

ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL D'OTTAWA

NOTRE VISION :: « ÉTABLIR DES LIENS AVEC LE MONDE »
NOTRE MISSION :: EN COLLABORATION AVEC SES PARTENAIRES, L'ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER D'OTTAWA OFFRIRA DES INSTALLATIONS ET DES SERVICES AÉROPORTUAIRES INTERNATIONAUX A PRIX RAISONNABLES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DU MILIEU ET À TOUTES SES CLIENTÈLES. NOTRES PRIORITÉS STRATÉGIQUES :: OFFRIR DES INSTALLATIONS DE CALIBRE INTERNATIONAL SÉCURITAIRES ET À PRIX ABORDABLE FAISANT APPEL À DES TECHNOLOGIES ET DES PROCÉDES QUI ONT FAIT LEUR FORT. NOTRES SERVICES :: OFFRIR AUX CLIENTÈLES DIVERSIFIÉES ET DYNAMIQUES DE L'AÉROPORT UN NIVEAU ÉLEVÉ DE SERVICE ET DE SÉCURITÉ. NOTRE ENGAGEMENTS :: PROMOUVOIR ET MAINTENIR DES LIENS DE PARTENARIAT CONTRIBUANT À LA VIABILITÉ DE L'AÉROPORT ET À LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE DU MILIEU, ET :: OPTIMISER LES REVENUS AFIN D'EN REINVESTIR LES SURPLUS DANS LES AMÉLIORATIONS DE L'AÉROPORT TOUT EN GARANTANT AU FIXE LES COÛTS D'EXPLOITATION DÉFRAYÉS PAR LES COMPAGNIES AÉRIENNES :: VALEURS ORGANISATIONNELLES :: RÉPONDRE AUX ATTENTES EN DÉPASSANT LEURS ATTENTES CLIENTÈLES. NOTRE DÉTERMINATION :: RÉALISER NOTRE MISSION DE MANIÈRE RESPONSABLE, EN TOUTE INTÉGRITÉ ET EN TOUTE TRANSPARENCE. NOTRE VISION :: « ÉTABLIR DES LIENS AVEC LE MONDE »
NOTRE MISSION :: EN COLLABORATION AVEC SES PARTENAIRES, L'ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER D'OTTAWA OFFRIRA DES INSTALLATIONS ET DES SERVICES AÉROPORTUAIRES INTERNATIONAUX A PRIX RAISONNABLES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DU MILIEU ET À TOUTES SES CLIENTÈLES. NOTRES PRIORITÉS STRATÉGIQUES :: OFFRIR DES INSTALLATIONS DE CALIBRE INTERNATIONAL SÉCURITAIRES ET À PRIX ABORDABLE FAISANT APPEL À DES TECHNOLOGIES ET DES PROCÉDES QUI ONT FAIT LEUR FORT. NOTRES SERVICES :: OFFRIR AUX CLIENTÈLES DIVERSIFIÉES ET DYNAMIQUES DE L'AÉROPORT UN NIVEAU ÉLEVÉ DE SERVICE ET DE SÉCURITÉ. NOTRE ENGAGEMENTS :: PROMOUVOIR ET MAINTENIR DES LIENS DE PARTENARIAT CONTRIBUANT À LA VIABILITÉ DE L'AÉROPORT ET À LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE DU MILIEU, ET :: OPTIMISER LES REVENUS AFIN D'EN REINVESTIR LES SURPLUS DANS LES AMÉLIORATIONS DE L'AÉROPORT



La communauté s'est exprimée.
Nous en faisons notre affaire.

RAPPORT ANNUEL 2002



NOTRE VISION

<< Établir des liens avec le monde >>

1

NOTRE MISSION

En collaboration avec ses partenaires, l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa offrira des installations et des services aéroportuaires de calibre international à prix raisonnable pour répondre aux besoins du milieu et à toutes ses clientèles.

Orientations stratégiques

- :: **OFFRIR** des installations de calibre international sécuritaires et à prix abordable faisant appel à des technologies et des procédés qui ont fait leurs preuves;
- :: **OFFRIR** aux clientèles diversifiées et dynamiques de l'aéroport un niveau élevé de service;
- :: **PROMOUVOIR** et maintenir des liens de partenariat contribuant à la viabilité de l'aéroport et à la croissance économique du milieu, et
- :: **OPTIMISER** les revenus afin d'en réinvestir les surplus dans les améliorations de l'aéroport tout en maintenant à un niveau fixe les coûts d'exploitation défrayés par les compagnies aériennes.

Valeurs organisationnelles

- :: **RÉPONDRE** aux attentes et même au-delà des attentes de nos différentes clientèles; et
- :: **RÉALISER** notre mission de manière responsable, en toute intégrité et en toute transparence.

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|-----------|
| Introduction | 3 |
| Message de Claude Bennett, Président du Conseil d'administration | 4 |
| Message de Paul Benoit, Président et chef de la direction | 5 |
| Revue de l'année | 9 |
| En avant toutes – Le plan stratégique de cinq ans | 17 |
| Revue financière 2002 | 18 |
| États financiers | 22 |

« LE MUSÉE NATIONAL DE L'AVIATION DU CANADA EST TOUJOURS HEUREUX DE SON STATUT DE PARTENAIRE PRIVILÉGIÉ INNOVATEUR DE L'ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT D'OTTAWA, CE QUI CONSTITUE UN EXEMPLE FRAPPANT D'UNE COLLABORATION MUTUELLEMENT BÉNÉFIQUE AUX DEUX ORGANISMES. COMME CE SONT LES SERVICES ÉDUCATIFS DU MUSÉE QUI SONT RESPONSABLES DES VISITES GUIDÉES DE L'AÉROPORT, CELUI-CI RÉPOND AUX BESOINS DU MILIEU, ET LE MUSÉE CONTINUE SUR UNE ÉCHELLE PLUS GRANDE À FAVORISER LA DÉCOUVERTE DE LA MAGIE DE L'AVIATION CHEZ LES NOUVELLES GÉNÉRATIONS. »

**FRANCINE POIRIER, DIRECTRICE, PROGRAMMES PUBLICS,
MUSÉE NATIONAL DE L'AVIATION DU CANADA**



INTRODUCTION Au début de 2002, l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (AAIMCO) a célébré son cinquième anniversaire à titre de gestionnaire responsable de l'exploitation de l'aéroport. Depuis que nous avons assumé la relève du gouvernement fédéral dans la gestion de l'aéroport en 1997, nous avons surtout centré notre attention sur ce que le milieu avait à dire de nos opérations. Nous avons tenu compte des opinions et des idées exprimées pour les intégrer dans nos projets d'expansion, en tentant de répondre à la fois aux attentes des voyageurs et de nos locataires. Vous découvrirez vous-même ce que certains d'entre eux avaient à nous dire lorsque vous lirez ce rapport annuel.

Notre écoute nous a récompensé. L'Administration de l'aéroport d'Ottawa a reçu du Bureau du tourisme et des congrès d'Ottawa le prix convoité de Grande entreprise de l'année en 2002. Cet honneur reconnaissait la contribution soutenue de l'Administration à la croissance de l'industrie touristique régionale et ses efforts, depuis sa prise en charge de l'aéroport, pour améliorer la qualité des installations et le niveau des services à l'aéroport.

Parce que nous travaillons avec les compagnies aériennes qui offrent des services à l'Aéroport international d'Ottawa, nous savons que les tarifs et les coûts d'exploitation sont des préoccupations de tous les instants. En reconnaissance de ce fait, nous avons travaillé sans relâche à maintenir ces tarifs aux niveaux existants. Le résultat : nos tarifs sont passés du deuxième rang parmi les tarifs les plus élevés des grands aéroports lorsque nous avons pris la barre en 1997 à l'un des plus bas en 2002.

Le loyer des installations au sol et le délestage de responsabilités de plusieurs autres ministères fédéraux sont des

sujets qui ont été maintes fois débattus depuis l'entrée en vigueur de la Politique nationale sur les aéroports. L'Administration a toujours maintenu que le niveau du loyer s'applique de façon inégale, et constitue un lourd fardeau financier pour l'industrie. Le loyer que paie l'Administration aéroportuaire à Transports Canada a augmenté de 108 pour cent depuis 1998. Au cours de la même période, l'ensemble de toutes les autres dépenses de l'AAIMCO ont augmenté à un rythme moins élevé que celui de l'inflation. Nous espérons que le gouvernement est à l'écoute.

L'Administration s'est donnée comme priorité de communiquer avec ses clients et avec le milieu que nous desservons. Nous accordons beaucoup d'importance aux messages que nous avons reçus, et nous continuerons d'en prendre bonne note dans l'avenir. Alors, n'hésitez pas à nous faire connaître le fond de votre pensée — nous demeurons à l'écoute.

« COMPARATIVEMENT AUX AUTRES AÉROPORTS, J'AIME CELUI D'OTTAWA. JE PEUX Y PASSER RAPIDEMENT AU DÉPART ET À L'ARRIVÉE, ET JE PEUX TROUVER LES PORTES D'EMBARQUEMENT. J'APPRÉCIE AUSSI LA DISTINCTION QU'ON FAIT ENTRE LES VOLS À DESTINATIONS OU EN PROVENANCE DES ÉTATS-UNIS ET CEUX DU CANADA. J'AI L'IMPRESSION QUE LES CARACTÉRISTIQUES DE LA NOUVELLE AÉROGARE NOUS EN DONNERONT ENCORE PLUS POUR NOTRE ARGENT. »

DEREK BURNEY, PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION, COREL CORPORATION

Message de Claude Bennett

Président du Conseil d'administration

Nous avons célébré notre cinquième anniversaire comme gestionnaire de l'aéroport en février 2002. Depuis 1997, nous avons connu plusieurs changements; des changements dans l'économie, des changements dans l'industrie, et bien sûr, des changements à l'Aéroport international d'Ottawa.

Le 12 octobre 2003, nous aurons terminé le plus important projet de construction que la région d'Ottawa ait jamais vu, et nous souhaiterons la bienvenue à nos premiers passagers qui franchiront le pas de la porte d'entrée de notre nouvelle aérogare. Celle-ci sera entièrement défrayée à même les frais d'améliorations aéroportuaires payés par nos passagers, sans aucune aide financière gouvernementale. Elle sera également terminée avant l'échéance et à l'intérieur du budget fixé.

Le succès n'arrive pas sans l'apport de la collaboration de centaines de personnes qui se consacrent à réaliser la mission de l'aéroport, et qui sentent qu'elles sont partie prenante de l'avenir de l'Administration aéroportuaire. Je veux exprimer ma reconnaissance à toutes ces personnes pour leur précieuse contribution.

