs stationneront devant la future aérogare et à déplacer 130 000 tonnes de terre pour préparer la coulée du béton prévue pour l'automne. Grâce à un temps exceptionnellement sec, les travaux se sont déroulés rapidement et selon le budget prévu.

L'automne venu, et toujours sous des cieux radieux, les travailleurs ont coulé plus de 30 000 tonnes de béton pour former des murs souterrains de 10 mètres de hauteur et les empattements devant servir à supporter les futures voies de circulation automobile.

À la fin de l'année, avec les fondations et le sous-sol bien en place, la nouvelle aérogare a commencé à sortir de terre.

## DANS L'AÉROGARE

Au cours de ses quatre premières années d'existence, l'Administration aéroportuaire a rénové la grande majorité de l'ancienne aérogare. En 2001, elle a porté son attention sur les systèmes essentiels de ses installations.

On May 1st, 2001 the Airport Authority officially broke ground for the Airport Expansion Project. Construction crews spent most of the summer either digging or paving: digging to remove 130,000 tons of earth in preparation for the concrete foundation; paving to expand apron space that will ultimately allow aircraft access to the new passenger terminal. With last summer's exceptionally dry weather, work progressed quickly and on budget.

Canadian North—previously a subsidiary of Canadian Airlines—also required additional space.

Completing the year's airline shuffle was Canada 3000, and its acquisition of Royal Airlines and CanJet. The end result was more change for airport facilities as the newly amalgamated 3000 prepared to compete with Air Canada—only to shut down operations a few months later.

As the year 2001 progressed, the airline shuffling and schedule changing continued to put pressure on Ottawa Airport facilities. By summer's end, the airport had no timeslots left to accommodate additional flights during peak morning and afternoon hours.

### ON THE GROUND

A few weeks prior to breaking ground for the Airport Expansion Project, the Ottawa Airport Authority undertook a major realignment of the airport's parking lots. Planners had determined that the site of the proposed passenger terminal encroached on some 400 parking spaces; those spaces had to be relocated. Consequently, both employee-parking spaces and car-rental facilities were moved to ensure the redesigned customer parking remained accessible.

To further ease the relocation, the Airport Authority designed and installed a new external wayfinding system. The system included new signs, three electronic light displays and a short-range radio station—1630 AM—all providing customers with just-in-time parking-related information.

### IN THE GROUND

On May 1st, 2001 the Airport Authority officially broke ground for the Airport Expansion Project. Construction crews

spent most of the summer either digging or paving: digging to remove 130,000 tons of earth in preparation for the concrete foundation; paving to expand apron space that will ultimately allow aircraft access to the new passenger terminal. With last summer's exceptionally dry weather, work progressed quickly and on budget.

Summer turned to Fall, and the weather remained cooperative. The excavation now complete, workers poured 30,000 tons of concrete to build 10-metre-high basement walls and road-support pillars.

By year's end, the foundation and basement had been brought to grade—and the new airport really began to take off.

### INSIDE

For four years, the Ottawa Airport Authority had worked to improve passenger-building facilities. In 2001, the Authority concentrated instead on improving essential systems. These improvements included:

- upgrading the airport's main electrical-power supply and informatics system;
- renovating airline offices;
- the new Bentley Baggage storefront; and
- implementing a number of new security measures following the events of September 11th.

Though these are considerable back-office improvements, customers likely would have noticed little change other than some flooring projects and the purchase of new baggage carts.

Environ 80 acres de terrain sont immédiatement disponibles à des fins commerciales dans un rayon de quelques kilomètres de la nouvelle aérogare.

14

Ces améliorations incluaient :

- des réfections apportées à la principale source d'alimentation électrique et au système informatique
- des rénovations aux bureaux des lignes aériennes
- la nouvelle vitrine commerciale du magasin Bentley Baggage
- plusieurs investissements ayant trait à la sécurité depuis le 11 septembre.

Les clients n'auront cependant remarqué que très peu des travaux, si ce n'est que la réfection des planchers et l'ajout de nouveaux chariots à bagages.

#### **SUR LES TERRAINS DE L'AÉROPORT**

Afin de maintenir des opérations régulières, l'Administration aéroportuaire a effectué le resurfaçage des tabliers et des aires de circulation des aéronefs et acquis des véhicules

d'entretien des pistes plus efficaces.

Le coût total des dépenses en immobilisations, tant dans l'aérogare que sur le terrain, ont dépassé les trois millions \$ en 2001.

Outre les dépenses en immobilisations, l'Administration aéroportuaire a participé à la réalisation de plusieurs projets initiés et complétés par ses partenaires, dont la construction du nouvel hôtel Days Inn, sur le chemin Hunt Club et le design d'un nouvel emplacement du service à la clientèle de Hertz Rent-A-Car.

Enfin, l'Administration aéroportuaire a entrepris la démolition de quatre hangars désaffectés du ministère de la Défense nationale pour faire place à des installations commerciales éventuelles.

Environ 80 acres de terrain sont immédiatement disponibles à des fins commerciales dans un rayon de quelques kilomètres de la nouvelle aérogare.





**Over 80 acres of land are available for development just a few short kilometers away from the passenger terminal.**

## OUTSIDE

To ensure continued smooth operations, the Authority completed the resurfacing of apron space and taxiways and acquired more efficient runway maintenance vehicles.

As well as undertaking a number of internal capital projects, the Airport Authority participated in several projects with various partners. These projects included the construction of the Days Inn Airport Hotel on Hunt Club Road and the design of a new Hertz car-rental site.

The total cost of both inside and outside airport capital projects in 2001 amounted to more than \$3 million.

Anticipating future commercial development around the airport, the Authority also began to demolish four vacant hangars once used by the Department of National Defence. Over 80 acres of land are available for development just a few short kilometers away from the passenger terminal.

Les retombées directes de la l'Administration aéroportuaire d'Ottawa ont atteint 180 millions \$ pour la communauté locale en 2001.

The direct economic impact of the Ottawa Airport Authority on the local community reached \$180 million in 2001.

## Survol 1997-2001

En cinq ans, le trafic passagers a connu une croissance de 19 pour cent. C'est en l'an 2000 que le taux de croissance le plus élevé à l'Aéroport d'Ottawa a été enregistré, soit 6,94 pourcent.

### IMPACT ÉCONOMIQUE SUR 5 ANS

Une étude d'impact économique de mai 2000, tenant compte du nombre d'emplois existants sur les terrains de l'aéroport, a révélé que l'Administration de l'aéroport d'Ottawa et ses partenaires et locataires avaient des retombées économiques directes de 365 millions \$ sur l'économie locale. À chaque jour, la communauté aéroportuaire injecte donc 1 million \$ dans l'économie locale.

Lorsqu'on ajoute les impacts indirects et dérivés de cette activité, ces retombées atteignaient un milliard \$ annuellement. Le tableau en page 17 illustre la contribution de l'Administration à sa communauté.

L'Administration aéroportuaire se fait un point d'honneur d'appuyer l'économie locale. Au cours des cinq dernières années, l'Administration a acheté plus de 160 millions \$ de biens et services des entreprises locales. Cette somme représente l'équivalent de ce qu'il en coûterait pour embaucher 5 000 personnes à temps complet pour un an, au salaire moyen en Ontario.

L'Administration a versé plus de 37 millions \$ en salaires et bénéfices de toutes sortes à ses employés depuis le 1<sup>er</sup> février

1997. À ce moment, l'Administration employait 138 personnes. Aujourd'hui, elle compte une main d'œuvre de 140 personnes.

L'Administration de l'aéroport d'Ottawa est un contribuable important, non seulement pour l'économie locale, mais pour la municipalité et le gouvernement fédéral. Au cours des cinq dernières années, l'Administration a versé à la Couronne plus de 30 millions \$ en loyer. De plus, par le truchement de paiements tenant lieu de taxes, l'Administration a versé plus de 18 millions \$ dans les coffres municipaux. Lorsqu'on ajoute à ces sommes plus de quatre millions \$ en autres taxes générales, l'Administration a versé au-delà de 53 millions \$ au trésor public en cinq ans.

Le loyer versé au gouvernement fédéral est devenu une source de débats au cours des cinq dernières années, sans doute parce que le loyer de l'Aéroport d'Ottawa a augmenté de 122 pour cent durant cette période. Le gouvernement fédéral a fait connaître son intention d'entreprendre une révision des loyers. Ce processus suit toujours son cours.

Taxes paid over five years (\$000) Taxes payées en cinq ans (000\$)						
	1997	1998	1999	2000	2001	Total
Rent/Loyer	\$3,977	\$5,301	\$5,948	\$6,145	\$8,840	\$30,211
PILT/PTLT	\$2,583	\$3,975	\$4,205	\$4,421	\$3,700	\$18,884
Other/Autres	\$900	\$1,000	\$1,200	\$1,500	(\$400)	\$4,200
<b>TOTAL</b>	<b>\$7,460</b>	<b>\$10,276</b>	<b>\$11,353</b>	<b>\$12,066</b>	<b>\$12,140</b>	<b>\$53,295</b>

## Passenger traffic growth

## Croissance du trafic passagers

	Domestic domestique	%	United States États-Unis	%	International international	%	Total total	%
1996	2,223,941	—	529,602	—	104,295	—	2,857,838	—
1997	2,435,534	9.51%	502,072	5.20%	108,762	4.28%	3,046,368	6.60%
1998	2,414,355	4.28%	563,085	3.16%	133,108	13.81%	3,110,548	4.42%
1999	2,426,288	3.03%	628,203	6.21%	157,116	16.88%	3,211,607	4.13%
2000	2,562,282	3.80%	719,200	8.95%	152,863	11.64%	3,434,345	5.04%
2001	2,625,630	3.61%	618,694	3.36%	146,971	9.31%	3,391,295	3.73%

The average annual passenger traffic growth under five years of Ottawa Airport Authority management is 3.73%.

La croissance moyenne annuelle du trafic passagers sous la tutelle de l'Administration aéroportuaire d'Ottawa pendant cinq ans est de 3.73 %.

## A five-year overview

## 1997—2001 PASSENGER TRAFFIC

Passenger traffic has increased 19 percent at Ottawa Airport over the past five years. Record passenger traffic growth of 6.94 percent occurred in 2000.

