

RAPPORT ANNUEL 2003

OTTAWA



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

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

TÉL : (613) 248-2000

TÉLÉC : (613) 248-2003

RELATIONS MÉDIATIQUES : (613) 248-2050

WWW.OTTAWA-AIRPORT.CA

BIENVENUE au nouvel AÉROPORT INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER d'OTTAWA

VISION :

« ÉTABLIR DES LIENS AVEC LE MONDE »

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;

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 DE NOS DIFFÉRENTES CLIENTÈLES ET MÊME LES DÉPASSER;

RÉALISER NOTRE MISSION DE MANIÈRE RESPONSABLE, EN TOUTE INTÉGRITÉ ET EN TOUTE TRANSPARENCE.



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	5
MESSAGE DU PRÉSIDENT	7
RÉTROSPECTIVE 2003	9
REVUE FINANCIÈRE 2003	20
VERS L'AVENIR – LE PLAN STRATÉGIQUE DE CINQ ANS	25
RÉGIE	27
ÉTATS FINANCIERS	35

ÉQUIPE DE LA HAUTE DIRECTION

(de gauche à droite)

PIERRE LANOIX

Vice-président,
Exploitation et construction

IAN BELL

Vice-président,
Service de l'aérogare
et technologie de l'information

RICHARD LANIEL

Vice-président, Ressources humaines

KRISTA KEALEY

Directeure, Communications
et affaires publiques

JOHN SPINKS

Vice-président,
Expansion commerciale
et marketing

ANNETTE NICHOLSON

Chef du contentieux
et secrétaire corporative

LOUISE BERGEVIN

Adjointe exécutive au Président

JOHN WEERDENBURG

Vice-président
et chef des finances

PAUL BENOIT

Président et chef de la direction



INTRODUCTION

PAR LA COLLECTIVITÉ ET POUR LA COLLECTIVITÉ

Cette devise est devenue le mantra de l'Administration aéroportuaire pendant le Programme d'expansion de l'aéroport (PEA) qui a atteint son point culminant lors de l'ouverture de la nouvelle aérogare ultramoderne d'Ottawa le 12 octobre 2003. C'est une devise que chaque membre de l'équipe de l'Administration aéroportuaire gardera probablement pendant longtemps.

Financé entièrement grâce aux frais d'amélioration aéroportuaire et sans aucune aide gouvernementale, le PEA de 310 millions de dollars s'est terminé six mois avant la date prévue et sans dépasser le budget : c'est rare dans le monde des grands projets de construction.

Comment y sommes-nous parvenus? Grâce à l'intervention personnelle de tous les niveaux de l'organisation, en accordant une grande attention aux détails et en collaborant avec des gestionnaires de projet et des professionnels aussi voués à la réussite du projet que l'était l'Administration aéroportuaire d'Ottawa.

Sommes-nous fiers? Et comment! Nous avons doté la région d'une installation de calibre international qui répondra aux besoins du milieu pendant des décennies.

Qu'est-ce que la collectivité pense du nouvel aéroport? Que c'était grand temps. La capitale nationale attendait patiemment une installation convenant à la capitale d'un pays du G8 et qui accueille des gens du monde entier dans notre belle ville et région.

Que nous réserve l'avenir? Comme nous n'avons pas de boule de cristal, nous pouvons seulement affirmer que l'industrie montre des signes d'amélioration : le trafic voyageur a augmenté légèrement et tous les indicateurs économiques laissent entrevoir une conjoncture plus favorable en 2004. Nous sommes prêts à accueillir les voyageurs, prêts pour l'avenir.

À la lecture de ce Rapport annuel, vous apprendrez à connaître une partie des caractéristiques du nouvel aéroport, la raison d'être de certains des choix architecturaux que nous avons faits et ce qu'ils représentent. Nous avons hâte d'entendre vos commentaires – après tout, vous faites partie de notre collectivité.