L'Administration est heureuse de pouvoir compter sur une équipe de gestion très professionnelle aussi dévouée qu'efficace. De la haute direction à l'équipe des travailleurs saisonniers qui manoeuvrent l'équipement lourd, et tout le monde entre ces deux groupes, c'est à toute cette équipe que nous devons d'avoir réussi à relever avec succès les défis de nos cinq premières années aux commandes de l'aéroport. Tous et chacun ont relevé le défi avec brio.

Pour sa part, l'équipe chargée de mettre en œuvre le Programme d'expansion de l'aéroport (PEA) a également travaillé très fort pour s'assurer que les travaux de construction avancent rapidement. La relation avec nos partenaires de la construction est exceptionnelle, ayant eu comme résultat de cimenter un engagement mutuel des deux équipes à mener à terme la mise en service de la

nouvelle aérogare.

L'un des signes indéniables de cette

collaboration étroite se manifeste de belle façon dans la fiche de sécurité du chantier qui a enregistré en 2002 plus d'un million d'heures de travail sans accident entraînant des pertes de temps.

Les membres du Conseil d'administration qui siègent au Comité de surveillance du PEA méritent aussi des félicitations pour l'attention qu'ils ont porté à leurs responsabilités et pour le leadership dont ils ont toujours fait preuve dans la poursuite de leur mandat.

Le Conseil d'administration dans son ensemble a également manifesté son engagement total à l'égard de la réalisation des objectifs de l'aéroport, et je veux ici exprimer à chacun d'entre eux ma plus profonde gratitude pour leur collaboration de tous les instants.

La clé de toute entreprise gagnante repose toujours sur une excellente direction générale. L'Administration est honorée de pouvoir compter en la personne de Paul Benoit, l'un des chefs de la direction d'aéroport les plus hautement considérés au Canada. Les membres du Conseil des aéroports canadiens perçoivent l'exploitation de l'Aéroport d'Ottawa comme un modèle d'excellence dont on peut s'inspirer.

J'ai hâte d'entreprendre la prochaine année, et d'être témoin des grands événements qui coïncideront avec l'inauguration de notre nouvelle aérogare. Je sais que vous en serez favorablement impressionnés et je vous invite à me faire part de vos commentaires.



Message de Paul Benoit

Président et chef de la direction

De nombreuses façons, 2002 a été l'année de la « parfaite tempête économique ». L'industrie de l'aviation essayait toujours de se remettre des retombées du 11 septembre 2001, et l'Aéroport international d'Ottawa se remettait toujours de la faillite de Canada 3000 et de l'effondrement continu du secteur des technologies de l'information. Cependant, le retour du gouvernement fédéral comme premier employeur à Ottawa a été très rapide. Il semble que la gestion en périodes difficiles ait été le défi dans plusieurs secteurs de l'économie.



Compte tenu du fait que le nombre de passagers aériens ait connu une diminution appréciable, nous nous sommes retrouvés sous une énorme pression obligeant à nous serrer la ceinture et à chercher des compensations à la chute de nos revenus.

Grâce aux efforts de toute l'équipe de l'Administration de l'aéroport, nous avons réussi à rencontrer et même à dépasser nos objectifs financiers de 2002. Simultanément, les opérations de l'aéroport se sont poursuivies alors que nous avons dégagé de nouvelles économies et que nos grands projets d'immobilisations ont continué d'aller de l'avant. Du côté de l'aérodrome, nos projets de restauration des installations aéroportuaires ont été complétés, de vieux hangars désaffectés ont été démolis et le réseau électrique desservant l'aéroport a été amélioré, pour ne nommer que quelques-uns de nos engagements. De plus, grâce à de saines pratiques de gestion, nous nous sommes positionnés de telle sorte que nous avons entrepris l'année 2003 sans augmentation de tarifs ni de frais d'opérations aux compagnies aériennes, en dépit du fait que le gouvernement fédéral ait continué de nous obliger à assumer de nouvelles charges.

Nos partenaires financiers nous ont indiqué en 2002 que nous avons fait un excellent travail dans des conditions difficiles. L'Administration aéroportuaire a connu un grand succès avec son émission d'obligations, et ce, en grande partie en raison des excellentes cotes que nous avons reçues de trois agences de crédit. Au début de mai, les firmes Moody's, Standard & Poor's et Dominion Bond Rating Service ont toutes classé l'Aéroport international d'Ottawa parmi les aéroports les mieux administrés au Canada. Voilà tout un vote de confiance à notre endroit.

Bien que nous n'ayons pas connu les hausses de l'année 2000 ni celles d'avant septembre 2001, le volume de passagers a commencé à montrer des signes de reprise. Nos registres indiquent une diminution de cinq pour cent par rapport à l'année précédente comparativement à des prévisions de -5 à -7 pour cent. L'augmentation d'achalandage de 6,3 pour cent du volume des passagers, comparativement à la même période en 2001 est une preuve additionnelle que la situation s'améliore.

Nous avons été témoins du retour de la concurrence dans l'industrie, chose qui ne s'était pas vue depuis le début de 2001. Nous avons accueilli de nouveaux transporteurs offrant des vols nolisés et avons ouvert de nouveaux trajets. Un nouveau vol nolisé vers le Royaume-Uni a vu le jour, de nouveaux transporteurs nous ont amené des vols en partance vers une variété de destinations et en provenance de celles-ci, dont plusieurs destinations vacances-soleil, et plus près de chez nous, plusieurs destinations canadiennes additionnelles se sont ajoutées à l'offre existante.

Ces nouvelles compagnies aériennes et ces destinations représentent une plus grande flexibilité de choix pour nos clients qui l'exigeaient. Ils y ont maintenant accès à l'Aéroport international d'Ottawa.

Nous vous avons parlé rapidement l'année dernière de notre nouvelle aéro-gare. Eh bien, les travaux vont bon train, même que le tout demeure à l'intérieur de l'enveloppe budgétaire fixée et que nous sommes en avance sur l'échéancier. Nos passagers auront l'occasion de prendre possession de ces installations ultra-modernes dès le 12 octobre 2003. Nous avons là un exemple éclatant de ce que l'on peut faire avec la participation de la collectivité.

Comme vous pouvez vous l'imaginer, beaucoup d'efforts sont consacrés à nous assurer que les moindres petits détails soient exécutés à la perfection, et nous sommes déterminés à déménager dans le nouvel immeuble avec le minimum d'impact sur nos opérations quotidiennes. Nous avons bien l'intention de faire en sorte que tout soit parfait dès l'instant où le premier passager franchira le seuil de nos portes d'entrée.

Il n'y a aucun doute dans notre esprit que l'année 2003 en sera une de défis de tous les instants. Mais nous sommes prêts, et nous avons hâte de souhaiter la bienvenue à nos premiers clients dans notre nouvelle aéro-gare.

GOVERNANCE CORPORATIVE ET IMPUTABILITÉ

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION AU 31 DÉCEMBRE 2002

Comité exécutif

Claude Bennett (*Président*)
Michael Darch (*Vice-président*)
Jim Durrell
François Pichard
Regis Trudel (*Président sortant et secrétaire*)
Whitman Tucker



Claude Bennett
Président



Michael Darch
Vice-président



Hugh Blakeney

Comité de vérification

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



Jeffrey Dale



Jim Durrell



Roger Lachapelle

Marketing & Communications

Michael Darch
Jim Durrell (*Président*)
Larry Malloy
Michael Robinson
Carmen Rodrigue
Pamela Sweet



Larry Malloy



François Pichard



Michael Robinson

Comité des mises en nomination

Claude Bennett
Michael Darch
Michael Robinson
Regis Trudel (*Président*)



Carmen Rodrigue



Carol Stephenson



Pamela Sweet

Comité de surveillance du Programme d'expansion de l'aéroport

Claude Bennett (*Président*)
Michael Darch
Roger Lachapelle
Regis Trudel



Regis Trudel



Whitman Tucker

D'autres comités ad hoc sont formés à l'occasion auxquels sont nommés des membres du Conseil d'administration.

HONORAIRES ANNUELS EN 2002**Honoraire annuel fixe**

| | |
|------------------------|-----------|
| Président | 25 000 \$ |
| Vice-président | 15 000 \$ |
| Présidents de comités | 15 000 \$ |
| Autres administrateurs | 12 000 \$ |

ÉCHELLE SALARIALE DE LA HAUTE DIRECTION

L'échelle salariale pour le président et chef de la direction était de 113 000 \$ à 169 400 \$ en 2002. L'échelle salariale pour chacun des vice-présidents était de 85 000 \$ à 120 000 \$ en 2002.

DÉCLARATIONS OBLIGATOIRES

Chaque administrateur a rempli une déclaration de conflits d'intérêts pour l'année 2002, tel qu'exigé par les règlements administratifs, et se conforme aux lignes directrices énoncées dans ces règlements.

DIVULGATIONS EXIGÉES

Les principes d'obligation de rendre des comptes au public pour les aéroports canadiens et le bail prévoient que tout contrat supérieur à 86 000 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 ajustés annuellement pour tenir compte de l'indice des prix à la consommation) doit être octroyé selon un procédé public d'appel d'offres ou divulgué au rapport annuel de l'Administration aéroportuaire. Les contrats dont le prix excédait ce montant et qui n'ont pas été octroyés selon un processus public au cours de l'année 2002 sont les suivants :

| Entrepreneur | Description du contrat | Raison de l'octroi à une source unique |
|---------------------------------|--|--|
| Hydro Ottawa | Ne dépassant pas 800 000 \$ Installation d'infrastructures: Entretien de transformateurs | Seul fournisseur autorisé à posséder, exploiter et entretenir ces appareils |
| Taylor Manufacturing | Ne dépassant pas 675 000 \$ Signalisation directionnelle | Équipements exclusifs disponibles d'une seule source |
| Kemptville Truck Centre Limited | 348 441 \$ Deux camions à benne de dix roues | L'entreprise maintient un parc d'équipements standard pour une efficacité maximale |
| Arconas | 282 280 \$ Fauteuils de salle d'attente | Équipements exclusifs disponibles d'une seule source |
| JR Brisson Equipment Ltd. | 184 000 \$ Chargeur Case | L'entreprise maintient un parc d'équipements standard pour une efficacité maximale |
| Crystal Fountains | 150 524 \$ Jeux d'eau | Équipements exclusifs disponibles d'une seule source |
| Eagle Airfield Ltd. | 135 543 \$ Deux chasse-neige de 22 pi. réversibles et attaches | Équipements exclusifs disponibles d'une seule source |





REVUE DE L'ANNÉE L'année 2002 s'est ouverte sur les mêmes volumes de passagers transportés que ceux qui ont été enregistrés après les événements du 11 septembre 2001. Alors que les transporteurs réduisaient leur capacité porteuse, les mouvements d'aéronefs enregistraient une diminution de 14 pour cent en janvier, comparativement à janvier de l'année précédente, et le nombre de passagers transportés représentait une diminution de 11 pour cent pour la même période. Les voyages transfrontaliers étaient particulièrement touchés, enregistrant une diminution de 21 pour cent du nombre des passagers par rapport à la même période de l'année précédente. Cependant, à mesure que l'année progressait, le nombre de passagers a connu une reprise et nous avons terminé l'année avec une diminution totale de cinq pour cent comparativement aux niveaux de l'année précédente.