## THE ECONOMIC IMPACT

In May, 2000 the results of an airport-related economic-impact study were released. Measuring employment on airport land, the study concluded that the Ottawa Airport Authority and its partners and tenants were responsible for directly injecting \$365 million in revenues into the local economy. Each day, the airport community contributes \$1 million to the region it serves.

When indirect and induced impact was included in the calculation, that number jumped to \$1 billion. The table

below illustrates more clearly the direct effect the Airport Authority has had on the surrounding area.

Just as the local community provides a customer base for the Airport Authority, the Authority is also a major customer of the community. Since 1997, the Authority has purchased over \$160 million worth of goods and services locally. Using the average Ontario salary as a base, that figure represents the output of a workforce almost 5,000 strong, employed full-time for an entire year.

Since February, 1997 the Airport Authority has paid its employees over \$37 million in salaries and benefits. In 1997, the Authority employed 138 people. Today, the Authority has a workforce of 140 employees.

As well, the Ottawa Airport Authority makes significant economic contributions to local and federal governments—as indicated in the table on page 16. Since 1997, the Airport Authority has paid the Crown over \$30 million in rent. Through payment in lieu of taxes (PILT), the Authority has put over \$18 million in municipal coffers. Add to the equation the more than \$4 million paid in general taxes, and the final five-year tally amounts to more than \$53 million.

The issue of rent payments has become especially prominent in the past five years—perhaps because, in that time, Ottawa Airport ground rent has increased by 122 percent. The Federal Government announced its intent to review the situation. The review is still underway.

**Summary of direct expenses spent in the region (\$000)**  
**Sommaire des retombées économiques directes (000\$)**

	1997	1998	1999	2000	2001	Total
Wage Bill Salaires	\$6,182	\$7,465	\$7,554	\$7,762	\$8,417	\$37,380
Operations costs Coûts d'opérations	\$7,200	\$9,000	\$9,000	\$9,300	\$10,000	\$44,500
Capital costs immobilisations	\$10,000	\$ 3,200	\$6,300	\$12,400	\$49,000	\$80,900
<b>TOTAL</b>	<b>\$23,382</b>	<b>\$19,665</b>	<b>\$22,854</b>	<b>\$29,462</b>	<b>\$67,417</b>	<b>\$162,780</b>

NOTE: Wage bill includes benefits of approx 26% of total wages.  
Operation costs do not include Rent, PILT, Payroll, Amortization and interest expenses.

NOTE: Les salaires incluent des bénéfices représentant environ 26 % des sommes versées.  
Les coûts d'opérations n'incluent pas le loyer, les PTLT, l'amortisation et les dépenses d'intérêts.

**FAITS SAILLANTS DU PROJET D'AGRANDISSEMENT**

- une nouvelle aérogare à trois niveaux pour les passagers — arrivées, départs et enregistrement ;
- accessibilité rapide pour les passagers « express » ;
- passerelles piétonnières chauffées et climatisées reliant l'aérogare au parc de stationnement pour 1 700 véhicules ;
- aire de réclamation des bagages grandement améliorée ;
- augmentation du nombre des quais d'embarquement et des comptoirs de billetterie des transporteurs aériens ;
- prédédouanement accéléré aux Douanes canadiennes et américaines ; et
- Le programme de l'expansion comprend deux agrandissements ultérieurs qui seront réalisés selon le trafic passagers futur.

**APRÈS CINQ ANS**

Depuis 1997, l'Aéroport d'Ottawa a servi au-delà de 16 millions de voyageurs. Malgré des investissements de plus de 20 millions \$ en immobilisations et en améliorations aux installations existantes, l'Administration aéroportuaire manque de place. Le dynamisme de l'économie locale a créé une grande pression sur l'infrastructure aéroportuaire existante. Plus d'un million de voyageurs par année utilisent maintenant l'aérogare comparativement à la fin des années 80, lorsque les installations présentes ont été érigées.

Le nombre d'utilisateurs n'a cessé de croître mais la structure de l'aérogare est essentiellement la même. Les aires d'enregistrement, la salle d'attente pour voyageurs vers les États-Unis et les locaux réservés aux opérations des Douanes canadiennes et des Services d'immigration des États-Unis sont débordés. Les quais d'embarquement le sont également ; à l'été 2001, pas un quai n'était disponible aux heures de pointe.

Seules les pistes d'envol et d'atterrissage continuent de suffire à la demande à l'Aéroport d'Ottawa. En fait, on ne prévoit pas de nouvelles pistes pour encore 20 ans à Ottawa.

Le 11 septembre a été, de loin, la crise la plus importante à laquelle l'Administration aéroportuaire a fait face durant ses cinq premières années. Les compagnies aériennes de par le monde ont réagi en annulant des vols, plus particulièrement les liaisons avec les États-Unis. Les liaisons avec Raleigh-Durham et San Jose étaient déjà tombées, victimes du ralentissement dans le secteur de la haute technologie. Durant les trois derniers mois de 2001, la fréquence de certains vols a également diminué, entraînant une perte nette de 13 départs quotidiens vers les États-Unis en partance de notre aéroport.

Avec 36 départs quotidiens, nos clients continue de bénéficier d'une fréquence accrue de 80 pour cent comparativement à

1997. Enfin, l'Aéroport d'Ottawa offre huit liaisons directes de plus qu'à ses débuts. Ces nouvelles liaisons représentent tout autant de nouveaux choix et de nouvelles occasions pour notre région.

**TOURNÉ VERS L'AVENIR : 2002**

Les pronostics quant à ce que l'an 2002 réserve à l'industrie du transport aérien sont rares. Personne ne semble intéressé à risquer une prédiction. Les travailleurs de cette industrie sont néanmoins reconnaissants pour les occasions qui se présentent à l'horizon, et ce, tout particulièrement à l'Aéroport d'Ottawa.

Si les pressions de l'industrie et le manque d'installations aéroportuaires ont exigé le maximum des employés de l'Administration de l'aéroport, ils demeurent enthousiastes devant la perspective d'une nouvelle aérogare moderne et efficace.

Alors que l'Administration aéroportuaire d'Ottawa considère l'année à venir, plusieurs objectifs prennent forme :

1. Offrir un environnement sécuritaire et agréable pour la clientèle durant la construction.
2. Assurer la poursuite des travaux d'agrandissement selon le budget et les échéanciers prévus.
3. Faire changer la formule de loyer qui nous pénalise.

La situation économique et la crise du 11 septembre ont eu un profond impact sur l'industrie de l'aviation dans le monde entier. L'Administration aéroportuaire demeure toutefois bien en selle pour surmonter les difficultés de 2001 et attend de pied ferme la reprise économique prévue, grâce à la forte croissance qu'elle a connue de 1997 à 2000 et à la prudence dont elle fait preuve au niveau de son administration financière.



## AFTER FIVE YEARS

Since 1997, the Ottawa International Airport has served more than 16 million travellers. In that time, the Airport Authority has spent more than 20 million dollars improving existing facilities. But the fact of the matter is: the airport is running out of space. Ottawa's economic growth has placed great demand on the city's air-travel infrastructure. Today, a million more passengers use the airport each year than there were in the late 1980s, when the current structure was built.

The number of customers using the airport has grown enormously but the airport itself has not. The passenger terminal is now pushed to the limit. Facilities including check-in areas, the transborder holdroom, and Canada and U.S. Immigration zones are all operating beyond maximum capacity. So are the aircraft gates; in the summer of 2001, not one more plane could dock during peak hours.

Only the runway capacity of the Ottawa Airport remains sufficient. Indeed, no new runways are scheduled for another 20 years.

Of our first five years, September 11th represented by far the biggest crisis. Airlines throughout the world reacted by cancelling flights and reducing capacity, particularly on routes to the United States. Routes to Raleigh-Durham and San Jose had already fallen victims to the high technology slowdown. In the last three months of the year, frequency declined, resulting in the loss of 13 U.S.-bound daily-departure flights for our region.

With 36 daily flights remaining, however, customers still enjoyed an 80-percent increase in the number of flights and

## EXPANSION HIGHLIGHTS

The expanded Ottawa International Airport will have:

- a new three-level passenger terminal, each level dedicated to one of arrivals, departures and check-in;
- direct access for express travellers;
- climate-controlled passenger bridges to an adjacent, 1700-vehicle parking building;
- improved baggage-claim facilities;
- improved gate and counter positioning for airlines; and
- enlarged clearance facilities for Canadian and U.S. customs and immigration officers.

The Expansion program includes two additional construction phases that will be built according to future passenger demand.

eight more available destinations compared to five years ago. These new routes and additional flights represent additional choices and new opportunities for our region.

## LOOKING AHEAD: 2002

No one seems willing to risk a prediction on what lies ahead for the air transportation industry in the year 2002. Air-travel workers are nevertheless thankful—thankful for the opportunity that lies ahead. This is especially true in Ottawa.

While a stressed travel industry and a stretched airport facility have put considerable strain on Ottawa Airport Authority employees, they are nonetheless energized by the promise of a new, more modern, more efficient facility.

As the Ottawa Airport Authority ponders the year ahead, several primary objectives become evident:

1. Maintain a safe and pleasant environment for customers during the airport expansion.
2. Keep the expansion on budget and on schedule.
3. Improve the air-travel system in general—by resolving the ground-rent issue.

It goes without saying that last year's economic climate and the September 11th crisis together affected the aviation industry worldwide. But supported by healthy growth and good management, the Ottawa International Airport is well positioned to wait for the upswing and move ahead.

## Five year Review (000's)

	1997	1998	1999	2000	2001
Revenue	\$26,789	\$33,547	\$38,484	\$53,140	\$52,985
Expenses	\$23,862	\$29,194	\$30,560	\$31,669	\$34,770
Excess	\$2,927	\$4,353	\$7,924	\$21,471	\$18,215
Capital Expenditure	\$11,266	\$3,643	\$6,969	\$13,763	\$56,784
Cash , at Dec 31 (Bank overdraft)	(\$1,949)	\$123	\$4,064	\$12,369	(\$14,617)
AIF Revenues	—	—	\$3,860	\$14,949	\$14,082

Note: 1997 numbers include 11 months (Feb. – Dec.)

## 2001 Financial Review

For the year ended December 31, 2001, revenues exceeded expenditures by \$18.2 million as compared to \$21.5 million for the year ended December 31, 2000.