Bienvenue au nouvel Aéroport international d'Ottawa.



Enregistrement au 3^e niveau

**NOUS SOMMES PRÊTS
À ACCUEILLIR LES
VOYAGEURS, PRÊTS
POUR L'AVENIR.**

LE JEU D'EAU

LES COURS D'EAU ONT TOUJOURS DÉFINI LA CAPITALE NATIONALE SUR LES PLANS GÉOGRAPHIQUE ET POLITIQUE. C'EST À DESSEIN ET NON PAR HASARD QU'OTTAWA EST SISE AU CONFLUENT DES RIVIÈRES DES OUTAOUAIS, RIDEAU ET GATINEAU, AU PIED DES CHUTES DE LA CHAUDIÈRE. LONGTEMPS AVANT L'ÈRE DE L'AVIATION, CES COURS D'EAU ONT SERVI À L'EXPLORATION ET AU COMMERCE, AINSI QU'À PARCOURIR UN PAYS QUI DEVAIT DEVENIR LE CANADA.



Photo: James Dow

Le concept du jeu d'eau intégré dans l'aérogare représente les étendues d'eau qui constituent le paysage de la région. Tumulueuses et rocailleuses, les chutes de la Chaudière sont magnifiquement représentées au troisième niveau. L'endroit où se trouve l'Inukshuk offre aux voyageurs un coin qu'ils qualifient de paisible, agrémenté par le ruissellement de l'eau sur les roches.

La salle des départs au deuxième niveau héberge la représentation spectaculaire des chutes Rideau où l'eau coule ensuite dans notre interprétation du Canal Rideau, où se retrouve un canot d'écorce algonquin.

Dans l'aire des arrivées au rez-de-chaussée, nos visiteurs sont accueillis par ce qui est devenu la vue caractéristique de l'Aéroport international d'Ottawa – une illustration de la dernière écluse du réseau qui relie le lac Ontario, depuis Kingston, à la rivière des Outaouais.

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

CLAUDE BENNETT

Lorsque j'ai été invité à siéger au Conseil d'administration de l'Administration aéroportuaire d'Ottawa en 1995 à titre de membre fondateur, la privatisation de l'aéroport commençait à peine à se dessiner. C'est grâce à l'effort collectif du Conseil d'administration et de l'équipe de la haute direction que nous avons réalisé, au cours des années qui ont suivi, ce que certains ont jugé incroyable.

Sans compter que nous avons amélioré considérablement la situation financière de l'aéroport et créé une entreprise viable, nous avons pu investir dans l'infrastructure et l'exploitation. Nous sommes maintenant très bien positionnés pour l'avenir. Nous sommes devenus un intervenant économique important et un pivot de la croissance de la région.

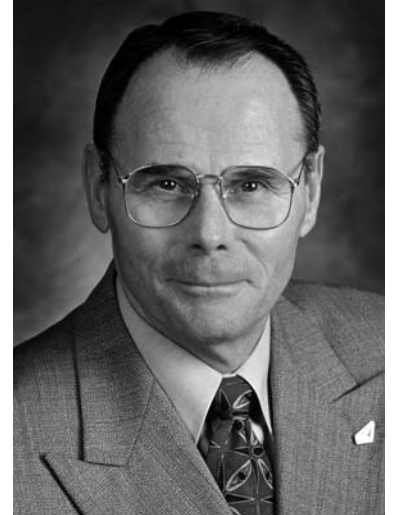
La construction d'une aire de prédédouanement des États-Unis a été un des premiers projets que nous avons lancés en 1997. Ce service a en fait ouvert la région aux voyages sans escale vers les États-Unis et mis fin aux correspondances obligatoires par Montréal et Toronto. Au moment où le secteur de la technologie explosait, ce projet s'est révélé à lui seul un important catalyseur.