Nous avons mis beaucoup d'efforts à imaginer des sources de revenus alternatives pour contrer les pertes de revenus encourues par le déclin des passagers. Nous avons mis en valeur certains terrains de l'aéroport, ce qui a amené de nouveaux services, et nous avons approché de nouveaux transporteurs pour offrir un plus grand nombre de destinations, ce dont nous traiterons un peu plus loin.

NOS GENS

La principale ressource de l'Administration réside dans ses ressources humaines, et ce sont nos gens qui ont fait toute la différence en 2002. Ils ont travaillé deux fois plus fort à des projets variant de l'expansion aux opérations quotidiennes régulières. Ils ont démontré à maintes reprises qu'ils plaçaient le client au premier rang de leurs préoccupations, et ont imaginé des façons créatives de faire plus avec moins de ressources.

L'Administration envisage les besoins de son personnel dans une perspective plus longue. On planifie l'avenir de façon très fébrile afin que le personnel de l'aéroport soit au rendez-vous demain. Un deuxième sondage de l'opinion des employés a été réalisé en 2002 afin de mesurer comment on nous perçoit comme employeur, et

l'ensemble des résultats est positif. Des mesures de suivi ont été prises afin d'améliorer encore davantage le climat de travail.

L'Administration travaille sans cesse à améliorer le milieu de travail pour s'assurer qu'il offre un environnement positif, sécuritaire et sain pour tous ses employés. On a organisé plusieurs sessions de formation au cours de l'année portant sur une gamme de sujets traitant du service à la clientèle à la sécurité. Ces sessions de formation ont été tenues parallèlement à un programme complet d'orientation de tous les nouveaux employés.

L'Aéroport international d'Ottawa se compte privilégiée de pouvoir compter sur une légion de bénévoles qui viennent en aide à nos visiteurs de multiples façons. Ces gens de l'équipe Infoguide distribuent non seulement des renseignements touristiques, ils offrent une assistance précieuse aux passagers en partance pour une destination ou aux passagers qui arrivent chez nous. Ils constituent un maillon très important de l'équipe de l'Administration et sont la première ligne du service à la clientèle à l'aérogare.

« J'AIME NOTRE PETIT AÉROPORT – IL NE FAUT PAS BEAUCOUP DE TEMPS POUR ME RENDRE JUSQU'À MON FAUTEUIL. BIEN QUE JE SOIS DÉJÀ TRÈS HEUREUX COMME CLIENT, CE SERA FANTASTIQUE DE SE RETROUVER DANS UNE AÉROGARE DE CALIBRE INTERNATIONAL. APRÈS TOUT, NOUS SOMMES LA CAPITALE NATIONALE. »

MICHEL BRAZEAU, VICE-PRÉSIDENT, SERVICES GOUVERNEMENTAUX, CAP GEMINI ERNST & YOUNG



LE PROGRAMME D'EXPANSION DE L'AÉROPORT

Le Programme d'expansion de l'aéroport (PEA) a été le centre de nos préoccupations en 2002 et le programme a progressé tout en maintenant ses coûts à l'intérieur de l'enveloppe budgétaire établie. La plupart des travaux du côté de l'aérodrome ont été complétés et les travaux d'infrastructure du côté de l'accueil du public se sont poursuivis en avance sur les échéanciers fixés.

Nous avons marqué en août dernier le « couronnement » des travaux d'érection de la structure d'acier de la nouvelle aérogare. Plus de 400 personnes, gens de métiers et gestionnaires des divers entrepreneurs en construction de même que le personnel de l'Administration ont pris quelques instants pour célébrer la fin de cette étape importante du projet de construction.

Une fois terminée et mise en opération, cette aérogare offrira :

- une architecture unique à trois niveaux — enregistrement des passagers au niveau 3, départs au niveau 2, et arrivées et réclamation des bagages au niveau 1;

- deux passerelles climatisées pour passagers entre l'aérogare et le nouveau parc de stationnement étagé pour automobiles;
- 15 nouvelles portes d'embarquement;
- une chute d'eau soigneusement aménagée pour représenter le canal et les trois principales rivières qui se rencontrent à Ottawa; et
- un nouveau parc de stationnement étagé pour automobiles qui pourra accommoder 1 700 véhicules et une aire de stationnement au sol qui portera le nombre de places disponibles à 2 500.

LE DÉVELOPPEMENT DES AFFAIRES

Le marketing, la location et la mise en valeur des terrains superflus de l'aéroport ont continué d'occuper une large place dans nos activités en 2002 en dépit du climat d'incertitude économique qui planait. L'Administration a travaillé de concert avec un courtier en immobilier commercial pour offrir sur le marché certains terrains de l'aéroport, et réalisé la production et la dissémination de matériel publicitaire destiné à vendre ces produits immobiliers sur les marchés local, national et international.

Nos clients nous disaient depuis plusieurs années qu'il manquait un hôtel près de l'Aéroport d'Ottawa. Nous étions donc très heureux lorsque l'hôtel Days Inn a ouvert ses portes à la clientèle au printemps 2002. Vers la fin de l'année, la chaîne Tim Hortons a également ouvert un nouvel établissement, voisin de l'hôtel, ajoutant à l'offre de services de restauration le long du chemin Hunt Club.

Nous avons entrepris d'autres négociations avec des entrepreneurs intéressés à mettre en valeur d'autres terrains dans le voisinage de l'aéroport, notamment en bordure des chemins Hunt Club et River.

Nous avons aussi vécu des changements au niveau des concessions à l'intérieur de l'aérogare au cours de l'année. L'un de nos plus anciens locataires — Battery Plus — a fermé son établissement en mars 2002, mais on l'a

« L'ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT D'OTTAWA A DE TOUTE ÉVIDENCE ENTENDU L'APPEL DU MILIEU. LES CHANGEMENTS QU'ELLE A APPORTÉS DERNIÈREMENT, COMME LE PRÉDÉDOUANEMENT POUR LES VOYAGEURS EN PARTANCE POUR LES ETATS-UNIS, SONT INDICATIFS DE SA RÉCEPTIVITÉ AUX NOUVELLES IDÉES ET AUX OPINIONS EXPRIMÉES. DE PLUS, LE DESIGN DE LA NOUVELLE AÉROGARE SEMBLE AVOIR TENU COMPTE DES VALEURS QUI FAISAIENT DE L'ANCIENNE AÉROGARE UN LIEU FACILEMENT ACCESSIBLE ET MÊME CONVIVIAL. »

BRONWEN HEINS, PRÉSIDENT, KANATA RESEARCH PARK CORPORATION

rapidement remplacé en mai par le magasin Home Team Sports ajoutant une gamme colorée de vêtements et articles de sport à la gamme existante des autres produits en vente au détail. De plus, Nate's Delicatessen, une véritable institution à Ottawa s'il en est une, s'est agrandie à l'aéroport, ajoutant plusieurs nouveaux plats au menu de la foire alimentaire.

Nous avons lancé des appels d'offres à des concessionnaires de services alimentaires et de services au détail pour desservir la nouvelle aérogare. Les entreprises retenues sont Cara et HDS Retail respectivement qui travaillent déjà activement avec l'équipe du Programme d'expansion de l'aéroport à évaluer leurs besoins d'espace.

Les visiteurs qui fréquenteront la nouvelle aérogare apprécieront certainement les surfaces commerciales agrandies et la plus grande variété de services alimentaires et de rafraîchissements qui s'offriront à eux.

L'Administration de l'aéroport d'Ottawa est devenue un membre permanent du Bureau du tourisme et des congrès d'Ottawa en 2002. Ce siège nous offre l'occasion d'inscrire l'Aéroport international d'Ottawa au nombre des partenaires municipaux qui font la promotion d'Ottawa comme destination touristique d'agrément et d'affaires, et renforcera notre approche visant à intéresser d'autres transporteurs et à développer de nouvelles liaisons aériennes à partir d'Ottawa.

TAXES PAYÉES SUR UNE PÉRIODE DE CINQ ANS (000 \$)

| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | Total |
|---------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Loyer | 5 301 \$ | 5 948 \$ | 6 145 \$ | 8 840 \$ | 11 005 \$ | 37 239 \$ |
| PTLT (Paiements tenant lieu de taxes) | 3 975 | 4 205 | 4 421 | 3 700 | 3 654 | 19 955 |
| Autres | 1 000 | 1 200 | 1 500 | 600 | 750 | 5 050 |
| | 10 276 \$ | 11 353 \$ | 12 066 \$ | 13 140 \$ | 15 409 \$ | 62 244 \$ |

Note : Valeur nette du gouvernement fédéral au moment du transfert – 75 millions de dollars (75 000 000 \$)
Prévision du loyer total 1997 - 2010 – 157 millions de dollars (157 000 000 \$)

SOMMAIRE DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DIRECTES SUR LA RÉGION (000 \$)

| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | Total |
|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|
| Salaires | 7 465 \$ | 7 554 \$ | 7 762 \$ | 8 417 \$ | 9 160 \$ | 40 358 \$ |
| Frais d'exploitation | 9 000 | 9 000 | 9 300 | 10 000 | 9 500 | 46 800 |
| Immobilisations | 3 200 | 6 300 | 12 400 | 49 000 | 125 000 | 195 900 |
| | 19 665 \$ | 22 854 \$ | 29 462 \$ | 67 417 \$ | 143 660 \$ | 283 058 \$ |

Note : Les salaires incluent les avantages sociaux représentant environ 28 pour cent de la masse salariale versée aux employés.
Les frais d'exploitation ne comprennent pas le loyer, les PTLT, les salaires, l'amortissement et les frais d'intérêts.