Notwithstanding the impacts of September 11 on the aviation industry in general and the economic slowdown in the second half of the year, ground rent payable to the Crown had the most significant impact on the operating results of the Ottawa International Airport Authority. Ground rent increased by \$2.7 million (44%) from 2000. All earnings of the Authority are retained and reinvested in airport operations and development.

### REVENUES

In 2001, the Authority generated \$53.0 million in total revenues, compared to \$53.1 million in 2000, despite the global impacts on the aviation industry in the aftermath of September 11.

Aeronautical revenues represent the largest source of revenues for the Authority. At \$20.4 million in 2001, total aeronautical revenues, which include terminal fees, loading bridge charges, and landing fees charged to air carriers, remained virtually unchanged from \$20.6 million in 2000. Air Canada reduced its usage of loading bridges as a result of its merger with Canadian Airlines with a resulting decrease in revenues from loading bridge charges of \$300 thousand. On February 1, 2001, the Authority increased its rates for certain aeronautical charges by 8% to better recover a portion of the Authority's increased costs for ground rent payable to Transport Canada. The first half of 2001 saw revenue gains of \$1.2 million over the first half of 2000 as a result of this rate increase and also due to increased flight frequencies offered by carriers such as Westjet and Canada 3000. However, revenue gains in the first half of the year were offset by reduced flight frequencies, especially transborder, in the aftermath of September 11, and the bankruptcy of Canada 3000 in November 2001.

Airport improvement fees (AIF) decreased from \$14.9 million in 2000 to \$14.1 million in 2001 in part due to a decrease in passenger volumes after September 11. In addition, AIF revenues in 2000 reflect \$0.5 million received from airlines in 2000 as adjustments of amounts collected during the AIF collection startup period in 1999. The Authority's \$10 airport improvement fee was implemented in September 1999. It is collected under an agreement with the air carriers and is included with the price of an airline ticket.

Concession revenues increased from \$6.0 million in 2000 to \$6.4 million in 2001 primarily due to an increase in revenues from advertising concessions, but also due to spending at new retail concessions introduced at the airport. Car parking revenues decreased from \$6.0 million in 2000 to \$5.6 million in 2001. Parking revenues had increased in the first half of the year reflecting an increase in parking rates implemented in August 2000. In the aftermath of September 11, parking revenues declined in line with decreased passenger volumes. In addition, due to reduced parking capacity resulting from construction activities at the airport, travellers were encouraged to use alternate means to access the airport. An increase in interest income resulted from an accumulation in the Authority's cash from operations. Other revenues include billings to tenants for electricity consumption. These billings increased due to increased hydro rates charged by the supplier.

### EXPENSES

Total expenses increased by \$3.1 million from \$31.7 million in 2000 to \$34.8 million in 2001 with ground rent accounting for \$2.7 million of the increase. The Ottawa International Airport Authority operates the airport under the terms of a Ground Lease with the federal Government that sets out the calculation of the annual ground rent. This rent is based on a fixed charge per passenger, adjusted annually for inflation, to a maximum threshold of 2,750,000 passengers for the years up to 2000, a threshold of 3,000,000 passengers for the years 2001 to 2004, and increasing thereafter. For 2001,



## Passenger traffic forecast

	Domestic	Transborder	International		Total
2001	2,625,630	618,694	146,971		3,391,295
2002	2,494,349	587,759	139,622	-5%	3,221,730
2003	2,569,179	605,392	143,811	3%	3,318,382
2004	2,646,254	623,554	148,125	3%	3,417,934
2005	2,725,642	642,260	152,569	3%	3,520,472
2006	2,807,411	661,528	157,146	3%	3,626,086

the ground rent of \$8.8 million increased by 44% from \$6.1 million in 2000 primarily as a result of an increase in the passenger threshold in the rent formula. For 2002, ground rent will increase by an additional 24% to \$11.0 million primarily as a result of a scheduled increase in the fixed charge per passenger.

The additional costs of reinforced police and security at the airport following the September 11 terrorist attacks in the US have been reflected as recoverable from the Government of Canada. Strengthened expense controls in the aftermath of September 11 helped contain increases in the cost of materials, supplies and services. The Authority successfully brought these expenses in line with 2000 levels despite increased provisions for bad debts related to the bankruptcy of Canada 3000 in November, utility costs which increased by over 10%, higher terminal cleaning costs, and higher expenditures for runway maintenance in the winter months of early 2001. The increase in salaries and benefits reflects increases in pay scheduled in the collective agreement with employees, increases in the cost of benefits, and most significantly, an increase in the cost of seasonal personnel required for snow clearing during the exceptionally demanding winter months of early 2001.

The Authority is exempt from real property tax under the Assessment Act (Ontario) provided that it makes payments in lieu of taxes (PILTs) to the local municipalities in amounts, in years up to 2000, determined by the Minister of Finance for the Province of Ontario. The Authority paid, and reflected in the statement of operations, the full PILTs requested by the Minister of Finance for the Province of Ontario for 2000 based on a phase-in of market value assessments. In December 2000, the Province passed new legislation that, commencing in 2001, caused airport PILTs to be based on passenger throughput measures rather than market value assessments. The amount paid for 2001 of \$3.7 million reflects this new legislation.

### CAPITAL RESOURCES

In accordance with the Authority's mandate, all earnings will be retained and reinvested in airport operations and development, including investment in capital expenditures to meet ongoing operating requirements.

During 2001, the Authority invested \$56.8 million in capital expenditures, including \$53.5 million related to its Airport

Expansion Program (AEP). In order to meet built-up and growing demand for capacity and facilities, in October 2000 the Board of Directors of the Authority announced a decision to proceed with a major expansion of the Ottawa Airport. The expansion includes the construction of a new passenger terminal building alongside the airport's current 40-year-old building. The project also includes a parking structure and extensive airside and groundside infrastructure to support the new terminal and parking structure. The projected cost of the expansion program is \$310 million excluding capitalized interest. The Authority's maximum borrowing requirements are not expected to exceed \$275 million, and debt levels are expected to be reduced annually starting in 2004.

By December 31, 2001, the Authority had committed contracts in excess of \$96 million related to the AEP and had accumulated costs of \$68.3 million. Based on the value of these contracts and additional tenders awarded subsequent to year-end, the Authority is tracking on budget and on time for this expansion program.

In addition to its cash resources, the Authority has access to an aggregate of \$120 million in 364-day revolving credit facilities with two Canadian banks signed in November 2001. To fund the ongoing airport expansion program through 2002, the Authority will draw upon these bank facilities and also access other debt facilities. During 2000, the Authority selected RBC Capital Markets as its financial advisor and as the lead underwriter for a future planned bond financing. RBC Capital Markets has stated the following: "Based on our prior experience and work to date with the Authority, and assuming that the Authority does not become subject to any new restrictions on its ability to set charges, we are confident that the Authority can obtain A category Canadian and US credit ratings and, except in exceptional economic or market circumstances, these ratings would permit the Authority to raise all necessary funds for its capital expansion at reasonable rates."

The Government of Canada has provided an indemnification for third-party aviation war risk liability for all essential aviation service operators in Canada. This indemnification was provided in response to the decision by international insurers to withdraw previous levels of third-party aviation war risk liability coverage that were available before September 11, 2001.

## Corporate Governance and Accountability

### COMMITTEES OF THE BOARD AS OF DECEMBER 31, 2001

#### Executive

Claude Bennett (Chair)  
Louis Bertrand (Secretary)  
Michael Darch (Vice-Chair)  
Jim Durrell  
François Pichard  
Regis Trudel  
Whitman Tucker

#### Audit

Hugh Blakeney  
Jeffrey Dale  
Roger Lachapelle  
François Pichard  
Carol Stephenson  
Regis Trudel  
Whitman Tucker (Chair)

#### Business Development & Communications

Louis Bertrand  
Jim Durrell (Chair)  
Michael Robinson  
Pamela Sweet

Michael Darch  
Larry Malloy  
Carmen Rodrigue

#### Nominating

Claude Bennett  
Michael Darch  
Regis Trudel (Chair)

Jeffrey Dale  
Roger Lachapelle

#### Airport Expansion Program Overview

Claude Bennett (Chair)      Michael Darch  
Roger Lachapelle              Regis Trudel

Other adhoc committees are formed from time to time that include members of the board.

#### Directors' Compensation in 2001

##### Annual Retainer

Chair                      \$ 19,000.  
Vice-Chair              \$ 10,000.  
Committee Chairs      \$ 10,000.  
Other Directors        \$ 7,000.

##### Meeting Fees

< 3.5 hours              \$ 300.  
> 3.5 hours              \$ 500.

#### Executive Management Salary Range

The salary range for the President of the Authority in 2001 was \$113,000 to \$169,400. The salary range for each of the Vice-Presidents in 2001 was \$77,000 to \$115,400.

#### Required Declarations

Each Director has filed a Conflict of Interest declaration for 2001, as required by the Bylaws, and is in compliance with the Guidelines included in the Bylaws.

#### Reported Disclosures

The Public Accountability Principles for Canadian Airport Authorities and the Ground lease provide that all contracts in excess of \$75,000 (1994 dollars adjusted annually by CPI) must be awarded through a competitive public tendering process, or be disclosed in the Authority's annual report. Contracts that were not awarded on the basis of a public competitive process during 2001 are as follows:

Contractor	Contract description	Reasons for sole source
CTCS Nora Rubber Flooring	\$154,033 rubberized terminal building flooring	Maintains consistent appearance with existing flooring and achieves operational efficiency
Joe Johnson Equipment Ltd.	\$181,586 specialized street sweeper	Maintains a standard fleet of equipment to achieve operational efficiency
Tenco Machinery Ltd.	\$350,546 specialized runway maintenance equipment	Maintains a standard fleet of equipment to achieve operational efficiency
M/A COM	\$154,033 mobile radio equipment	Maintains operational efficiency and consistency with police radio systems
Hydro Ottawa	various Install infrastructure related to 27.6 kV power conversion	Hydro Ottawa is the only supplier authorized to own, operate and maintain this equipment.
Bell Canada	\$923,714 Cable relocation due to Airport Expansion Program construction	Maintains existing Bell Canada network



## Management's Responsibility for Financial Statements

Management of Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority is responsible for the integrity of the accompanying financial statements and all other information in this Annual Report. The financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. Their preparation necessarily involves the use of management's best estimates and careful judgement, particularly in those circumstances where transactions affecting a current period are dependent upon future events. All financial information in the Annual Report is consistent with the information and data contained in the financial statements.