La construction de l'Édifice des services intégrés a constitué la première incursion de l'Administration aéroportuaire dans le monde des grands projets de construction. Cette première qui a donné à l'équipe chargée du projet d'expansion la confiance et l'assise dont elle avait besoin pour passer à l'étape suivante du Programme d'expansion de l'aéroport, soit la construction de la nouvelle aérogare magnifique qui dessert maintenant la collectivité.

La collaboration entre les intervenants est toujours critique, encore plus dans le cas de projets d'envergure comme le Programme d'expansion de l'aéroport. Je profite de l'occasion pour remercier le milieu du climat de confiance qui a transcendé tout l'exercice : vous avez compris notre vision, ce qu'elle signifierait en fin de compte pour la région, et vous avez appuyé le projet jusqu'à son aboutissement.

Depuis mon arrivée au Conseil d'administration, j'ai eu le privilège de travailler avec un groupe de professionnels talentueux de diverses disciplines qui ont tous laissé leur marque dans l'orientation de ce qui est maintenant l'Aéroport international d'Ottawa. Je remercie les membres du Conseil d'administration de leur dévouement et de leur appui.

Je remercie le Comité de surveillance du Programme de l'expansion de l'aéroport qui a montré un engagement inébranlable envers le projet et a guidé et conseillé la direction et les équipes du projet.

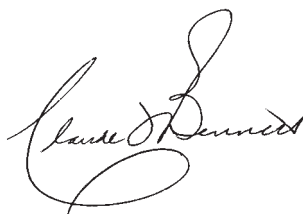


**NOUS SOMMES
MAINTENANT TRÈS BIEN
POSITIONNÉS POUR
L'AVENIR. NOUS SOMMES
DEVENUS UN INTERVENANT
ÉCONOMIQUE IMPORTANT
ET UN PIVOT DE LA
CROISSANCE DE LA RÉGION.**

Les membres de l'équipe de l'Administration aéroportuaire se sont consacrés corps et âme au projet. Ils ont eu des décisions difficiles à prendre et ont dû sacrifier du temps avec leur famille et d'autres priorités pour que le projet aboutisse. Je leur souhaite bonne chance au cours des étapes suivantes du projet dont j'ai hâte de suivre l'évolution continue.

Nous avons déclaré qu'il s'agissait d'un projet réalisé par la collectivité et pour la collectivité. Nous n'aurions pu si bien dire. Compte tenu du nombre de corps de métiers locaux et d'entreprises de la région qui ont travaillé au projet, c'est avec fierté que nous pouvons parler d'un aéroport communautaire.

Mon mandat au Conseil d'administration prendra fin au début de 2004, mais j'en garderai des souvenirs qui font chaud au cœur et un véritable sentiment de fierté à l'égard de ce que nous avons accompli – ensemble.

A handwritten signature in black ink, reading "Claude Bennett". The signature is written in a cursive, flowing style with a large initial "C" and "B".

Claude Bennett

MESSAGE DU PRÉSIDENT

PAUL BENOIT

Nous avons réussi! Nous vous avions dit il y a un an que nous terminerions le projet six mois avant la date prévue et sans dépasser le budget. Le 12 octobre 2003, nous avons livré la nouvelle aérogare aux collectivités de la région.

Le projet était ambitieux : c'était en fait le plus gros projet privé de construction jamais entrepris dans la région. Il a été scruté à la loupe et les pressions financières ont été constantes. Les décisions difficiles ont toutefois été prises et nous avons tenu nos interlocuteurs et le milieu au courant de l'évolution du projet.

La façon de percevoir et d'utiliser les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) et de payer pour l'agrandissement de l'aéroport suscite souvent la confusion dans la collectivité. Nous prélevons 15 \$ par voyageur embarqué et cet argent sert uniquement à payer pour l'agrandissement. Les revenus tirés des droits d'atterrissage, des stationnements et des concessions, etc., servent à payer les immobilisations et les dépenses d'exploitation : les deux flots de revenus sont toujours suivis séparément.