« NOUS AVONS BESOIN DE CONSTRUIRE DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES POUR FACILITER LA CROISSANCE D'OTTAWA. L'AÉROPORT FAIT PARTIE DE CES INFRASTRUCTURES, ET LA NOUVELLE AÉROGARE CONSTITUE UN INVESTISSEMENT À LONG TERME QUI VA FAVORISER UNE CROISSANCE EXTRAORDINAIRE. »

DAVID SCHLESINGER, ASSOCIÉ, KPMG OTTAWA

LES TRANSPORTEURS

Nous avons continué d'avoir comme priorité le développement et l'appui à de nouveaux services aériens et à l'essor des services existants au cours de l'année 2002. L'économie tournant au ralenti et les effets du 11 septembre 2001 chez les transporteurs aériens du monde entier et de la clientèle des voyageurs aériens ont eu un impact négatif sur le développement et le lancement de nouveaux services aériens internationaux, transfrontaliers et domestiques en 2002. Cependant, les rencontres que nous avons eues avec plusieurs compagnies aériennes sont encourageantes et devraient ouvrir la voie à de nouveaux développements à Ottawa à mesure que les marchés, les économies et les compagnies aériennes reprendront du mieux au cours de la période de 2003 à 2007.

L'arrivée sur le marché de nouveaux transporteurs comme Zoom Airlines augure bien pour le potentiel du marché à Ottawa. Lancée en partenariat avec Go Travel Direct, Zoom a inauguré 15 vols par semaine à destination de Cuba, de la République dominicaine, du Mexique et de la Floride.

Continental Airlines a ajouté à sa desserte existante de Newark, New Jersey en décembre, deux vols quotidiens de son partenaire CommutAir d'Ottawa à Albany, dans l'état de New York. De là, les voyageurs peuvent se rendre facilement à des destinations clé au New Hampshire, au Connecticut, au Rhode Island, et en Pennsylvanie, de même qu'à plusieurs autres destinations de l'état de New York.

Des pourparlers ont toujours cours avec d'autres transporteurs aériens aux États-Unis et en Europe en vue d'augmenter le nombre de liaisons aériennes vers d'autres destinations recherchées.

NOTRE BULLETIN

L'une des conditions du bail pour nos installations au sol avec Transports Canada stipule que nous devons nous soumettre à une évaluation de rendement par une tierce partie. La firme Pricewaterhouse Coopers (PwC) a donc été mandatée pour effectuer cette évaluation. L'Administration est très fière des résultats de cet exercice.

CROISSANCE DU VOLUME DES PASSAGERS PAR SECTEUR

| | Domestique | % | États-Unis | % | International | % | Total | % | |
|------------------|-------------|------------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|-----------------|
| 1996 | 2 223 941 | | 529 602 | | 104 295 | | 2 857 838 | | |
| 1997 | 2 435 534 | 9,51 % | 502 072 | (5,20%) | 108 762 | 4,28 % | 3 046 368 | 6,60 % | |
| 1998 | 2 414 355 | (0,87 %) | 563 085 | 12,15% | 133 108 | 22,38 % | 3 110 548 | 2,11 % | |
| 1999 | 2 426 288 | 0,49 % | 628 203 | 11,56% | 157 116 | 18,04 % | 3 211 607 | 3,25 % | |
| 2000 | 2 562 282 | 5,61 % | 719 200 | 14,49% | 152 863 | (2,71 %) | 3 434 345 | 6,94 % | |
| 2001 | 2 625 630 | 2,47 % | 618 694 | (13,97%) | 146 971 | (3,85 %) | 3 391 295 | (1,25 %) | |
| Réel | 2002 | 2 445 770 | (6,85 %) | 600 365 | (2,96%) | 170 751 | 16,18 % | 3 216 886 | (5,14 %) |
| | 2005 | 2 673 000 | 3,00 % | 656 000 | 3,00% | 187 000 | 3,00 % | 3 516 000 | 3,00 % |
| | 2010 | 3 099 000 | 3,00 % | 760 000 | 3,00% | 217 000 | 3,00 % | 4 076 000 | 3,00 % |
| | 2015 | 3 593 000 | 2,00 % | 881 000 | 2,00% | 252 000 | 2,00 % | 4 726 000 | 2,00 % |
| Prévision | 2020 | 4 165 000 | 2,00 % | 1 021 000 | 2,00% | 292 000 | 2,00 % | 5 478 000 | 2,00 % |

L'évaluation consistait en une « étude indépendante du rendement de la gestion, des opérations et de la gestion financière » de l'aéroport au cours des cinq dernières années et d'une appréciation de « la mesure dans laquelle l'Administration a rempli sa mission corporative telle que précisée dans ses statuts d'incorporation. »

Parmi les conclusions de PwC relativement aux réalisations de l'Administration, on trouve les énoncés suivants :

- l'aéroport a un bon réseau de relations communautaires ;
- on met l'accent sur la satisfaction de la clientèle et on tient compte de la rétroaction de la clientèle;
- l'aéroport entretient de bonnes relations avec les municipalités;
- l'aéroport est efficace dans la communication, l'application et la surveillance de sa vision, de sa mission et de ses objectifs;
- l'aéroport applique avec succès son plan de dépenses en immobilisations;
- l'aéroport administre avec succès ses stratégies de gestion des risques;
- l'aéroport prend des mesures correctives appropriées en réponse aux incidents mettant en cause l'environnement; et
- l'aéroport est financièrement responsable.

Selon PwC, « l'ensemble de l'étude de la fiche de l'aéroport semble indiquer que l'on accorde de façon régulière la priorité au service à la clientèle et à la mise en œuvre de ces stratégies, et que le service à la clientèle se retrouve dans tous les aspects des activités, des objectifs stratégiques et des priorités de l'Administration aéroportuaire.»

NOTRE PROMESSE À L'ÉGARD DE L'ENVIRONNEMENT

À titre de membre de la collectivité, l'Aéroport international d'Ottawa a la responsabilité de s'assurer qu'il protège l'environnement contre toute atteinte pouvant

entraîner des dommages à l'environnement. Cela signifie qu'il nous faut envisager des mesures pour réduire le bruit et minimiser l'impact de nos opérations sur la zone aéroportuaire et les propriétés avoisinantes.

Il y a quelques années, nous avons adopté des mesures de réduction du bruit afin de minimiser l'impact du bruit des aéronefs sur les secteurs résidentiels avoisinant l'aéroport, tout en assurant la sécurité des opérations aéroportuaires. Nous continuons de vérifier toutes les plaintes relatives au bruit par le truchement de notre service d'alerte au bruit accessible 24 heures sur 24.

Nous avons aménagé une nouvelle aire de dégivrage des aéronefs au cours de l'été 2001, et nous avons entrepris d'effectuer des améliorations à ces installations en 2002 afin de protéger davantage l'environnement contre les effets du glycol et autres contaminants. Nous avons également mis en œuvre un plan rigoureux et efficace de gestion des eaux de surface tenant compte des niveaux antérieurs élevés de glycol. À la suite de l'adoption de ces nouvelles mesures, les échantillons d'eaux de surface que nous avons prélevés ont rencontré ou même dépassé les normes recommandées au cours de l'année.

Nos priorités au cours des prochaines années visent l'augmentation et l'amélioration constantes des aires de verdure de toute la zone aéroportuaire.



REVUE DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES (000 \$)

| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|------------------|
| Revenus | 33 547 \$ | 38 484 \$ | 53 140 \$ | 52 985 \$ | 55 308 \$ |
| Dépenses | 29 194 | 30 560 | 31 669 | 34 770 | 43 867 |
| Excédent | 4 353 | 7 924 | 21 471 | 18 215 | 11 441 |
| Immobilisations | 3 643 | 6 969 | 13 763 | 56 784 | 147 230 |
| Encaisse (Dépassement bancaire) au 31 décembre | 123 | 4 064 | 12 369 | (14 617) | (145 591) |
| Revenus des FAA | – | 3 860 | 14 949 | 14 082 | 13 690 |

PRÉVISIONS SUR CINQ ANS

| | Passagers | Croissance annuelle (%) | Mouvements d'aéronefs | Croissance annuelle (%) | Loyer versé à Transports Canada | Croissance annuelle (%) |
|-------------|------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|------------------------------------|----------------------------|
| 1997 | 3 046 368 | 6,6 % | 67 867 | | 3 977 000 \$ | |
| 1998 | 3 110 548 | 2,1 % | 77 202 | 13,8 % | 5 301 000 \$ | 33,3 % |
| 1999 | 3 211 607 | 3,3 % | 81 808 | 6,0 % | 5 948 000 \$ | 12,2 % |
| 2000 | 3 434 345 | 6,9 % | 78 301 | (4,2 %) | 6 145 000 \$ | 2,6 % |
| 2001 | 3 391 295 | (1,3 %) | 72 630 | (7,2 %) | 8 840 000 \$ | 43,9 % |
| 2002 | 3 216 886 | (5,1 %) | 68 499 | (5,7 %) | 11 005 000 \$ | 24,5 % |
| 2003 | 3 313 000 | 3,0 % | 69 600 | 1,5 % | 11 300 000 \$ | 2,7 % |
| 2004 | 3 412 000 | 3,0 % | 70 700 | 1,5 % | 11 600 000 \$ | 2,7 % |
| 2005 | 3 516 000 | 3,0 % | 71 800 | 1,5 % | 13 000 000 \$ | 12,1 % |
| 2006 | 3 622 000 | 3,0 % | 72 900 | 1,5 % | 13 300 000 \$ | 2,3 % |
| 2007 | 3 731 000 | 3,0 % | 74 000 | 1,5 % | 15 600 000 \$ | 17,3 % |

« J'AIME BIEN LE FAIT QUE J'AI TOUJOURS PU TROUVER DU STATIONNEMENT PRÈS DE L'AÉROGARE, ET QUE JE PUISSE TROUVER RAPIDEMENT MA PORTE D'EMBARQUEMENT. J'APPRÉCIE LES SERVICES EXISTANTS, COMME LE RESTAURANT SECOND CUP QUI SE TROUVE DE L'AUTRE CÔTÉ DES BARRIÈRES DE SÉCURITÉ. ET, J'ADORE LA LIBRAIRIE – ELLE EST MÊME MIEUX QUE PLUSIEURS DES LIBRAIRIES DU CENTRE-VILLE D'OTTAWA; ON Y TROUVE UN GRAND CHOIX DE LIVRES, DE PÉRIODIQUES ET DE JOURNAUX. JE M'Y ARRÊTE TOUJOURS CHAQUE FOIS QUE JE PASSE À L'AÉROPORT D'OTTAWA. »