To discharge its responsibilities for financial reporting and safeguarding of assets, management believes that it has established appropriate systems of internal accounting control which provide reasonable assurance that the financial records are reliable and form a proper basis for the timely and reliable preparation of financial statements.

The Board of Directors discharges its responsibilities for the financial statements primarily through its Audit Committee, which is composed solely of directors who are neither officers nor employees of the Authority. This committee meets periodically with management and independent auditors to

review performance and to discuss audit, internal control, accounting policy, and financial reporting matters. The Audit Committee reports its findings to the Board of Directors which reviews and approves annual financial statements. These financial statements were reviewed by the Audit Committee and approved by the Board of Directors.

The financial statements have been audited by Deloitte & Touche LLP, who were appointed at the annual general meeting. Their report is presented on page 24.



**Paul Benoit**

**PRESIDENT AND CHIEF EXECUTIVE OFFICER**



**John G. Weerdenburg, C.A.**

**VICE-PRESIDENT AND CHIEF FINANCIAL OFFICER**

## Auditors' Report

To the Directors of  
Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority

We have audited the balance sheet of Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority as at December 31, 2001 and the statements of operations and changes in net assets and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2001 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Canada Corporations Act*, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

*Deloitte & Touche LLP*

**Chartered Accountants**  
Ottawa, Ontario  
January 25, 2002

## Balance Sheet

AS AT DECEMBER 31, 2001  
(in thousands of dollars)

	2001	2000
<b>Current Assets</b>		
Cash	\$ —	\$12,369
Accounts receivable	4,529	6,032
Consumable supplies	361	360
Prepaid expenses and advances	463	315
	5,353	19,076
<b>Capital Assets (Note 3)</b>	80,192	25,952
<b>Other Assets (Note 4)</b>	2,930	3,552
	<b>\$88,475</b>	<b>\$48,580</b>
<b>Current Liabilities</b>		
Bank indebtedness ( Note 5)	\$14,617	\$ —
Accounts payable & accrued liabilities	14,690	7,490
Current portion of long-term debt	257	242
	29,564	7,732
<b>Security Deposits</b>	336	331
<b>Long-Term Debt (Note 6)</b>	3,685	3,842
	33,585	11,905
<b>Commitments (Note 10)</b>		
<b>Net Assets (Note 7)</b>	54,890	36,675
	<b>\$88,475</b>	<b>\$48,580</b>

On behalf of the Board

  
Claude Bennett  
, Director

  
M.D. Jackson  
, Director

(See accompanying notes to the financial statements)

## Statement of Operations and Changes in Net Assets

YEAR ENDED DECEMBER 31, 2001  
(in thousands of dollars)

	2001	2000
<b>Revenues</b>		
Terminal fees and loading bridge charges	\$11,171	\$11,632
Landing fees	9,243	8,918
Concessions	6,430	6,003
Car parking	5,641	6,010
Airport improvement fees (Note 7)	14,082	14,949
Land and space rentals	3,558	3,341
Interest income	700	427
Other revenue	2,160	1,860
	<b>52,985</b>	<b>53,140</b>
<b>Expenses</b>		
Ground rent (Note 10)	8,840	6,145
Materials, supplies and services	10,385	10,330
Salaries and benefits	8,417	7,762
Payments in lieu of municipal taxes	3,700	4,421
Amortization	3,124	2,731
Interest expense	304	280
	<b>34,770</b>	<b>31,669</b>
<b>Excess of Revenues over Expenses</b>	<b>18,215</b>	<b>21,471</b>
<b>Net Assets, Beginning of Year</b>	<b>36,675</b>	<b>15,204</b>
<b>Net Assets, End of Year</b>	<b>\$54,890</b>	<b>\$36,675</b>

(See accompanying notes to the financial statements)

## Statement of Cash Flows

YEAR ENDED DECEMBER 31, 2001  
(in thousands of dollars)

	2001	2000
<b>Cash provided by (used in) -</b>		
<b>Operations:</b>		
Excess of revenues over expenses	\$18,215	\$21,471
Add non-cash items:		
Amortization	3,124	2,731
Loss (gain) on sale of capital assets	12	(30)
Interest on long-term debt	100	95
Changes in non-cash working capital related to operations:		
Accounts receivable	1,503	(2,844)
Prepays and consumable supplies	(149)	(175)
Accounts payable and accrued liabilities	2,656	69
Increase in Security deposits	5	13
<b>Total operations</b>	<b>25,466</b>	<b>21,330</b>
<b>Financing activities:</b>		
Repayment of long-term debt	(242)	(1,781)
<b>Investing activities:</b>		
Capital asset expenditures	(56,784)	(13,763)
Proceeds from sale of capital assets	30	50
Increase in accounts payable and accrued liabilities related to investing activities	4,544	2,469
<b>Total investing activities</b>	<b>(52,210)</b>	<b>(11,244)</b>
<b>Increase ( decrease) in cash</b>	<b>(26,986)</b>	<b>8,305</b>
<b>Cash, beginning of year</b>	<b>12,369</b>	<b>4,064</b>
<b>Cash ( bank indebtedness ), end of year</b>	<b>\$(14,617)</b>	<b>\$12,369</b>
<b>Cash (bank indebtedness) consists of:</b>		
Cash in bank	\$2,332	\$2,355
Bankers acceptance	(16,949)	10,014
	<b>\$(14,617)</b>	<b>\$12,369</b>

(See accompanying notes to the financial statements)

## Notes to the Financial Statements

FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 2001

### 1. DESCRIPTION OF BUSINESS

Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority (the "Authority") was incorporated January 1, 1995 as a corporation without share capital under Part II of the *Canada Corporations Act*. All earnings of the Authority are retained and reinvested in airport operations and development.

The objectives of the Authority are:

- a) to manage, operate and develop the Ottawa International Airport, the premises of which are leased to the Authority by Transport Canada (see Note 10), and any other airport in the National Capital Region for which the Authority becomes responsible, in a safe, secure, efficient, cost effective and financially viable manner with reasonable airport user charges and equitable access to all carriers;
- b) to undertake and promote the development of the Airport lands, for which it is responsible, for uses compatible with air transportation activities; and
- c) to expand transportation facilities and generate economic activity in ways which are compatible with air transportation activities.

On January 31, 1997, the Authority signed a 60 year ground lease with Transport Canada and assumed responsibility for the management, operation and development of the Ottawa International Airport.

The Authority is exempt from federal and provincial income tax, federal large corporation tax, and Ontario capital tax.

### 2. SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

These financial statements have been prepared by management in accordance with accounting principles generally accepted in Canada for commercial enterprises. The preparation of financial statements requires management to make

estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets, liabilities, commitments and contingencies at the date of the financial statements, and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. Examples of such estimations and assumptions include the useful lives of capital assets, valuation adjustments, and provisions for contingencies. Actual results could differ from those estimates. Adjustments, if any, will be reflected in operations in the period of settlement.

#### Consumable supplies

Inventories of consumable supplies are valued at the lower of cost, determined on a first-in, first-out basis, and estimated replacement value.

#### Capital assets

Capital assets are recorded at cost, net of government assistance, if any, and are amortized over their useful lives on a straight-line basis as follows:

Buildings	2.5% - 4%
De-icing facility	4%
Furniture and equipment	10% - 20%
Computer equipment and software	20% - 50%
Vehicles	6% - 17%
Leasehold improvements	10% - 33%
Roadways and paved surfaces	10%

Construction in progress includes costs associated with the airport expansion program. Construction in progress is recorded at cost and is transferred to buildings or leasehold improvements when the project is complete and the asset is placed in service.

#### Organization costs

Organization costs represent start-up expenditures incurred by the Authority in advance of the transfer of operations to

the Authority from Transport Canada. Organization costs were amortized to operations on a straight line basis over 5 years.

#### Ground Lease

The ground lease with Transport Canada is accounted for as an operating lease.

#### Revenue recognition

Landing fees, terminal fees, and parking revenues are recognized as the airport facilities are utilized. Concession revenues are recognized on the accrual basis and calculated using agreed percentages of reported concessionaire sales, with specified minimum rent guarantees. Rental (and licence) revenues are recognized over the lives of respective leases, licences, and permits. Airport improvement fee ("AIF") revenue is recognized when passengers depart the terminal building.

### 3. CAPITAL ASSETS (in thousands of dollars)

	2001	2000
<b>Cost:</b>		
Buildings	\$ 7,288	\$7,237
De-icing facility	6,960	–
Furniture and equipment	2,052	2,003
Computer equipment and software	1,010	665
Vehicles	5,680	4,684
Leasehold improvements	6,684	5,377
Roadways and paved surfaces	5,812	5,386
Construction in progress	53,829	7,322
	<b>89,315</b>	<b>32,674</b>
<b>Less accumulated amortization:</b>		
Buildings	463	173
De-icing facility	46	–
Furniture and equipment	961	717
Computer equipment and software	575	409
Vehicles	1,997	1,639
Leasehold improvements	3,574	2,848
Roadways and paved surfaces	1,507	936
	<b>9,123</b>	<b>6,722</b>
	<b>\$80,192</b>	<b>\$25,952</b>

Interest costs of \$154 thousand were capitalized and included in Construction in progress in 2001.

### 4. OTHER ASSETS (in thousands of dollars)

	2001	2000
<b>Cost:</b>		
Organization costs	\$2,840	\$2,840
Interest in future proceeds from 4160 Riverside Drive, at cost	2,930	2,930
	<b>5,770</b>	<b>5,770</b>
<b>Less accumulated amortization:</b>		
Organization costs	2,840	2,218
	<b>\$2,930</b>	<b>\$3,552</b>

In an agreement signed on May 27, 1999, the Authority agreed to assist the Regional Municipality of Ottawa-Carleton (now the City of Ottawa) in acquiring lands municipally known as 4160 Riverside Drive by contributing to the City of Ottawa 50% of the funds required for the acquisition. In return, the City agreed to place restrictions on the use of the lands to ensure the lands are used for purposes that are compatible with the operations of the Authority. In addition, the Authority will receive 50% of the net proceeds from any future sale, transfer, lease, or other conveyance of the lands.