Beaucoup de gens se sont demandé si nous avions les moyens de réaliser ce projet compte tenu de la situation de l'industrie. La réponse est oui. Je demanderai aussi si nous avions les moyens de ne pas aller de l'avant. Il est clair que la réponse est non : la capitale nationale était desservie parce que beaucoup de gens considéraient comme une aérogare du tiers monde. Les installations ralentissaient la croissance et ne nous permettaient pas d'exploiter les progrès de la technologie et du matériel.

Nous venons tout juste de terminer le premier volet d'un projet qui en comporte trois et positionnera l'Aéroport international d'Ottawa pour prendre de l'expansion pendant des décennies encore. Nous aborderons les volets suivants à mesure que la demande le justifiera et que notre situation financière le permettra. Nous serons aussi prudents qu'au cours du premier volet.

Le succès que nous avons connu en 2003 aurait été impossible sans le dévouement des employés de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa. Ils ont dépassé leurs domaines d'expertise pour accepter de jouer des rôles qu'ils ont littéralement appris en cours de route. Que ce soit pour coordonner tous les aspects du déménagement, faciliter les essais et les simulations de matériel et de systèmes, agir comme ambassadeurs bénévoles pour aider les voyageurs et les visiteurs, tous y ont donné de leur temps personnel pour aider. Je leur en serai éternellement reconnaissant.

J'apprécie aussi énormément la qualité du travail effectué par les corps de métiers qui ont participé au projet. L'attention qu'ils ont accordée à la sécurité au travail a aidé énormément à terminer l'édifice aussi longtemps d'avance : il n'y a eu aucun accident entraînant une perte de temps durant le projet.



**LE SUCCÈS QUE NOUS AVONS
CONNU EN 2003 AURAIT
ÉTÉ IMPOSSIBLE SANS LE
DÉVOUEMENT DES EMPLOYÉS
DE L'ADMINISTRATION DE
L'AÉROPORT INTERNATIONAL
D'OTTAWA.**

Je remercie enfin le Conseil d'administration, dirigé par son président, Claude Bennett, d'avoir appuyé notre équipe et de nous avoir fait confiance en croyant que nos décisions étaient mûrement réfléchies. Les conseils judicieux de tous les membres du Conseil d'administration se sont révélés très précieux et ont été bien accueillis.

Sans compter le Programme d'expansion de l'aéroport, l'année 2003 a été chargée de défis. Même si elle a commencé du bon pied par une augmentation des volumes des voyageurs, plusieurs coups ont frappé l'industrie au cours de la première moitié de l'année et en ont arrêté carrément la croissance. La guerre en Irak, le syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) et Air Canada qui a demandé la protection contre ses créanciers sont quelques-unes des difficultés que l'industrie a connues.

Lorsque l'on tient compte des enjeux et de l'incapacité continue du gouvernement fédéral de faire face aux réalités de l'industrie du transport aérien, la conjoncture est très difficile. Les représentants du gouvernement ont déclaré que la question du loyer est à l'étude, mais leur étude est devenue « l'histoire sans fin ». En 2003, le loyer de l'Aéroport international d'Ottawa a atteint 11,3 millions de dollars. Il continuera d'augmenter constamment, ce qui nous empêchera de réduire les frais que nous exigeons de nos partenaires de l'industrie du transport aérien et des clients en général, au moment où ils ont désespérément besoin d'un peu de répit.

Le volume des voyageurs a augmenté peu à peu à la fin de 2003. Nous attendons avec impatience une meilleure année 2004, des augmentations régulières des volumes et une plus grande stabilité dans l'industrie. Maintenant que la nouvelle aérogare est ouverte, nous sommes prêts.



Paul Benoit

RÉTROSPECTIVE 2003

L'année 2003 a certainement été excitante pour l'Administration aéroportuaire et la collectivité avec l'ouverture de l'aérogare. Ce fut aussi, toutefois, une grande année pour beaucoup d'autres raisons, dont la moindre n'est pas que nous avons réussi à survivre à une des années les plus difficiles que l'industrie ait connues.