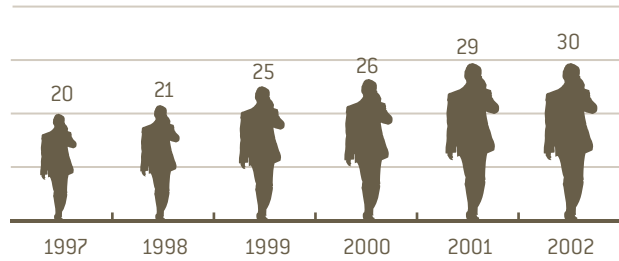
TRISH AULT, VICE-PRÉSIDENTE, WEBER SHANDWICK WORLDWIDE

« LA QUALITÉ DU SERVICE OFFERT À L'AÉROPORT D'OTTAWA N'EST LIMITÉE QUE PAR LES INSTALLATIONS EXISTANTES, ET CERTAINEMENT PAS PAR CE QUE LES EMPLOYÉS SONT PRÊTS À FAIRE. J'AI HÂTE DE VOIR LA NOUVELLE AÉROGARE ET CE QU'ELLE OFFRIRA AUX VOYAGEURS. »

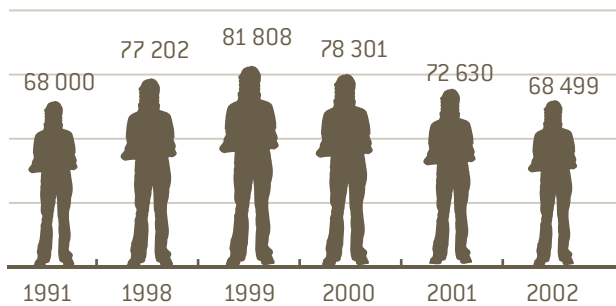
BARRIE ELLIS, VICE-PRÉSIDENT, SERVICES PROFESSIONNELS, MONTERA CORPORATION



Vols directs



Mouvements d'aéronefs



NOTRE ENGAGEMENT ENVERS LA COLLECTIVITÉ

Le service à la clientèle demeure la priorité de l'équipe de l'Administration. En 2002, nous avons renforcé notre engagement afin de procurer à nos clients le plus haut niveau de service en adoptant les mesures suivantes :

■ Sondages sur la satisfaction de la clientèle

Les sondages sur la satisfaction des passagers effectués sur place à l'aéroport se sont poursuivis en 2002, incluant un sondage portant précisément sur les questions de sécurité à la suite des événements du 11 septembre 2001. Ces études nous permettent d'évaluer le profil de la clientèle, tous les aspects des opérations aéroportuaires et le niveau de satisfaction de la clientèle. L'Aéroport international d'Ottawa continue d'obtenir une rétroaction positive de la part de ses

clients, en dépit de l'âge avancé de son aérogare et des désagréments mineurs causés par le projet d'expansion de ses installations.

■ Comité consultatif du milieu

Le Comité a été reformé en avril 2002 avec des membres de l'Administration, de la Ville d'Ottawa, de la Ville de Gatineau, de la Province d'Ontario, du Bureau du tourisme et des congrès d'Ottawa, du Centre pour la recherche et l'innovation d'Ottawa, de l'Association du transport aérien du Canada, du Bureau du tourisme et des congrès de Gatineau et de l'Outaouais, de la Chambre de commerce de l'Ottawa métropolitain, de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Outaouais et du Syndicat des travailleurs des transports.

« LES NOUVELLES INSTALLATIONS À LA FINE POINTE DE LA TECHNOLOGIE CONSTITUERONT LE MOTEUR ÉCONOMIQUE DE LA CROISSANCE DES NOUVELLES VILLES D'OTTAWA ET GATINEAU. ELLES OFFRIRONT UN MAGNIFIQUE LIEU D'ACCUEIL ET DE DÉPART DES VOYAGEURS POUR LES ENTREPRISES ET LES CITOYENS DU MONDE. NOUS SOMMES TRÈS FIERS DES RÉALISATIONS DE L'ADMINISTRATION AÉROPORTUAIRE DEPUIS QU'ELLE DIRIGE L'AÉROPORT D'OTTAWA. »

**JIM DURRELL, MEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE L'ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT D'OTTAWA**

VOLS DIRECTS PAR JOUR

| | Domestiques | États-Unis | Internationaux (semaine) |
|-------------|-------------|------------|-----------------------------|
| 1997 | 82 | 21 | 3 |
| 1998 | 88 | 23 | 6 |
| 1999 | 101 | 39 | 7 |
| 2000 | 93 | 43 | 7 |
| 2001 | 84 | 30 | 7 |
| 2002 | 80 | 35 | 8 |

ORIGINE ET DESTINATION

93 % du trafic

Le Comité se réunit deux fois par année sous la présidence du président et chef de la direction de l'Administration de l'aéroport d'Ottawa. La raison d'être du comité est d'offrir l'occasion aux participants d'échanger des renseignements sur tous les sujets concernant les événements qui ont une incidence sur toutes les clientèles de l'aéroport.

Le service à la clientèle demeurera la priorité de l'ensemble de l'équipe de l'Administration en 2003, et plus particulièrement dans le cadre de l'ouverture prochaine du nouvel immeuble abritant l'aérogare.

NOTRE ENGAGEMENT À L'ÉGARD DE LA SÉCURITÉ

Dans le cadre de son engagement permanent à l'égard de la sécurité, l'Administration a organisé un important exercice appelé « Exercice Intégration ». Certains organismes ou agences autres que ceux de l'aéroport ont été invités à y participer, entre autres la Ville d'Ottawa, First Air, la Croix-Rouge, l'Hôpital Montfort, l'Armée du Salut, le Groupe de radiomateurs des mesures d'urgence, NAV Canada, l'Hôpital pour enfants de l'Est de l'Ontario (HEEO), l'Institut de cardiologie, l'Hôpital d'Ottawa et l'Hôpital Queensway-Carleton. L'objectif de cet exercice consistait à évaluer notre niveau de préparation collective à un cas d'urgence qui pourrait survenir.

Une catastrophe simulée mettait en cause un accident d'avion dans le voisinage des terrains de l'aéroport au bout de la piste 32. L'exercice a permis d'offrir l'occasion aux participants de réévaluer leurs mesures d'urgence et d'évaluer leur efficacité propre, de même que leur aptitude à travailler en équipe avec d'autres intervenants sur le même plateau.

Nous considérons que cet exercice a été un succès puisqu'il a permis à chaque organisme d'évaluer ses méthodes et procédures en vue d'en corriger les faiblesses, et plus important encore, d'apprendre à travailler en collaboration de façon plus efficace advenant le cas où il se produirait une urgence réelle.

Comme moyen additionnel destiné à renforcer nos mesures de sécurité, nous avons implanté en 2002 un nouveau système de communication radio numérique, lui-même relié au système de communication radio numérique de la Ville d'Ottawa. Ce nouveau système permet à plusieurs intervenants de l'Administration et de la police de converser simultanément sans que ces conversations ne puissent être captées par les balayeurs d'ondes, les rendant inaccessibles aux usagers non autorisés dans les cas d'urgence et permettant aux intervenants de première ligne d'agir rapidement avant que d'autres ne puissent s'en mêler.





EN AVANT TOUTES – LE PLAN STRATÉGIQUE DE CINQ ANS

Le PEA demeurera notre gros projet de l'année 2003. La nouvelle aérogare et le parc de stationnement étagé attendant seront bientôt terminés de même que tous les aménagements du côté de l'aérodrome et du côté de l'accueil du public voyageur. La mise en service des équipements et systèmes, la formation du personnel et le transfert de toutes les opérations de l'ancienne aérogare à la nouvelle installation représentent une tâche considérable qui accapamera beaucoup d'énergies et d'efforts de tous les employés de l'Administration. On prévoit que le transfert des opérations et la mise en service de la nouvelle aérogare auront été complétés le 12 octobre 2003.

Ceci dit, l'Administration a adopté trois grandes priorités qui détermineront les actions à prendre au cours des cinq prochaines années.

Dans l'immédiat – 2003

1. Transférer les opérations et mettre en service la nouvelle aérogare, le parc de stationnement étagé et les infrastructures avoisinantes selon l'échéancier fixé; et
2. Finaliser tous les baux commerciaux avec les locataires de la nouvelle aérogare.

À moyen terme – 2004-2005

1. Établir les besoins de la clientèle en matière de services;
2. Promouvoir le développement de liaisons aériennes sans escales ou de vols directs vers d'autres destinations;
3. Poursuivre les efforts de commercialisation des terrains de l'aéroport à vocation commerciale;
4. Élaborer un plan vert pour l'aéroport; et
5. Réévaluer les programmes et les moyens de communication.

À plus long terme – 2005-2007

1. Rechercher l'appréciation pour nos services à la clientèle; et
2. Évaluer les échéanciers et l'ampleur des travaux requis pour les phases 2 et 3 du PEA.

Malgré toutes ces activités, nous poursuivrons sans relâche nos efforts visant à faire réviser et à faire ajuster les loyers perçus pour nos installations au sol par le gouvernement fédéral.

« CARA OPERATIONS LTD. EST FIÈRE D'ÊTRE ASSOCIÉE À L'ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT D'OTTAWA ET À LA COLLECTIVITÉ. CARA EST AUSSI HEUREUSE DE FAIRE PARTIE DE CET ÉVÉNEMENT HISTORIQUE QUI VERRA LA CAPITALE NATIONALE PRENDRE POSSESSION DE SES NOUVELLES INSTALLATIONS AÉROPORTUAIRES VRAIMENT À LA FINE POINTE DE L'INNOVATION. BRAVO! »

TED PALUCH, GÉRANT, BREUVAGES ET SERVICES ALIMENTAIRES, CARA OPERATIONS LTD.



REVUE FINANCIÈRE 2002 La fin de l'année financière qui s'est terminée au 31 décembre 2002 s'est soldée par un excédent des revenus sur les dépenses de 11,4 millions \$, comparativement à un excédent de 18,2 millions \$ sur les dépenses pour l'année financière précédente au 31 décembre 2001.

L'émission d'obligations de 270 millions \$ du 24 mai 2002 a eu pour résultat d'augmenter les intérêts sur la dette tels que représentés aux états financiers.