### 5. CREDIT FACILITIES

On November 1, 2001 the Authority entered into credit facility agreements with 2 Canadian banks. Under these credit facilities the Authority is provided with a 364-day revolving operating facility in an amount of up to \$20 million plus 364-day revolving credit facilities up to \$100 million in the aggregate for the financing of construction costs associated with the Authority's Airport Expansion Program. These facilities are unsecured, due on October 31, 2002, and will be reduced with any new debt issuance. They are available by way of overdraft, Prime Rate Loans, or Banker's Acceptances. Interest rates incurred during the year ranged from 2.08% to 2.3%.

**6. LONG-TERM DEBT**

(tabular amounts in thousands of dollars)

	2001	2000
Note payable to the City of Ottawa, bearing interest at 6.125%, repayable in equal annual instalments of principal and interest of \$390 thousand, and due on July 7, 2008	\$2,166	\$2,409
Non-interest bearing debt to the Province of Ontario, discounted at a rate of 6.0%, payable over a 5 year period commencing in 2007	1,776	1,675
	<u>3,942</u>	<u>4,084</u>
Less: current portion	257	242
	<u>\$3,685</u>	<u>\$3,842</u>

The note payable to the City of Ottawa relates to the interest in future proceeds of 4160 Riverside Drive included in other assets.

The amount payable to the Province of Ontario relates to land transfer tax resulting from the long-term lease of the Airport to the Authority in 1997.

**7. AIRPORT IMPROVEMENT FEES** (in thousands of dollars)

On September 1, 1999, the Authority implemented an AIF of \$10.00 per local boarded passenger to fund the cost of major capital expenditures under the Authority's Airport Expansion Program (AEP). These fees are collected by air carriers under an agreement between the Authority, the Air Transport Association of Canada, and the air carriers serving Ottawa International Airport. Under the agreement, AIF revenues may only be used to pay for the capital and related financing costs of major airport infrastructure development as jointly agreed with the air carriers.

	2001	cumulative to date
<b>Airport Expansion Program Expenditures:</b>		
Passenger terminal building, airside infrastructure and other program expenditures	\$46,408	\$53,707
Combined Service building and equipment	54	7,464
De-icing facility	6,901	6,960
Interest costs	154	154
	<u>53,517</u>	<u>68,285</u>
<b>AIF cash receipts:</b>		
AIF revenue – net of collection fees	14,082	32,891
Interest on surplus funds	36	60
	<u>14,118</u>	<u>32,951</u>
(Increase) decrease in Accounts Receivable	932	(1,256)
AIF revenue – net cash received	<u>15,050</u>	<u>31,695</u>
Excess of Airport Expansion Program expenditures over AIF receipts	<u>\$38,467</u>	<u>\$36,590</u>
Net assets of the Authority as at December 31, 2001 are as follows:		
	2001	2000
<b>Net assets provided by airport improvement fees:</b>		
Accumulated airport improvement fees and interest on surplus funds	\$32,951	\$18,833
Less accumulated amortization of AEP assets	509	173
	<u>32,442</u>	<u>18,660</u>
<b>Net assets provided by other operations:</b>		
Accumulated, end of year	22,448	18,015
	<u>\$54,890</u>	<u>\$36,675</u>



## 8. PENSION PLAN and POST RETIREMENT BENEFITS (in thousands of dollars)

The Authority sponsors and funds a pension plan on behalf of its employees, which has defined benefit and defined contribution components. The defined benefit component is for employees who were employees of the Authority on the date of transfer including former Transport Canada employees, some of whom transferred their vested benefits from the Public Service Superannuation Plan to the Authority's pension plan. Pension plan costs are charged to operations as services are rendered.

Based on a first actuarial determination of pension plan benefits completed as at December 31, 1999 and extrapolated to December 31, 2001, the status of pension plan is as follows:

	2001	2000
Fair value of pension plan assets	\$15,550	\$15,727
Accrued pension benefit obligation	15,808	15,536
Funded Status – plan (deficit) surplus	\$(258)	\$191
Accrued benefit asset	\$242	\$110

In addition to pension benefits, the Authority provides other post employment and retirement benefits to its employees and accrues the cost of these future benefits as employees render their services. This plan is not funded. The status of post employment and retirement benefit plans is as follows:

	2001	2000
Accrued benefit obligation	\$1,238	\$1,046
Accrued benefit liability	\$483	\$262

The costs of the defined benefit component of the pension plan and of other post employment and retirement benefits are actuarially determined using the projected benefit method prorated on services. This determination reflects management's best estimates of the rate of return on plan assets, rate of salary increases, and various other factors including mortality, termination, and retirement rates.

The significant economic assumptions used by the Authority's actuaries in measuring the Authority's accrued benefit obligations are as follows:

	2001	2000
Discount rate	6.0%	6.0%
Expected long-term rate of return on plan assets	7.3%	8.0%
Rate of compensation increases	4.0%	4.0%
Rate of increases in health care costs	10.0%	11.0%
Decreasing gradually to increase starting after 2005 at	6.0%	6.0%

The net expense for the Authority's pension benefit plans is as follows:

	2001	2000
Defined benefit pension plan component	\$436	\$430
Defined contribution pension plan component	\$97	\$74
Other post retirement and employment benefits	\$238	\$242

Other information about the Authority's defined benefit plan is as follows:

	2001	2000
Employer contributions	\$568	\$540
Employees' contributions	\$234	\$240
Benefits paid	\$294	\$146

## 9. FINANCIAL INSTRUMENTS

**Fair value:** The Authority's cash, accounts receivable, accounts payable and accrued liabilities, and security deposits are reflected in the financial statements at carrying values which approximate fair values due to the immediate and short-term maturity of these financial instruments. Fair values of long-term debt are similar to their carrying values taking into account their maturity dates.

**Interest-rate swap agreements:** The Authority has entered into interest-rate swap agreements with its bank to reduce the financial risk associated with future anticipated borrowings related to its expansion plans. Under these agreements, which have a notional amount of \$100 million, the Authority will pay a fixed rate of interest ranging from 6.17% to 6.70%, quarterly, for periods of 10 years commencing January 2, 2004. In exchange, the Authority will receive interest on a quarterly basis based on bankers' acceptance rates. The market valuation of these swap contracts as at December 31, 2001 results in an amount payable to terminate these swaps of \$402,000 (2000 - \$2,147,000 payable). Amounts ultimately payable or receivable on these instruments will be charged to future interest and financing costs.

**Interest rate risk:** The Authority's exposure to interest rate risk relates to its future anticipated borrowings and is reduced by the interest-rate swap agreements disclosed above.

**Credit risk:** The Authority is subject to credit risk through its accounts receivable. A significant portion of the Authority's revenues, and resulting receivable balances, are derived from airlines. The Authority performs ongoing credit valuations of receivable balances and maintains provisions for potential credit losses.

## 10. COMMITMENTS

On January 31, 1997, the Authority signed a 60 year ground lease with Transport Canada for the management, operation and development of Ottawa International Airport. The ground lease contains provisions for compliance with a number of requirements, including environmental standards, minimum insurance coverage, specific accounting and reporting requirements, and various other matters that have a significant effect on the day-to-day operation of the Airport. The Authority believes that it has complied with all requirements under the ground lease.

The lease contains a 20 year renewal option which may be exercised at the end of the lease term. At the end of the renewal term, unless otherwise extended, the Authority is obligated to return control of the Airport to the landlord.

Rent payable under the ground lease with Transport Canada includes base rent and participation rent and is calculated based on a formula reflecting annual passenger volumes, annual revenues, and predetermined base operating costs. Base rent is calculated on a capped passenger volume formula subject to adjustments for inflation. Participation rent is based on a measure of incremental revenues and commences in year 11 (2007) of the lease.

Estimated lease payments under the ground lease for the next five years are as follows:

2002	\$11.0 million
2003	11.4 million
2004	11.7 million
2005	13.1 million
2006	13.4 million

In addition to the above, at December 31, 2001, the Authority had operating commitments in the ordinary course of business of approximately \$3.4 million per year extending for various periods up to 5 years in duration. The Authority also has commitments outstanding relating to construction in progress, the Authority's expansion program and the purchase of capital assets amounting to approximately \$110 million.

**11. GOVERNMENT ASSISTANCE**

In its budget of December 10, 2001, the Government of Canada announced that it would make one-time payments for heightened policing and security at airports resulting from the September 11 terrorist attacks in the United States. The Authority has accrued \$400,000 as an estimated receivable under this program for the period to December 31, 2001. This amount was recorded as a reduction of one-time operating costs included in the statement of operations.

**12. COMPARATIVE FIGURES**

Certain of the 2000 comparative figures, primarily those on the statement of operations, have been reclassified to conform to the financial statement presentation adopted in 2001.

## Survol 1997-2001 (000)

	1997	1998	1999	2000	2001
Revenus	26 789\$	33 547\$	38 484\$	53 140\$	52 985\$
Dépenses	23 862\$	29 194\$	30 560\$	31 669\$	34 770\$
Excédent	2 927\$	4 353\$	7 924\$	21 471\$	18 215\$
Immobilisations	11 266\$	3 643\$	6 969\$	13 763\$	56 784\$
Encaisse au 31 déc. (1 949\$) (Endettement bancaire)		123\$	4 064\$	12 369\$	(14 617\$)
Revenus des FAA	—	—	3 860\$	14 949\$	14 082\$

Note : Seulement 11 mois pour 1997 (fév. - déc.)

## Revue financière 2001

Les revenus, pour l'année qui s'est terminée le 31 décembre 2001, ont excédé les dépenses de 18,2 millions \$, comparativement à un excédent des revenus sur les dépenses de 21,5 millions \$ au 31 décembre 2000.

En dépit des impacts du 11 septembre sur l'industrie des transports aériens en général et du ralentissement économique du deuxième semestre, c'est le loyer versé au trésor public pour les installations aéroportuaires au sol qui a eu l'impact le plus significatif sur les résultats d'exploitation de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa. Les frais de loyer de nos installations ont augmenté de 2,7 millions \$, soit de 44 pour cent depuis l'an 2000. Tous les bénéfices d'exploitation de l'Administration aéroportuaire sont mis en réserve et réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport.