Les volumes de voyageurs commençaient à peine à se redresser lorsqu'une série d'événements les ont ramenés au niveau de 2002. Le début de la guerre en Irak et les menaces à la sécurité qui en ont découlé et ont incité les gens à rester chez eux ont porté le premier coup. Les déplacements transfrontaliers ont été particulièrement touchés : le nombre des voyageurs a diminué au total de 2,4 % pour l'année.

Le syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) qui a suivi a eu des répercussions quasi catastrophiques pour les compagnies aériennes, les aéroports et des collectivités au complet. La crainte de la maladie et de l'inconnu a éloigné les touristes des grands centres et, certainement, des avions.

En avril, Air Canada a demandé la protection sous la Loi sur les faillites, ce qui a eu des répercussions sur le bilan à la fois des aéroports et des fournisseurs. Nous en avons ressenti les effets pendant le reste de l'année, même si vers la fin de 2003, l'avenir semblait plus prometteur pour le plus gros transporteur du Canada.

Si l'on y ajoute l'encéphalopathie spongiforme bovine (ESB), mieux connue sous le nom de maladie de la vache folle, et une panne d'électricité majeure, la tempête parfaite de 2002 est devenue le tsunami parfait de 2003.

Grâce toutefois à l'équipe de l'Administration aéroportuaire qui a surveillé de près le bilan et à un engagement inébranlable à l'égard du projet, nous avons réussi en dépit des contretemps – et les résultats le prouvent. À la fin de l'année, le trafic avait augmenté de 1,41 % pour atteindre 3 262 597 voyageurs (2 491 943 domestiques, 588 088 transfrontaliers et 182 566 internationaux).

Voici ce qui s'est passé d'autre en 2003...

NOUS AVONS DÉMÉNAGÉ!

Le 11 octobre, une fois les derniers vols traités, nous avons mis fin aux activités dans l'ancienne aérogare. Disposant d'environ cinq heures avant le premier vol le matin du 12, nous avons procédé au grand déménagement.

Après des mois de planification détaillée et minutieuse, l'équipe chargée du déménagement a travaillé toute la nuit pour transférer les services dans la nouvelle aérogare. Les possibilités d'échec ne manquaient pas, mais l'équipe l'a emporté et le déménagement a eu lieu. Le lendemain matin, les panneaux d'affichage des voies de circulation pointaient vers le nouvel édifice, le stationnement était ouvert, les voyageurs étaient traités dans la nouvelle aérogare et nous étions en affaires.



Photo: James Dow

Le canot d'écorce algonquin

Lorsque les Algonquins ont guidé les premiers explorateurs européens qui ont remonté la rivière des Outaouais, ceux-ci ont appris à connaître non seulement la voie d'accès au continent, mais aussi la seule embarcation capable de naviguer sur les rivières sauvages du Canada. On a par la suite adapté le canot au transport des marchandises pour la traite des fourrures. À son zénith, 80 % des commerçants de fourrures descendaient la rivière des Outaouais en canots d'écorce et passaient directement devant le futur emplacement du Parlement.

Le canot dans la salle des départs des vols domestiques est un authentique canot d'écorce algonquin construit par Peter Maranda, maître artisan et aîné algonquin du Lac Barrière, au Québec. C'est un des deux canots identiques qu'il a construits au cours de l'été 1971. Le Parti libéral du Canada a choisi l'autre comme cadeau de mariage symbolique et bien adapté pour le premier ministre Pierre Elliot Trudeau, canoëiste chevronné qui a sillonné un grand nombre des grands cours d'eau du Canada.



L'INUKSHUK

Le magnifique Inukshuk, qui orne le troisième niveau de l'aérogare, a été conçu et construit par Peter Katorka, aîné de Naujaat-Repulse Bay, au Nunavut, et par Peter Imiq, commissaire du Nunavut, qui est né et a été élevé à Naujaat-Repulse Bay, au Nunavut.