Les événements du 11 septembre 2001 ont continué d'avoir des répercussions sur l'industrie de l'aviation civile dans le monde entier au cours de l'année 2002. Les pressions financières sur les compagnies aériennes ont entraîné une diminution du volume d'activité des compagnies aériennes qui desservent Ottawa. Les neuf premiers mois de 2001 avaient permis d'enregistrer des hausses de revenus et des augmentations records du volume des passagers chez les transporteurs à tarif économique comme WestJet, et plus particulièrement Canada 3000, mais ces revenus et le volume des passagers transportés ont diminué de façon significative en 2002 puisque Canada 3000 a déclaré faillite et a dû mettre fin à ses opérations en novembre 2001. Le nombre des passagers transportés en 2002 a chuté de 5,1 pour cent par rapport au volume de l'année 2001, et s'est retrouvé aux niveaux d'achalandage enregistrés la dernière fois en 1999, avant que l'Administration ne connaisse la croissance record attribuable aux transporteurs à tarif économique.

LES REVENUS

En 2002, l'Administration a généré des revenus totaux de 55,3 millions \$, comparativement à 53,0 millions \$ en 2001.

Les revenus des opérations aéronautiques comptent pour la plus grande part des revenus de l'Administration. De 20,7 millions \$ qu'ils étaient en 2002, ces revenus provenant des opérations aéronautiques, qui comprennent les frais d'utilisation de l'aérogare, les frais d'utilisation des ponts d'embarquement et les frais d'atterrissage perçus des transporteurs aériens, sont demeurés relativement les mêmes qu'en l'an 2001, à 20,4 millions \$. Le 1^{er} janvier 2002, l'Administration a augmenté certains de ses tarifs de 12 pour cent afin de récupérer une partie de l'augmentation des coûts du loyer de nos installations au sol payables au Gouvernement du Canada. Malgré ces coûts additionnels, les revenus provenant des opérations aéronautiques en 2002 n'ont été que légèrement plus élevés qu'en 2001. Cela est attribuable à la diminution de fréquence des vols commerciaux, surtout en partance pour l'étranger, au lendemain des événements du 11 septembre et à l'impact négatif de la faillite de Canada 3000 en novembre 2001 sur la disponibilité de vols commerciaux à tarif réduit au Canada.

« L'AÉROPORT D'OTTAWA A BEAUCOUP CHANGÉ DEPUIS QU'IL NE FAIT PLUS PARTIE D'UN RÉSEAU ET D'UNE STRUCTURE NATIONAUX. NOUS SOMMES EN MESURE D'EFFECTUER DES CHANGEMENTS QUI RÉPONDENT À NOS BESOINS ET À UN COÛT BEAUCOUP MOINDRE QUE NOUS NE POUVIONS LE FAIRE SOUS LE PARAPLUIE GOUVERNEMENTAL. NOUS SOMMES PLUS ENTREPRENANTS, PLUS AUTOSUFFISANTS ET NOUS AVONS PLUS DE CONSIDÉRATION POUR LA COLLECTIVITÉ. »

**MIKE HENDRICK, DIRECTEUR DES OPÉRATIONS DE L'AÉRODROME,
ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT D'OTTAWA**

Les revenus provenant des concessions, du stationnement automobile et des frais d'améliorations aéroportuaires ont connu un recul attribuable au déclin du volume des passagers. Les frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) ont diminué de 14,1 millions \$ en 2001 à 13,7 millions \$ en 2002. La taxe de 10 \$, destinée à l'amélioration de l'aéroport, 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. L'Administration a annoncé une hausse de la taxe d'aéroport qui a porté celle-ci à 15 \$ à compter du 1^{er} janvier 2003.

Les revenus d'intérêts sont le résultat de l'investissement à court terme des revenus nets provenant de l'émission d'obligations de l'Administration offertes sur le marché en mai 2002 qui n'ont pas encore été versés au Programme d'expansion de l'aéroport (PEA) en cours de réalisation.

Les autres revenus représentent les frais facturés aux locataires pour la consommation d'électricité. Ces charges ont diminué en raison d'améliorations apportés aux infrastructures qui ont permis au fournisseur d'électricité de facturer directement certains locataires.

LES DÉPENSES

Les dépenses totales de l'exercice financier sont passées de 34,8 millions \$ en 2001 à 43,9 millions \$ en 2002 — soit une augmentation de 9,1 millions \$. À lui seul, le loyer représente 2,2 millions \$ de cette

augmentation et les intérêts représentent 6,3 millions \$ de cette augmentation des dépenses. Les autres frais d'exploitation n'ont augmenté que légèrement puisque les mesures d'économie décrétées par l'Administration au lendemain du 11 septembre 2001 sont demeurées en vigueur.

L'Administration exploite l'aéroport en vertu d'un bail 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 3 millions de passagers pour les années 2001 à 2004, devant augmenter par la suite à un seuil maximum de 3,3 millions de passagers au-delà de la 20^e année du bail (2017). En 2002, le loyer annuel pour les infrastructures au sol a augmenté de 24 pour cent pour atteindre 11,0 millions \$ en raison, principalement, d'une augmentation prévue du coût fixe pour chaque passager.

L'Administration capitalise l'intérêt sur la dette directement attribuable au coût de son PEA avant qu'il ne soit mis en opération. Les frais d'intérêts paraissant aux dépenses d'exploitation ont augmenté en raison de l'émission d'obligations de mai 2002 dans la mesure où aucun argent comptant n'a encore été versé au PEA. Étant donné l'ampleur du PEA, les frais d'intérêts et l'amortissement paraissant aux frais d'exploitation augmenteront de façon significative lorsque les améliorations réalisées en vertu du PEA seront mises en service.

Un contrôle plus serré des dépenses au lendemain des événements du 11 septembre a permis de contenir les augmentations du coût des matériaux, des fournitures et des services. L'Administration a réussi avec succès à maintenir ces dépenses aux niveaux de 2001 en dépit d'augmentations des coûts

de l'assurance et des avantages consentis aux employés, ainsi que des augmentations de tarifs des services publics.



« L'ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT D'OTTAWA EST UN MODÈLE DE GOUVERNANCE COMMUNAUTAIRE AVEC UNE VISION D'AFFAIRES QUI ADMINISTRE NOTRE AÉROPORT – UN TÉMOIGNAGE CLÉ DE LA CONFIANCE DU MILIEU. ELLE TIEN COMPTE DES INTÉRÊTS DE LA COLLECTIVITÉ TOUT EN ASSURANT L'AUTOSUFFISANCE FINANCIÈRE DE L'INFRASTRUCTURE, ET CE SANS FARDEAU FINANCIER POUR LE CONTRIBUABLE. »

**WALTER ROBINSON, DIRECTEUR FÉDÉRAL,
FÉDÉRATION CANADIENNE DES CONTRIBUABLES**

En décembre 2000, la Province de l'Ontario a adopté une nouvelle loi qui, à compter de 2001, indexait les paiements tenant lieu de taxes (PTLT) 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 2002 est conforme à la nouvelle législation et au nombre des passagers enregistré en 2001.

LES RESSOURCES EN CAPITAL

Conformément à son mandat, tous les revenus de l'Administration 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 2002, à l'exclusion des intérêts qui ont été capitalisés, l'Administration a effectué des versements au comptant de 122,1 millions \$ en immobilisations relativement au PEA et un montant additionnel de 3,8 millions \$ pour l'entretien de ses installations. Les revenus d'exploitation en argent comptant ont généré 13,0 millions \$ qui ont été appliqués contre ces dépenses. Les recettes provenant de l'émission d'obligations de 270 millions \$ de mai 2002 ont produit les autres revenus et permis de rembourser le financement intérimaire souscrit pour défrayer les dépenses du PEA jusqu'à la perception totale des sommes provenant de la mise en marché des obligations.

L'Administration a entrepris la construction de la composante la plus importante de la Phase 1 de son PEA en 2001. Ces travaux comprennent la construction d'une nouvelle aérogare adjacente à l'aérogare existante vieille de 40 ans, d'un parc de stationnement 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. La construction se déroule selon le budget prévu et les travaux sont en avance sur l'échéancier. On prévoit la mise en service pour le 12 octobre 2003.

On prévoit également que la Phase 2 du Programme d'expansion sera nécessaire vers l'an 2010 au coût de 40 millions \$. La Phase 3 suivra vers l'an 2020 à un coût estimatif de 50 millions \$, le tout en dollars de 1999. Les travaux des Phases 2 et 3 ont été reportés à une date indéterminée. L'Administration avait d'abord prévu les réaliser plus tôt en raison de la hausse du nombre des passagers mais depuis les événements du 11 septembre 2001, elle a choisi d'attendre jusqu'à ce que le nombre de passagers les justifie.

L'encaisse et les investissements à court terme de 124,4 millions \$ au 31 décembre 2002 comprennent les recettes provenant de l'émission d'obligations de l'Administration qui n'ont pas encore été versées au PEA. Des sommes en argent comptant ont été placées dans des investissements à court terme tel que permis par l'Acte de fiducie principale, tout en conservant les liquidités nécessaires pour alimenter les besoins du PEA.

L'Administration jouit toujours d'un crédit rotatif de 364 jours d'un montant de 120 millions \$ auprès de deux banques canadiennes.

Le Gouvernement du Canada a prolongé une assurance-responsabilité tout risque 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.



ÉQUIPE DE LA HAUTE DIRECTION

Paul Benoit, Président et chef de la direction, **John Spinks**, Vice-président, Expansion commerciale et marketing, **John Weerdenburg**, Vice-président et chef des finances, **Annette Nicholson**, Chef du contentieux, **Pierre Lanoix**, Vice-président, Exploitation et construction, **Ian Bell**, Vice-président, Services de l'aérogare et technologie de l'information, **Louise Bergevin**, Adjointe exécutive au Président, **Nicole Lund**, Directeure, Sûreté et réponse opérationnelle, **Richard Laniel**, Vice-président, Ressources humaines, **Krista Kealey**, Directeure, Communications et affaires publiques

États financiers

ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER D'OTTAWA

31 décembre 2002

Responsabilité de la direction en ce qui concerne les états financiers

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

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

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

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



Paul Benoit

Président et chef de la direction



John G. Weerdenburg, C.A.

Vice-président et chef des finances

Rapport des vérificateurs

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

Nous avons vérifié le bilan de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa au 31 décembre 2002 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 du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2002, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la Loi sur les corporations canadiennes, nous déclarons qu'à notre avis, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Deloitte & Touche s.r.l.