### LES REVENUS

En 2001, l'Administration aéroportuaire a généré au total 53 millions \$ de revenus comparativement à 53,1 millions \$ l'année précédente, et ce, en dépit des impacts négatifs des événements du 11 septembre sur l'industrie des transports aériens.

Les revenus des opérations aéronautiques comptent pour la plus grande part des revenus de l'Administration. De 20,4 millions \$ qu'ils étaient en 2001, ces revenus provenant des opérations aéronautiques, qui comprennent les frais d'utilisation de l'aérogare, les frais d'utilisation des passerelles d'embarquement et les frais d'atterrissage perçus des transporteurs aériens, sont demeurés relativement les mêmes qu'en l'an 2000, à 20,6 millions \$. Air Canada a réduit son utilisation des passerelles d'embarquement en raison de sa fusion avec les Lignes aériennes Canadien, ce qui a entraîné une réduction de nos revenus d'utilisation des passerelles de 300 000 \$. Le 1<sup>er</sup> février 2001, l'Administration aéroportuaire a augmenté de huit pour cent certains frais liés aux opérations aéronautiques afin de récupérer une partie des coûts supplémentaires exigés

par Transports Canada pour le loyer de nos installations au sol. Nous avons réalisé des augmentations de revenus de 1,2 million \$ au cours de la première moitié de l'année, comparativement à la même période de l'an 2000, justement en raison de ces hausses, et aussi en raison de l'augmentation de la fréquence des vols offerts par des transporteurs comme WestJet et Canada 3000. Toutefois, ces augmentations de revenus réalisées au cours de la première moitié de l'année se sont rapidement envolées avec une diminution de la fréquence des vols, surtout en partance pour l'étranger, à la suite des événements du 11 septembre, et de la faillite de Canada 3000 en novembre 2001.

Les frais d'amélioration de l'aéroport (FAA) ont diminué de 14,9 millions \$ à 14,1 millions \$ entre l'an 2000 et 2001, surtout en raison de la diminution du nombre des passagers depuis les événements du 11 septembre. De plus, les revenus provenant de la perception des FAA de l'an 2000 comportent une somme d'un demi million \$ reçue des transporteurs aériens en 2000 au titre des ajustements sur les montants recueillis au cours de la période initiale de perception de ces sommes en 1999. Les frais d'aéroport de 10 \$, destinée à l'amélioration des infrastructures, a été mise en œuvre en septembre 1999. Perçue en vertu d'une entente avec les transporteurs aériens, elle est comprise dans le prix du billet d'avion.

Les revenus provenant des concessions sont passés de 6 millions \$ en 2000 à 6,4 millions \$ en 2001, surtout en raison de la hausse des revenus provenant de la publicité, mais également en raison de l'augmentation des ventes au détail aux nouvelles concessions commerciales installées à l'aéroport. Les revenus provenant du stationnement automobile ont diminué de 6 millions \$ en 2000 à 5,6 millions \$ en 2001. Les revenus de stationnement avaient augmenté au cours de la première moitié de l'année, résultat des hausses de tarifs appliquées en août 2000. Mais au lendemain du 11 septembre, ces revenus ont diminué tout comme le nombre des voyageurs. De plus, les activités entourant la construction à l'aéroport ont eu pour effet de réduire le

## Prévisions, trafic passagers

	domestique	Transborder	International		Total
2001	2,625,630	618,694	146,971		3,391,295
2002	2,494,349	587,759	139,622	-5%	3,221,730
2003	2,569,179	605,392	143,811	3%	3,318,382
2004	2,646,254	623,554	148,125	3%	3,417,934
2005	2,725,642	642,260	152,569	3%	3,520,472
2006	2,807,411	661,528	157,146	3%	3,626,086

nombre de places de stationnement, et on a dû encourager les voyageurs à utiliser d'autres moyens que l'automobile pour se rendre à l'aéroport. D'autre part, les revenus d'intérêts ont connu une hausse puisque l'Administration a connu une augmentation de ses revenus en argent comptant. Les autres revenus représentent les charges facturées aux locataires pour l'électricité qui ont augmenté parce que les factures d'hydroélectricité ont, elles aussi, connu des augmentations.

#### LES DÉPENSES

Les dépenses totales de l'exercice financier sont passées de 31,7 millions \$ en 2000 à 34,8 millions \$ en 2001 — soit une augmentation de 3,1 millions \$. À lui seul, le loyer des installations au sol représente 2,7 millions \$ de cette augmentation. L'Administration de l'aéroport international d'Ottawa exploite l'aéroport en vertu d'un bail foncier avec le gouvernement fédéral qui prévoit une formule de calcul du loyer annuel pour les installations au sol. Ce loyer est établi selon un frais fixe par passager, ajusté annuellement pour tenir compte de l'inflation, jusqu'à un seuil maximum de 2 750 000 passagers, et ce, jusqu'à l'an 2000. De 2001 à 2004, le loyer est établi selon un seuil maximum de 3 millions de passagers qui va en augmentation par la suite. Pour l'année 2001, le loyer annuel pour les installations au sol est passé de 6,1 millions \$ à 8,8 millions \$, d'abord en raison de l'augmentation du nombre des passagers selon la formule de calcul. Pour l'année 2002, le loyer accusera une nouvelle hausse de 24 pour cent pour atteindre 11 millions \$, principalement en raison d'une augmentation prévue du coût fixe pour chaque passager.

Le coût additionnel de l'augmentation des effectifs policiers et des mesures de sécurité à l'aéroport suivant les attaques terroristes du 11 septembre aux États-Unis ont été jugées comme étant recouvrables auprès du gouvernement du Canada. Un contrôle des dépenses plus serré à la suite des événements du 11 septembre a également permis de contenir les augmentations du coût des matériaux, des fournitures et des services. L'Administration aéroportuaire a réussi à maintenir ces dépenses à leur niveau de l'an 2000 en dépit des provisions pour mauvaises créances imputables à la faillite de Canada 3000 en novembre, des coûts des services publics qui ont connu une hausse de dix pour cent, des coûts d'entretien plus élevé de l'aérogare et de l'enlèvement de la neige sur les pistes au cours des premiers mois de 2001. Les augmentations de salaires et des bénéfices reflètent les

augmentations prévues à ce titre à la convention collective signée avec nos employés, et plus particulièrement, une augmentation du coût de la main-d'œuvre saisonnière nécessaire aux opérations d'enlèvement de la neige au cours des premiers mois de 2001, qui ont été exceptionnellement difficiles.

L'Administration aéroportuaire est exempte de l'impôt foncier en vertu de la Loi sur l'évaluation de l'Ontario pourvu qu'elle s'acquitte de paiements tenant lieu de taxes (PLT) aux municipalités locales, jusqu'en l'an 2000, tels qu'établis par le ministre des Finances de l'Ontario. L'Administration a versé — et cela se retrouve à ses états financiers — la totalité des paiements tenant lieu de taxes, tel que requis par le ministre des Finances de l'Ontario pour l'année 2000, selon une formule de contribution qui tend vers l'évaluation municipale à la valeur marchande. En décembre 2000, le gouvernement provincial a adopté une nouvelle loi qui, à compter de 2001, indexait les paiements tenant lieu de taxes versés par les aéroports, au nombre des passagers y circulant plutôt qu'à l'évaluation à la valeur marchande. Le montant de 3,7 millions \$ payé pour l'année 2001 est conforme à la nouvelle législation.

#### LES RESSOURCES EN CAPITAL

Conformément à son mandat, tous les revenus de l'Administration aéroportuaire doivent être perçus et réinvestis dans les opérations et le développement de l'aéroport, y compris les investissements dans les projets d'immobilisations pour répondre aux besoins des opérations courantes.

Au cours de l'année 2001, l'Administration a investi 56,8 millions \$ en immobilisations, dont 53,5 millions \$ en vertu du Programme d'agrandissement de l'aéroport (PAA). Afin de répondre à la demande existante et toujours croissante de nouvelles installations et d'une capacité d'accueil accrue, les membres du Conseil de l'Administration aéroportuaire ont adopté en octobre 2000 un projet d'expansion important de l'Aérogare d'Ottawa. Cet agrandissement comprend la construction d'une nouvelle aérogare adjacente à l'aérogare existante vieille de 40 ans. Le projet comprend aussi un parc de stationnement automobile étagé, de même que les infrastructures pouvant accueillir l'aérogare et le nouveau parc de stationnement. Le coût prévu de ces aménagements atteint 310 millions \$, sans compter les intérêts capitalisés. On ne s'attend pas à

ce que l'Administration aéroportuaire ait besoin d'emprunter plus de 275 millions \$ et on prévoit que le niveau de la dette contractée commencera à diminuer annuellement à partir de 2004.

Au 31 décembre 2001, l'Administration aéroportuaire avait octroyé des contrats dépassant 96 millions \$ pour ces travaux d'agrandissement et avait comptabilisé des coûts totaux de 68,3 millions \$. Selon la valeur des marchés accordés et des nouvelles soumissions acceptées depuis la fin de l'année, l'Administration aéroportuaire respecte son budget et les échéanciers prévus pour ce projet d'agrandissement.

Outre ses réserves en argent liquide, l'Administration aéroportuaire jouit d'un crédit rotatif de 364 jours atteignant 120 millions \$ auprès de deux institutions bancaires canadiennes qu'elle a obtenu en novembre 2001. Afin de défrayer les coûts de son programme d'agrandissement jusqu'en 2002, l'Administration utilisera ces crédits et aura également accès à d'autres emprunts. Au cours de l'année 2000, l'Administration aéroportuaire a fait appel aux Services financiers RBC comme conseiller financier et

comme fournisseur principal d'un financement éventuel par émission d'obligations. Services financiers RBC a d'ailleurs affirmé : « Selon notre expérience antérieure et le travail que nous avons effectué jusqu'à présent avec l'Administration aéroportuaire, et sous réserve de ce que l'Administration aéroportuaire ne devienne pas soumise à de nouvelles restrictions quant à son pouvoir d'emprunt, nous sommes confiants que l'Administration aéroportuaire pourra obtenir une cote A sur les marchés canadien et américain et, sauf dans des circonstances économiques ou de marché exceptionnelles, ces cotes de crédit devraient lui permettre d'emprunter tous les fonds nécessaires pour financer son projet d'agrandissement à des taux raisonnables. »

Le gouvernement du Canada a souscrit une assurance contre le risque de guerre pour indemnisation des tiers pour tous les exploitants de services de transport aériens essentiels au Canada. Cette indemnisation a été fournie en réponse à la décision des grandes compagnies d'assurances internationales de retirer la couverture d'assurance existante couvrant les tiers dans le domaine de l'aviation, telle qu'elle existait avant le 11 septembre 2001.