Les roches proviennent de diverses collectivités du Nunavut et forment une structure très traditionnelle représentant le thème du « voyage ». Les Inuits cherchent leur voie en regardant par le trou au centre d'un Inukshuk qui, dans ce cas-ci, pointe vers la piste que les avions empruntent pour décoller vers le Nord.

First Air, la compagnie aérienne du Nord, a commandé l'Inukshuk et en a fait don.



Nous avons accueilli beaucoup de visiteurs pendant les premiers jours : le public curieux voulait voir la raison de toute l'agitation. Ce que les visiteurs ont trouvé à leur arrivée, c'est une nouvelle structure ultramoderne de 650 000 pieds carrés sur trois niveaux : enregistrement au troisième niveau, point de fouille et départs au deuxième et arrivées au rez-de-chaussée. Ce nouveau concept constitue une première au Canada. Même si l'édifice semble énorme et intimidant, les plafonds cathédrale et les vastes verrières donnent autant aux voyageurs qu'aux visiteurs une vue imprenable et une excellente visibilité. Les voyageurs nous ont dit que la circulation se faisait intuitivement dans l'édifice, ce qui signifie que nous avons réussi.

Nous avons construit l'aérogare en pensant aux voyageurs et nous espérons qu'elle continuera de rapprocher la collectivité du reste du monde.

CHANGEMENTS – OPÉRATIONS CÔTÉ PISTE

Lorsque le public pense aux changements survenus à l'aéroport, il y a des chances qu'il pense seulement à la nouvelle aérogare magnifique. A-t-on modifié les aires d'entretien et de service des aéronefs et de chargement des bagages? La réponse est oui, et les changements à l'extérieur sont aussi importants qu'à l'intérieur.

L'aire de trafic est plus vaste qu'à l'ancienne aérogare. La profondeur accrue de l'aire de trafic permet aux aéronefs de circuler dans les deux sens, ce qui était impossible à l'ancienne aérogare. Cela signifie que deux des aéronefs les plus gros pourraient traverser l'aire de trafic en même temps. Cela signifie aussi que lorsque des avions quittent les portes d'embarquement, d'autres peuvent circuler sans être obligés de s'arrêter et d'attendre. Autrement dit, l'aire de trafic plus vaste augmentera la capacité et réduira les retards.

REVUE DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES (000 \$)

	1999	2000	2001	2002	2003
Revenus	38 484 \$	53 140 \$	52 985 \$	55 308 \$	63 320 \$
Dépenses	30 560	31 669	34 770	43 867	50 915
Excédent	7 924	21 471	18 215	11 441	12 405
Immobilisations	6 969	13 763	56 784	147 473	111 064
Encaisse (Dépassement bancaire), au 31 décembre	4 064	12 369	(14 617)	(145 591)	(244 310)
Revenus des FAA	3 860	14 949	14 082	13 690	20 838



Photo: Randy Harquail

L'écran vidéo géant Panasonic

Lorsque l'équipe de l'Administration a envisagé pour la première fois d'installer un écran vidéo géant dans l'aire des arrivées, le choc causé par le prix a bien failli faire avorter le projet. L'Administration a toutefois pu aller de l'avant en sollicitant des commandites. Panasonic a décidé de commanditer le matériel et Radio Canada a conclu avec enthousiasme un partenariat avec l'Administration pour offrir l'édition inaugurale des nouvelles de l'aéroport sur les ondes de CBC Newsworld.

La murale vidéo ne fait pas qu'offrir aux passagers des nouvelles d'actualité : un écran secondaire permet à nos partenaires touristiques de présenter leurs événements et ce que la région offre à nos visiteurs. Quel accueil bien choisi dans la capitale nationale.