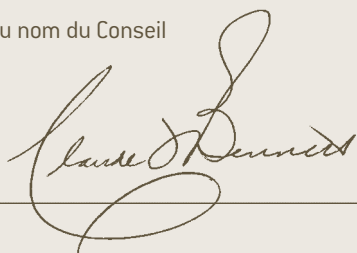
Comptables agréés
Ottawa, Ontario
Le 31 janvier 2003

Bilan

au 31 décembre 2002
(en milliers de dollars)

| | 2002 | 2001 |
|---|-------------------|-----------|
| ACTIF | | |
| Actif à court terme | | |
| Encaisse et placements à court terme | 124 409 \$ | |
| Débiteurs | 6 212 | 4 529 \$ |
| Fournitures de consommation | 360 | 361 |
| Frais payés d'avance | 928 | 463 |
| | 131 909 | 5 353 |
| Fonds de réserve pour le service de la dette (note 6 (a)) | 8 761 | |
| Frais de financement reportés (notes 2 et 6 (f)) | 4 084 | |
| Immobilisations corporelles (note 3) | 224 554 | 80 192 |
| Autres actifs (note 4) | 2 930 | 2 930 |
| | 372 238 \$ | 88 475 \$ |
| PASSIF | | |
| Passif à court terme | | |
| Endettement bancaire (note 5) | – \$ | 14 617 \$ |
| Créditeurs et frais courus | 31 604 | 14 690 |
| Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an | 273 | 257 |
| | 31 877 | 29 564 |
| Dépôts de garantie | 511 | 336 |
| Dette à long terme (note 6) | 273 519 | 3 685 |
| | 305 907 | 33 585 |
| Engagements (note 10) | | |
| Actif net (note 7) | 66 331 | 54 890 |
| | 372 238 \$ | 88 475 \$ |

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 le 31 décembre 2002

(en milliers de dollars)

| | 2002 | 2001 |
|---|------------------|------------------|
| REVENUS | | |
| Redevances générales d'aérogare et passerelles d'embarquement | 11 017 \$ | 11 171 \$ |
| Redevances d'atterrissage | 9 725 | 9 243 |
| Concessions | 6 208 | 6 430 |
| Stationnement | 5 331 | 5 641 |
| Frais d'amélioration de l'aéroport (note 7) | 13 690 | 14 082 |
| Locations de terrain et de locaux | 3 763 | 3 558 |
| Revenu d'intérêts | 3 686 | 700 |
| Autres revenus | 1 888 | 2 160 |
| | 55 308 | 52 985 |
| DÉPENSES | | |
| Loyer à Transports Canada (note 10) | 11 005 | 8 840 |
| Matériaux, fournitures et services (note 11) | 10 341 | 10 385 |
| Salaires et avantages sociaux | 9 160 | 8 417 |
| Paievements tenant lieu des impôts fonciers | 3 654 | 3 700 |
| Amortissement | 3 090 | 3 124 |
| Frais d'intérêts (note 6 (d)) | 6 617 | 304 |
| | 43 867 | 34 770 |
| EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES | 11 441 | 18 215 |
| ACTIF NET AU DÉBUT | 54 890 | 36 675 |
| ACTIF NET À LA FIN | 66 331 \$ | 54 890 \$ |

(voir les notes accompagnant les états financiers)

État des flux de trésorerie

de l'exercice terminé le 31 décembre 2002

(en milliers de dollars)

| | 2002 | 2001 |
|--|-------------------|--------------------|
| ENCAISSE PROVENANT DE (UTILISÉE DANS) | | |
| Exploitation : | | |
| Excédent des revenus sur les dépenses | 11 441 \$ | 18 215 \$ |
| Ajouter les éléments sans effet sur l'encaisse : | | |
| Amortissement | 3 090 | 3 124 |
| Perte (gain) sur vente d'immobilisations | (31) | 12 |
| Intérêts sur la dette à long terme | 106 | 100 |
| Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement d'exploitation : | | |
| Débiteurs | (1 683) | 1 503 |
| Frais payés d'avance et fournitures de consommation | (464) | (149) |
| Créditeurs et frais courus | 113 | 2 656 |
| Augmentation des dépôts de garantie | 175 | 5 |
| Total de l'exploitation | 12 747 | 25 466 |
| Financement : | | |
| Émission de dette à long terme (note 6) | 270 000 | |
| Frais de financement reportés (note 6 (f)) | (4 327) | |
| Fonds de réserve pour le service de la dette (note 6 (a)) | (8 761) | |
| Remboursement de la dette à long terme | (257) | (242) |
| Total du financement | 256 655 | (242) |
| Investissement : | | |
| Acquisition d'immobilisations | (147 230) | (56 784) |
| Produits de la vente d'immobilisations | 52 | 30 |
| Augmentation des créditeurs et frais courus se rapportant aux activités d'investissement | 16 802 | 4 544 |
| Total de l'investissement | (130 376) | (52 210) |
| Augmentation (diminution) de l'encaisse et des placements à court terme | 139 026 | (26 986) |
| Encaisse et placements à court terme (endettement bancaire) au début | (14 617) | 12 369 |
| Encaisse et placements à court terme (endettement bancaire) à la fin | 124 409 \$ | (14 617) \$ |
| L'encaisse et placements à court terme (endettement bancaire) se composent de : | | |
| Encaisse | 9 315 \$ | 2 332 \$ |
| Placements à court terme (endettement bancaire) | 115 094 | (16 949) |
| | 124 409 \$ | (14 617) \$ |

(voir les notes accompagnant les états financiers)

Notes complémentaires

de l'exercice terminé le 31 décembre 2002

(en milliers de dollars)

1. DESCRIPTION DE L'ENTREPRISE

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

Les objectifs de l'Administration sont :

- 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 de l'aéroport, tout en maintenant des tarifs raisonnables pour les usagers et en assurant un accès équitable à tous les transporteurs;
- b) d'assumer et de promouvoir le développement des terrains de l'aéroport dont l'Administration est responsable, de façon compatible avec les activités du transport aérien; et,
- c) d'accroître les installations affectées au transport et 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 du Canada pour les entreprises commerciales. La préparation de ces états financiers exige que la direction formule des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur la divulgation des actifs, des passifs, des engagements et des éventualités à la date des états financiers, ainsi que sur les dépenses et les revenus constatés au cours de l'exercice. Parmi les exemples de telles estimations et hypothèses, on peut citer la durée de vie utile des immobilisations, les évaluations de certains actifs et les provisions pour éventualités. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations. Les ajustements, si nécessaires, seront reflétés dans l'exercice au cours duquel a lieu la révision d'estimations.

Placements à court terme

Les placements à court terme, composé de dépôts à terme très liquides et d'acceptations bancaires, sont évalués au moindre du coût y compris les intérêts courus et de la valeur nette de réalisation.

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 et installations | 2,5 % – 4 % |
| Mobilier et équipement | 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 transférés aux immeubles et installations 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 redevances d'atterrissage et 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), nets des frais administratifs des compagnies aériennes, sont comptabilisés lors de l'embarquement des passagers.

Frais de financement reportés

Les frais relatifs à l'émission d'obligations de séries A et B, y compris les commissions de garantie, les honoraires professionnels, la résiliation des contrats d'échange de taux d'intérêt et les escomptes à l'émission d'obligations, sont reportés et amortis sur la durée de la dette correspondante selon la méthode de l'amortissement linéaire. L'amortissement est inclus dans les frais d'intérêts.

3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES*(en milliers de dollars)*

| | 2002 | 2001 |
|--------------------------------------|-------------------|-----------|
| Coût : | | |
| Immeubles et installations | | |
| Immeubles | 7 288 \$ | 7 288 \$ |
| Équipement de dégivrage | 6 998 | 6 960 |
| Infrastructure de services publics | 2 997 | |
| | 17 283 | 14 248 |
| Mobilier et équipement | 2 103 | 2 052 |
| Équipement informatique et logiciels | 1 073 | 1 010 |
| Véhicules | 6 443 | 5 680 |
| Améliorations locatives | 6 214 | 6 684 |
| Chaussées et surfaces pavées | 6 095 | 5 812 |
| Construction en cours | 197 429 | 53 829 |
| | 236 640 | 89 315 |
| Moins l'amortissement cumulé : | | |
| Immeubles et installations | | |
| Immeubles | 754 | 463 |
| Équipement de dégivrage | 329 | 46 |
| Infrastructure de services publics | 96 | |
| | 1 179 | 509 |
| Mobilier et équipement | 1 228 | 961 |
| Équipement informatique et logiciels | 762 | 575 |
| Véhicules | 2 375 | 1 997 |
| Améliorations locatives | 4 439 | 3 574 |
| Chaussées et surfaces pavées | 2 103 | 1 507 |
| | 12 086 | 9 123 |
| | 224 554 \$ | 80 192 \$ |

Au cours de l'exercice, des frais d'intérêts d'un montant de 4 692 mille dollars ont été capitalisés et inclus à la construction en cours (2001 – 154 mille dollars).

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

| | 2002 | 2001 |
|--|-----------------|----------|
| Participation dans les produits éventuels du 4160, promenade Riverside, au coût | 2 930 \$ | 2 930 \$ |

Le 27 mai 1999, l'Administration a convenu d'aider la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (devenue la Ville d'Ottawa) à acquérir un terrain connu sous l'appellation 4160, promenade Riverside, en donnant à la Ville d'Ottawa 50 % des fonds requis pour son acquisition. En contrepartie, la Ville a convenu d'inclure des restrictions sur l'utilisation du terrain pour s'assurer que l'utilisation éventuelle du terrain soit compatible avec les activités de l'Administration de l'aéroport. De plus, l'Administration recevra 50 % des produits futurs nets provenant de la vente, location, transfert ou cession de la propriété, le cas échéant.

5. FACILITÉS DE CRÉDIT

L'Administration maintient des accords de facilité de crédit avec deux banques canadiennes. En vertu de ces accords, l'Administration dispose d'un crédit à l'exploitation renouvelable de 364 jours d'un montant pouvant atteindre 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 garanties en vertu d'un Acte de fiducie principale (voir note 6), viennent à échéance le 31 octobre 2003 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 varient de 1,75 % à 2,50 %. En date du 31 décembre 2002, l'Administration avait affecté 4,7 millions de dollars de ces facilités de crédit au fonds de réserve de fonctionnement et d'entretien.