## Gouvernance corporative et responsabilisation

### COMITÉS DU CONSEIL EN DATE DU 31 DÉCEMBRE 2001

Exécutif	De vérification
Claude Bennett (président)	Hugh Blakeney
Louis Bertrand (secrétaire)	Jeffrey Dale
Michael Darch (vice-président)	Roger Lachapelle
Jim Durrell	François Pichard
François Pichard	Carol Stephenson
Regis Trudel	Regis Trudel
Whitman Tucker	Whitman Tucker (président)

### Développement des affaires et communications

Louis Bertrand	Michael Darch
Jim Durrell (président)	Larry Malloy
Michael Robinson	Carmen Rodrigue
Pamela Sweet	

### Mise en candidature

Claude Bennett	Jeffrey Dale
Michael Darch	Roger Lachapelle
Regis Trudel (président)	

### Programme d'expansion de l'aéroport

Claude Bennett (président)	Michael Darch
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 2001

Honoraires annuels	Honoraires de réunion
Président 19 000 \$	< 3,5 heures 300 \$
Vice-président 10 000 \$	> 3,5 heures 500 \$
Président des comités 10 000 \$	
Autres directeurs 7 000 \$	

### Échelle salariale de la direction supérieure en 2001

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 2001 tel qu'exigé par les règlements administratifs et se conforme aux lignes directrices énoncées dans les règlements.

### Divuligation

Les principes d'obligation de rendre des comptes au public pour les aéroports canadiens et le bail prévoient que tout contrat supérieur à 75 000 \$ (en dollars 1994 ajustés annuellement pour tenir compte de l'IPC) doit être octroyé selon un procédé public d'appel d'offres ou divulgué au sein du rapport annuel. Les contrats qui n'ont pas été octroyés selon un processus public durant l'exercice 2001 sont :

Contracteur	Description du contrat	Raison de l'octroi
CTCS Nora Rubber Flooring	154 033 \$ Plancher caoutchouté de l'aérogare	Conserver une apparence uniforme avec le plancher existant et l'efficacité opérationnelle
Joe Johnson Equipment Ltd.	181 586 \$ Balayeuse de rue	Conserver l'uniformité de la flotte de véhicule et l'efficacité opérationnelle
Tenco Machinery Ltd.	350 546 \$ Équipement spécialisé d'entretien des pistes	Conserver l'uniformité de la flotte de véhicule et l'efficacité opérationnelle
M/A COM	154 033 \$ Équipement radio mobile	Conserver l'efficacité opérationnelle et les communications avec le système de radio police
Hydro Ottawa	variés Installation d'infrastructure reliée à la conversion de l'énergie en 27,6 kv	Hydro Ottawa est le seul fournisseur autorisé à être propriétaire, à opérer et à entretenir cet équipement.
Bell Canada	923 714 \$ Relocalisation de câbles due au programme d'expansion de l'aéroport	Maintien du réseau de Bell Canada existant

## 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 se trouvant dans le rapport annuel est conforme à l'information et aux données incluses dans les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités en ce qui concerne la présentation de l'information financière et la préservation du patrimoine, la direction estime avoir instauré des 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, CA**

**VICE-PRÉSIDENT ET CHEF DES FINANCES**



## Rapport des vérificateurs

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

Nous avons vérifié le bilan de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa au 31 décembre 2001 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 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 l'Administration au 31 décembre 2001, 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.

*Deloitte & Touche S.r.l.*

Comptables agréés  
Ottawa, Ontario  
Le 25 janvier 2002

## Bilan

AU 31 DÉCEMBRE 2001  
(en milliers de dollars)

	2001	2000
<b>Actif à court terme</b>		
Encaisse	- \$	12 369 \$
Débiteurs	4 529	6 032
Fournitures de consommation	361	360
Frais payés d'avance	463	315
	5 353	19 076
<b>Immobilisations corporelles (note 3)</b>	80 192	25 952
<b>Autres actifs (note 4)</b>	2 930	3 552
	88 475 \$	48 580 \$
<b>Passif à court terme</b>		
Endettement bancaire (note 5)	14 617 \$	- \$
Créditeurs et frais courus	14 690	7 490
Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an	257	242
	29 564	7 732
<b>Dépôts de garantie</b>	336	331
<b>Dette à long terme (note 6)</b>	3 685	3 842
	33 585	11 905
<b>Engagements (note 10)</b>		
<b>Actif net (note 7)</b>	54 890	36 675
	88 475 \$	48 580 \$

Au nom du conseil

  
, administrateur

  
, administrateur

(voir les notes accompagnant les états)

## État des résultats et des variations de l'actif net

DE L'EXERCICE TERMINÉ 31 DÉCEMBRE 2001  
(en milliers de dollars)

	2001	2000
<b>Revenus</b>		
Redevances générales d'aérogare et passerelles d'embarquement	11 171 \$	11 632 \$
Redevances d'atterrissage	9 243	8 918
Concessions	6 430	6 003
Stationnement	5 641	6 010
Frais d'amélioration de l'aéroport (note 7)	14 082	14 949
Locations de terrain et de locaux	3 558	3 341
Revenu d'intérêts	700	427
Autres revenus	2 160	1 860
	<b>52 985</b>	<b>53 140</b>
<b>Dépenses</b>		
Loyer à Transports Canada (note 10)	8 840	6 145
Matériaux, fournitures et services	10 385	10 330
Salaires et avantages sociaux	8 417	7 762
Paievements tenant lieu de taxes (note 11)	3 700	4 421
Amortissement	3 124	2 731
Frais d'intérêts	304	280
	<b>34 770</b>	<b>31 669</b>
<b>Excédent des revenus sur les dépenses</b>	<b>18 215</b>	<b>21 471</b>
<b>Actif net au début</b>	<b>36 675</b>	<b>15 204</b>
<b>Actif net à la fin</b>	<b>54 890 \$</b>	<b>36 675 \$</b>

(voir les notes accompagnant les états financiers)

## État des flux de trésorerie

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2001  
(en milliers de dollars)

	2001	2000
<b>Encaisse provenant de (utilisée dans)</b>		
<b>Exploitation :</b>		
Excédent des revenus sur les dépenses	18 215 \$	21 471 \$
Ajouter les éléments sans effet sur l'encaisse :		
Amortissement	3 124	2 731
Perte (gain) sur vente d'immobilisations	12	(30)
Intérêts sur la dette à long terme	100	95
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement d'exploitation :		
Débiteurs	1 503	(2 844)
Frais payés d'avance et produits de consommation	(149)	(175)
Créditeurs et charges à payer	2 656	69
Augmentation des dépôts de garantie	5	13
<b>Total de l'exploitation</b>	<b>25 466</b>	<b>21 330</b>
<b>Financement :</b>		
Remboursement de la dette à long terme	(242)	(1 781)
<b>Investissement :</b>		
Acquisition des immobilisations	(56 784)	(13 763)
Produits de la vente des immobilisations	30	50
Augmentation des créditeurs et charges à payer se rapportant aux activités d'investissement	4 544	2 469
<b>Total de l'investissement</b>	<b>(52 210)</b>	<b>(11 244)</b>
<b>Augmentation (diminution) de l'encaisse</b>	<b>(26 986)</b>	<b>8 305</b>
<b>Encaisse au début</b>	<b>12 369</b>	<b>4 064</b>
<b>Encaisse (endettement bancaire) à la fin</b>	<b>(14 617) \$</b>	<b>12 369 \$</b>
<b>L'encaisse (endettement bancaire) se compose de :</b>		
Encaisse	2 332 \$	2 355 \$
Acceptation bancaire	(16 949)	10 014
	<b>(14 617) \$</b>	<b>12 369 \$</b>

(voir les notes accompagnant les états financiers)

## Notes complémentaires

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2001

### 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<sup>er</sup> janvier 1995 en vertu de la partie II de la Loi sur les corporations canadiennes. Tous les bénéfices de l'Administration sont conservés et réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport.

Les objectifs de l'Administration sont :

- a) de gérer, d'opérer et de développer l'aéroport international d'Ottawa, les locaux ayant été loués à l'Administration par 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;
- 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 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.

#### Fournitures de consommation

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 %
Installations de dégivrage	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 sont comptabilisées au coût et comprennent les frais associés au Programme d'expansion

de l'aéroport. Ces coûts sont 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.

#### Bail foncier

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

#### Constatation 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)

	2001	2000
<b>Coût :</b>		
Immeubles	7 288 \$	7 237 \$
Installations de dégivrage	6 960	-
Mobilier et équipement	2 052	2 003
Équipement informatique et logiciels	1 010	665
Véhicules	5 680	4 684
Améliorations locatives	6 684	5 377
Chaussées et surfaces pavées	5 812	5 386
Construction en cours	53 829	7 322
	<b>89 315</b>	<b>32 674</b>
<b>Moins l'amortissement cumulé :</b>		
Immeubles	463	173
Installations de dégivrage	46	-
Mobilier et équipement	961	717
Équipement informatique et logiciels	575	409
Véhicules	1 997	1 639
Améliorations locatives	3 574	2 848
Chaussées et surfaces pavées	1 507	936
	<b>9 123</b>	<b>6 722</b>
	<b>80 192 \$</b>	<b>25 952 \$</b>

Au cours de l'exercice, des frais d'intérêts d'un montant de 154 mille dollars ont été capitalisés et inclus dans les coûts de construction en cours.