La perfection entre ciel et terre

Un papillon voltige au-dessus d'une fleur... entre ciel et terre. **La perfection entre ciel et terre/The Perfect Take Off.** Cette image et ce slogan communiquent l'essence même de l'aboutissement du PEA et de l'ouverture de la nouvelle aérogare. Le concept graphique a servi pour toutes les communications portant sur l'ouverture de la nouvelle aérogare afin de faire passer une image uniforme et positive à tous nos interlocuteurs.

On considère que le papillon représente la dernière étape d'une métamorphose – évolution comportant de nombreuses étapes préliminaires et aboutissant à la naissance d'une magnifique créature ailée qui prend son envol, un peu beaucoup comme la construction et l'ouverture de la nouvelle aérogare.

On a construit deux nouveaux corridors pour véhicules dans l'aire de trafic. Le premier, le « corridor de circulation avant », sert au trafic qui passe devant l'aéronef. Les petits véhicules de service et de soutien au sol utiliseront ce corridor, tandis que les plus gros, comme les camions de ravitaillement, utiliseront celui qui passe derrière l'aéronef, soit le « corridor de circulation arrière ». Ce changement améliorera la sécurité et l'efficacité du milieu de travail du personnel au sol affecté à l'aire de trafic.

NOTRE ENTREPRISE A PRIS DE L'EXPANSION

La capacité de l'aéroport de générer de nouveaux revenus repose sur les activités commerciales, la vente au détail et la mise en valeur du parc immobilier. L'aménagement nous permettra d'offrir des services plus complets à notre public voyageur.

L'aménagement des terrains s'est déroulé à vive allure en 2003. Plusieurs des agences de location de véhicules qui ont un comptoir à l'aéroport ont décidé de construire leurs propres installations d'entretien au lieu de continuer de louer de l'espace de l'Administration aéroportuaire. Hertz a ouvert ses installations au début de l'année et les travaux de construction de celles d'Avis et d'Alamo/National ont commencé plus tard au cours de l'année.

Après avoir lancé un appel d'offres visant à accorder des contrats de concessionnaire principal des services de restauration et de vente au détail dans la nouvelle aérogare, nous avons choisi nos partenaires ; Cara et Hachette Distribution Services (HDS) n'ont pas ménagé leurs efforts au cours des mois qui ont précédé l'ouverture pour que leur nouveaux locaux soient prêts à accueillir le public.

Cara a ouvert de nouveaux services de restauration magnifiques qui ont haussé la barre des services que nous offrons. Avec son mur vitré qui surplombe la piste, Nate's Rideau Bar and Grill accueille non seulement les voyageurs, mais aussi quiconque aime regarder des avions décoller et atterrir. Les voyageurs qui franchissent les postes de contrôle de sécurité préembarquement auront accès à plusieurs établissements, y compris Sbarro Pizzeria et Byward Taps, nouveau restaurant avec service aux tables qui offre de tout, du petit déjeuner aux salades en passant par les amuse-gueule. The Senate Chambers permet aux voyageurs qui prennent un vol transfrontalier de s'asseoir pour avaler rapidement une bouchée avant de décoller.

Bien entendu, Tim Hortons, Swiss Chalet, Harvey's et Second Cup offrent aux visiteurs et aux voyageurs leurs services habituels bien connus.

HDS exploitait les magasins Relay dans l'ancienne aérogare et offre davantage de services de vente au détail dans la nouvelle. Relay a déménagé et occupe une plus grande surface à la fois dans l'aire hors sécurité et dans la zone de sécurité. Bentley a maintenant un comptoir dans le salon des vols domestiques. Nous avons accueilli Saveurs d'Ottawa, détaillant de produits gastronomiques,

le magasin de jouets Fuzzy Wuzzy, Discover Ottawa, \$15 Boutique et The Great Canadian Book Company dans la nouvelle aérogare.