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

| | 2002 | 2001 |
|--|-------------------|----------|
| Obligations-recettes, 6,973 %, Série B, échéant le 25 mai 2032, intérêts à payer le 25 mai et le 25 novembre de chaque année jusqu'à l'échéance à partir du 25 novembre 2002, remboursables en versements semestriels de principal, à payer à chaque date de versement d'intérêts à partir du 25 novembre 2004 | 150 000 \$ | |
| Obligations-recettes, 5,64 %, Série A, échéant le 25 mai 2007, intérêts à payer chaque année le 25 mai et le 25 novembre jusqu'à l'échéance, à partir du 25 novembre 2002 | 120 000 | |
| 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 | 1 909 | 2 166 \$ |
| 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 | 1 883 | 1 776 |
| | 273 792 | 3 942 |
| Tranche échéant à moins d'un an | 273 | 257 |
| | 273 519 \$ | 3 685 \$ |

(a) Émission d'obligations

En mai 2002, l'Administration a complété une émission d'obligations de 270 millions de dollars en deux séries. Les obligations-recettes de 120 millions de dollars de Série A à 5,64 %, viennent à échéance le 25 mai 2007. Les obligations-recettes de 150 millions de Série B à 6,973 %, viennent à échéance le 25 mai 2032. Le produit net de cette offre est utilisé pour le financement du Programme d'expansion de l'aéroport et pour les affaires générales de la société. Ces affaires comprennent le refinancement de l'endettement bancaire actuel encouru par l'Administration aux fins du Programme d'expansion de l'aéroport et le financement du Fonds de réserve au service de la dette de 8,6 millions de dollars requis par l'Acte de fiducie principale contracté par l'Administration à l'égard de cette offre.

Les obligations sont des obligations directes de l'Administration, du même rang que toutes les autres dettes émises par l'Acte de fiducie principale. Toutes les dettes, y compris les emprunts en vertu des facilités de crédit bancaires, sont garanties en vertu de l'Acte de fiducie principale, par une cession des revenus et des débiteurs s'y rapportant, une garantie sur les fonds de réserve et certains comptes de l'Administration ainsi qu'une hypothèque non-enregistrée sur le droit de tenure à bail de l'aéroport.

Conformément aux conditions de l'Acte de fiducie principale, l'Administration doit établir et maintenir avec un fiduciaire un fonds de réserve pour le service de la dette d'environ 8,6 millions de dollars. Au 31 décembre 2002, le Fonds de réserve pour le service de la dette consistait en 8,6 millions de dollars en dépôts détenus en fiducie et portant intérêts. Ces fonds de fiducie sont détenus en faveur des porteurs d'obligations pour utilisation et fonctionnement, en vertu des conditions de l'Acte de fiducie principale. De plus, l'Administration doit maintenir un fonds de réserve de fonctionnement et d'entretien d'environ 4,7 millions de dollars. Le fonds de réserve de fonctionnement et d'entretien doit être satisfait par des liquidités, des lettres de crédit, ou la disponibilité inutilisée dans le cadre du crédit consenti par des établissements financiers décrit ci-dessus.

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

32

(d) Frais d'intérêts

| | <u>2002</u> | <u>2001</u> |
|----------------------------|------------------|-------------|
| Intérêts d'obligations | 10 431 \$ | |
| Frais d'intérêts – autres | 878 | 458 \$ |
| | 11 309 | 458 |
| Moins l'intérêt capitalisé | (4 692) | (154) |
| | 6 617 \$ | 304 \$ |

(e) Les versements futurs en capital requis pour rembourser la dette sont les suivants :

| | |
|--------------------|---------|
| 2003 | 273 \$ |
| 2004 | 368 |
| 2005 | 551 |
| 2006 | 750 |
| 2007 | 121 387 |
| Total par la suite | 150 463 |

(f) Frais de financement reportés

| | <u>2002</u> | <u>2001</u> |
|-------------------------------|-----------------|-------------|
| Frais de financement reportés | 4 327 \$ | |
| Moins l'amortissement cumulé | (243) | |
| | 4 084 \$ | – |

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 aéroportuaires (FAA) au montant de 10.00 \$ par passager montant à bord d'un avion, pour financer les coûts des principales dépenses en immobilisations en vertu du Programme d'expansion de l'aéroport. Ces frais augmenteront à 15.00 \$ le 1^{er} janvier 2003. 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.

| | 2002 | Cumul à ce jour |
|--|-------------------|-------------------|
| Dépenses du Programme d'expansion de l'aéroport : | | |
| Gare pour passagers, infrastructure côté piste et autres dépenses du programme | 138 909 \$ | 192 616 \$ |
| Immeuble de services généraux, mobilier et équipement | — | 7 464 |
| Équipement de dégivrage | 37 | 6 997 |
| Charge d'intérêts | 6 396 | 6 396 |
| Intérêt capitalisé | 4 692 | 4 846 |
| | 150 034 | 218 319 |
| Rentrées de fonds des FAA | | |
| Revenus des FAA – après frais de recouvrement | 13 690 | 46 581 |
| Intérêts sur les fonds excédentaires | 2 950 | 3 010 |
| | 16 640 | 49 591 |
| Augmentation des débiteurs | (146) | (1 402) |
| Revenus des FAA – montants encaissés | 16 494 | 48 189 |
| Excédent des dépenses du Programme d'expansion de l'aéroport sur les FAA encaissés | 133 540 \$ | 170 130 \$ |
| Au 31 décembre 2002, l'actif net de l'Administration comprenait : | | |
| | 2002 | 2001 |
| Actif net fourni par les frais d'améliorations de l'aéroport : | | |
| Cumul des frais d'amélioration de l'aéroport et intérêts sur les fonds excédentaires | 49 591 \$ | 32 951 \$ |
| Moins l'amortissement cumulé des actifs du Programme d'expansion de l'aéroport | 1 083 | 509 |
| Charge d'intérêts | 6 396 | — |
| | 42 112 | 32 442 |
| Actif net fourni par les autres activités : | | |
| Cumulé à la fin | 24 219 | 22 448 |
| | 66 331 \$ | 54 890 \$ |

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 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 2002, le statut du régime de retraite est le suivant :

| | 2002 | | 2001 |
|--|---------------|----|-----------|
| Juste valeur de l'actif du régime | 15 160 | \$ | 15 550 \$ |
| Obligations au titre des prestations constituées | 15 534 | | 15 808 |
| Situation de capitalisation – [déficit] | (374) | \$ | (258) \$ |
| Actif au titre des prestations constituées | 374 | \$ | 242 \$ |

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 :

| | 2002 | | 2001 |
|--|--------------|----|----------|
| Obligations au titre des prestations constituées | 1 704 | \$ | 1 238 \$ |
| Passif au titre des prestations constituées | 753 | \$ | 483 \$ |

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 :

| | 2002 | 2001 |
|--|--------------|--------|
| Taux d'actualisation | 6,5 % | 6,0 % |
| Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme | 7,3 % | 7,3 % |
| Taux de croissance de la rémunération | 4,0 % | 4,0 % |
| Taux d'augmentation des coûts relatifs aux soins médicaux et de santé | 9,0 % | 10,0 % |
| Diminuant graduellement 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 :

| | 2002 | 2001 |
|---|---------------|--------|
| Élément du régime de pension à prestations déterminées | 442 \$ | 436 \$ |
| Élément du régime à cotisations déterminées | 134 \$ | 97 \$ |
| Autres avantages complémentaires de retraite et avantages sociaux | 345 \$ | 238 \$ |

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

| | 2002 | 2001 |
|----------------------------|---------------|--------|
| Cotisations de l'employeur | 567 \$ | 568 \$ |
| Cotisations des employés | 233 \$ | 234 \$ |
| Prestations payées | 345 \$ | 294 \$ |

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 et des taux actuels du marché pour les mêmes instruments ou des instruments similaires.

Contrats de swap de taux d'intérêts

Avant 2002, 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 mai 2002, en étroite concordance avec l'offre d'obligations-recettes, l'Administration a cessé tous les contrats de swap de taux d'intérêts ayant entraîné un montant à payer de 1 428 mille dollars. Ce montant est inclus dans les frais de financement reportés.

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. Environ 68 % des frais de redévance d'atterrissage et des revenus d'aérogare de l'Administration découle d'une seule compagnie aérienne. Le trafic d'origine et de destination représente environ 93 % de l'activité totale des passagers; même si le service est concentré sur une seule compagnie aérienne, l'Administration pense qu'un changement dans l'industrie du transport aérien ne provoquerait pas d'impact à long terme sur les revenus d'exploitation.

10. COMMITMENTS

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, et est sujette à des ajustements pour cause d'inflation. Le loyer de participation est établi en fonction de l'accroissement des revenus, et débute dans la onzième année du bail, soit 2007. L'Administration et les autres aéroports canadiens sont actuellement en train de négocier avec Transports Canada pour réviser la formule de loyer.

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

| | |
|------|------------------|
| 2003 | 11,3 millions \$ |
| 2004 | 11,6 millions \$ |
| 2005 | 13,0 millions \$ |
| 2006 | 13,3 millions \$ |
| 2007 | 15,6 millions \$ |

De surcroît, au 31 décembre 2002, le montant total des engagements d'exploitation de l'Administration, dans le cours normal des affaires, est d'environ 3,5 millions de dollars par année pour des périodes pouvant aller jusqu'à 5 ans. L'Administration a également des engagements globaux associés à la construction en cours du programme d'expansion de l'Administration de 310 millions de dollars. Ces engagements globaux s'élèvent à 218 millions de dollars dont 156 millions de dollars à ce jour ont été encourus.

11. ACCORD DE CONTRIBUTION

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 2001 aux É.-U.. Ce programme prenait fin le 31 mars 2002. L'Administration a comptabilisé 0,5 millions de dollars (400 000 \$ en 2001) dans le cadre de ce programme. Ces montants sont comptabilisés en diminution des coûts de fonctionnement connexes inclus à l'état des résultats.

En 2002, l'Administration a participé à un accord de contribution avec l'Administration canadienne de sûreté du transport aérien (ACSTA), agent du gouvernement canadien, aux fins de contribution, par ACSTA, aux frais du maintien de l'ordre encourus par l'Administration pour assumer ses responsabilités. Les contributions sont déterminées chaque année par ACSTA jusqu'à un maximum ne devant pas dépasser les coûts admissibles encourus par l'Administration pour assurer ces services. Ce contrat doit être prolongé chaque année si nécessaire. L'Administration a accumulé des contributions d'un montant de 750 000 \$ dans le cadre de ce contrat et a comptabilisé ce montant comme réduction des frais d'exploitation connexes inclus à l'état des résultats.

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.

ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL D'OTTAWA

Tél : (613) 248-2000

Télec : (613) 248-2003

Relations médias : (613) 248-2050

www.ottawa-airport.ca