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

	2001	2000
<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
	<u>5 770</u>	<u>5 770</u>
<b>Moins l'amortissement cumulé :</b>		
Frais d'organisation	2 840	2 218
	<u>2 930 \$</u>	<u>3 552 \$</u>

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. FACILITÉS DE CRÉDIT**

Le 1<sup>er</sup> novembre 2001, l'Administration a conclu des accords de facilité de crédit avec deux banques canadiennes. En vertu de ces accords, l'Administration dispose d'un crédit à l'exploitation renouvelable de 364 jours d'un montant pouvant atteindre 20 millions de dollars au maximum, plus les facilités de crédit renouvelables de 364 jours jusqu'à un maximum de 100 millions de dollars au total, pour le financement des frais de construction afférents au Programme d'expansion de l'aéroport. Ces facilités de crédit sont sans garantie, viennent à échéance le 31 octobre 2002 et seront réduites si de nouvelles dettes sont contractées. Les facilités de crédit sont disponibles sous forme de découvert, de prêts à taux préférentiel ou d'acceptations bancaires. Les taux d'intérêts encourus au cours de l'exercice ont varié de 2,08 % à 2,3 %.

**6. DETTE À LONG TERME** (en milliers de dollars)

	2001	2000
Effet à payer à la Ville d'Ottawa, portant intérêts au taux de 6,125 %, remboursable en versements annuels égaux de 390 mille dollars incluant les intérêts, échéant le 7 juillet 2008	2 166 \$	2 409 \$
Dettes 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	1 776	1 675
	<u>3 942</u>	<u>4 084</u>
Tranche échéant à moins d'un an	257	242
	<u>3 685 \$</u>	<u>3 842 \$</u>

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 afférente au terrain loué à l'Administration en 1997.

**7. FRAIS D'AMÉLIORATION DE L'AÉROPORT**  
(en milliers de dollars)

Le 1 septembre 1999, l'Administration a instauré un programme de frais d'améliorations de l'aéroport ("FAA") au montant de 10.00 \$ par passager montant à bord d'un avion, pour financer le coût des dépenses en immobilisations reliées au Programme d'expansion de l'aéroport. 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.

	2001	Cumul à ce jour
<b>Dépenses du Programme d'expansion de l'aéroport :</b>		
Aérogare pour passagers, infrastructure côté piste et autres dépenses du programme	46 408 \$	53 707 \$
Édifice des services intégrés, mobilier et équipement	54	7 464
Installations de dégivrage	6 901	6 960
Intérêts débiteurs	154	154
	53 517	68 285
<b>Rentrées de fonds des FAA</b>		
Revenus des FAA - après frais de recouvrement	14 082	32 891
Intérêts sur les fonds excédentaires	36	60
	14 118	32 951
(Augmentation) diminution des débiteurs	932	(1 256)
Revenus des FAA - montant net encaissé	15 050	31 695
Excédent des dépenses du Programme d'expansion de l'aéroport sur les FAA encaissés	38 467 \$	36 590 \$
Au 31 décembre 2001, l'actif net de l'Administration comprenait :		
	2001	2000
<b>Actif net fourni par les frais d'améliorations de l'aéroport :</b>		
Cumul des frais d'amélioration de l'aéroport et intérêts sur les fonds excédentaires	32 951 \$	18 833 \$
Moins l'amortissement cumulé des actifs du PEA	509	173
	32 442	18 660
<b>Actif net fourni par les autres activités :</b>		
Cumulé à la fin de l'exercice	22 448	18 015
	54 890 \$	36 675 \$

## 8. RÉGIME DE RETRAITE et AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES (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 dont certains ont choisi de transférer leurs droits au régime de retraite 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 2001, le statut du régime de retraite est le suivant :

	2001	2000
Juste valeur de l'actif du régime	15 550 \$	15 727 \$
Obligations au titre des avantages complémentaires	15 808	15 536
Situation de capitalisation - (déficit) excédent	(258) \$	191 \$
Actif au titre des prestations constituées	242 \$	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. Ces avantages complémentaires de retraite ne sont pas capitalisés. Le statut des avantages complémentaires de retraite est le suivant :

	2001	2000
Obligations au titre des prestations constituées	1 238 \$	1 046 \$
Passif au titre des prestations constituées	483 \$	262 \$



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

Les hypothèses économiques significatives utilisées par les actuaires de l'Administration pour mesurer les obligations au titre des prestations déterminées sont les suivantes :

	2001	2000
Taux d'actualisation	6,0 %	6,0 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	7,3 %	8,0 %
Taux de croissance de la rémunération	4,0 %	4,0 %
Taux d'augmentation des coûts relatifs aux soins médicaux et de santé	10,0 %	11,0 %
Diminution graduelle pour atteindre une augmentation commençant après 2005 de	6,0 %	6,0 %

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

	2001	2000
Élément du régime de pension à prestations déterminées	436 \$	430 \$
Élément du régime à cotisations déterminées	97 \$	74 \$
Autres avantages complémentaires de retraite et avantages sociaux	238 \$	242 \$

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

	2001	2000
Cotisations de l'employeur	568 \$	540 \$
Cotisations des employés	234 \$	240 \$
Prestations payées	294 \$	146 \$

## 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 :** 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 100 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 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'intérêts au 31 décembre 2001 donne lieu à un montant à payer pour résilier ces swap de taux d'intérêts de 402 000 \$ (montant à payer en 2000 - 2 147 000 \$). 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

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 :

2002	11,0 millions \$
2003	11,4 millions
2004	11,7 millions
2005	13,1 millions
2006	13,4 millions

De surcroît, au 31 décembre 2001, le montant total des engagements d'exploitation de l'Administration, dans le cours normal des affaires, est d'environ 3,4 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 110 millions de dollars.

## 11. AIDE GOUVERNEMENTALE

Dans son budget du 10 décembre 2001, le gouvernement du Canada annonçait son intention d'effectuer des paiements spéciaux et uniques pour augmenter le maintien de l'ordre et la sécurité aux aéroports à la suite des attentats terroristes du 11 septembre aux É.-U.. Dans le cadre de ce programme, l'Administration a comptabilisé au 31 décembre 2001 un montant à recevoir estimé à 400 000 \$. Ce montant a été comptabilisé à l'état des résultats en réduction des coûts non répétitifs.

## 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.



## IN MEMORIAM

On August 24, 2001, Ottawa Airport unveiled *Portraits of/d Ottawa*, an exhibition of unique photographs of the National Capital Region and Canada designed to showcase Ottawa-Gatineau's unique attributes to millions of visitors.

Sponsored by the Canadian Tourism Commission, *Portraits of/d Ottawa* features images as captured by Malak's camera, including landmarks, cultural, sports and leisure events, festivals and architectural and natural splendours. Photographs were carefully selected to ensure a cross representation of everything Ottawa and Gatineau have to offer, including activities for all four seasons.

"Of everything we have done to promote our community, *Portraits of/d Ottawa* stands as our crowning achievement. We are proud of our association with Malak and consider ourselves privileged to showcase his art to the world of visitors who use the airport each year."

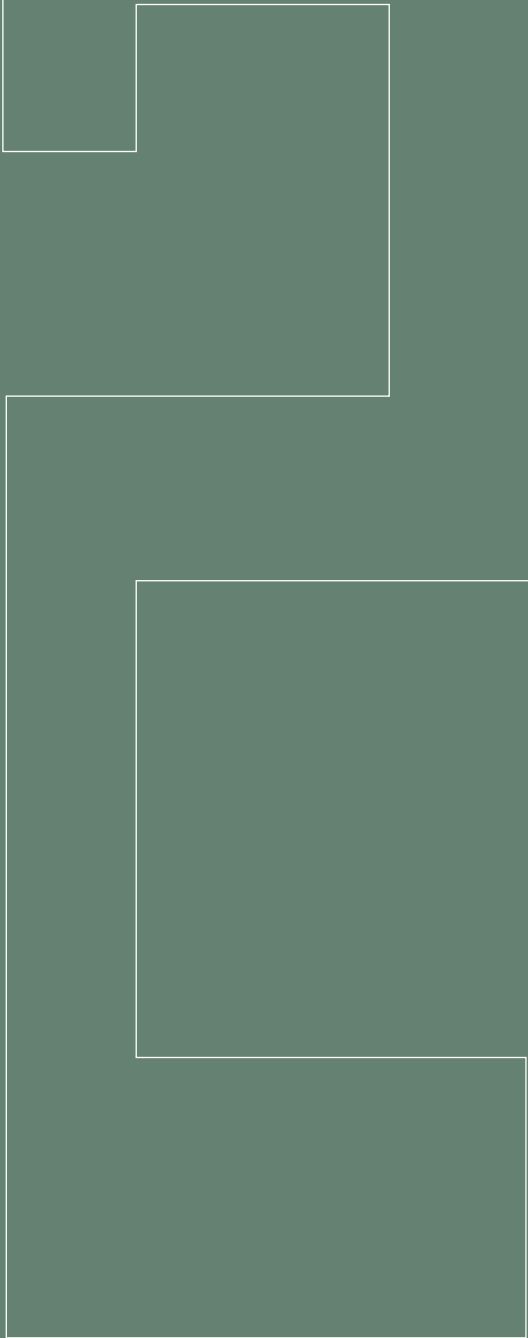
Paul Benoit,  
Ottawa Airport President and CEO

Le 24 août 2001, l'Aéroport d'Ottawa a dévoilé *Portraits of/d Ottawa*, une exposition de photos uniques représentant le Canada ainsi que la région de la capitale nationale. L'exposition vise à exhiber les attributs uniques d'Ottawa-Gatineau à des millions de visiteurs.

Commandité par la Commission canadienne du tourisme, *Portraits of/d Ottawa* présente des clichés pris par Malak, notamment des points d'intérêts, des activités culturelles, sportives et récréatives, des festivals ainsi que des splendeurs naturelles et architecturales. Des images choisies avec soin, de façon à afficher tout ce qu'Ottawa peut offrir, y compris les diverses activités de la ville offertes au gré des quatre saisons.

« De tout ce que nous avons réalisé afin de promouvoir notre communauté, *Portraits of/d Ottawa* représente notre plus belle réussite. Nous sommes fiers de notre association avec Malak. Nous sommes en fait privilégiés d'être en mesure de promouvoir son art aux visiteurs du monde entier qui utilisent l'aéroport chaque année. »

Paul Benoit,  
Président et chef de la direction  
de l'Aéroport international d'Ottawa.



**Ottawa International Airport Authority**

**Administration de l'aéroport  
international d'Ottawa**

Tel  
Fax  
Media Relations

Tél : (613) 248-2000  
Téléç : (613) 248-2003  
relations médias : (613) 248-2050

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