Situé à l'intérieur de Relay au troisième niveau, le magasin de disques Virgin Records constitue peut-être un des nouveaux arrivants les plus intéressants à se greffer au groupe de détaillants. Acquis en 2001 par la société mère de HDS, Lagardère, ce comptoir à l'Aéroport international d'Ottawa représente le premier emplacement de Virgin dans un aéroport canadien.

Nous avons aussi gardé un peu de saveur locale et nous sommes heureux que The Home Team Sports soit demeurée à l'aéroport et continue d'y offrir des produits de la LNH et d'autres articles de sport. Le magasin de vin de l'ancienne aérogare est devenu The Ice Wine Store dans la nouvelle et s'attire les éloges enthousiastes du public. Une autre entreprise locale, le Centre d'affaires Rideau, a ouvert ses portes dans l'aire de sécurité afin d'offrir un coin privé à nos gens d'affaires qui veulent travailler un peu en attendant leur vol.

NOUS AVONS VENDU OTTAWA AU MONDE

Le maintien du chiffre d'affaires de l'aéroport passe par la variété. Nous avons redoublé d'efforts en 2003 pour augmenter le nombre de destinations offertes et celui des vols d'arrivée et de départ.

L'Administration a continué de rencontrer des transporteurs aériens qu'elle accueille déjà, ainsi que d'autres qui pourraient éventuellement se joindre à nous, et de collaborer avec eux pour offrir d'autres itinéraires internationaux, transfrontaliers et domestiques et augmenter la fréquence des vols.

WestJet et CanJet, transporteurs canadiens à faibles coûts, ont continué d'étendre leurs marchés au départ d'Ottawa et Jetsgo a ajouté des vols plus fréquents à sa grille-horaire. Les vols nolisés d'hiver sur le Sud offerts par Zoom, SkyService, Air Canada et Air Transat se sont poursuivis au rythme établi en 2002. Les vols nolisés à destination du Royaume-Uni offerts par My Travel Airways ont décollé comme prévu.

Même si le trafic voyageurs à destination et en provenance des États-Unis a continué de tirer de l'arrière sur le trafic international et domestique, ce qui a coïncidé avec le SRAS, la guerre et l'ESB, chaque marché a présenté des signes positifs. Northwest Airlines et U.S. Airways ont toutes deux annoncé qu'elles remplaceraient, début de 2004, leur service régional combiné par avions réactés et turbopropulsés par un service régional entièrement offert par avions réactés. Les pourparlers avec plusieurs autres transporteurs aériens canadiens, américains et européens se sont poursuivis afin d'augmenter le nombre des destinations sans escale au départ d'Ottawa.

En dépit des problèmes persistants de l'industrie et des nouveaux qui l'affligent, comme les faillites et l'impact d'événements mondiaux sur les volumes de voyageurs, le quatrième trimestre a montré que l'on recommence à avoir confiance dans les voyages par avion. Nous redoublerons d'efforts en 2004 pour tirer parti de la croissance que nous avons connue jusqu'à maintenant.



Photo: Michelle Valberg

Couverture médiatique

Même si les médias ont eu abondamment accès au projet pendant les diverses étapes, ils se sont présentés en force pour visiter le produit final. Le 3 octobre, nous avons invité les médias à l'inauguration officielle de l'aérogare au cours de laquelle notre président et chef de la direction, Paul Benoit, a servi de guide à plus de 30 journalistes et photographes. La couverture qui a suivi a été exceptionnelle. Nous avons fait l'objet de reportages élogieux à la télévision, à la radio, dans les journaux locaux et nationaux, ainsi que dans beaucoup de publications des secteurs de la construction et des aéroports dans le monde entier.



LES ÉCLUSES

Construit pour relier le lac Ontario à la rivière des Outaouais, le réseau de la rivière Rideau compte 49 écluses. L'Aéroport international d'Ottawa rend hommage au réseau des écluses, reconnu comme élément important des cours d'eau de la région d'Ottawa, en gravant le nom des écluses dans la paroi de calcaire qui suit l'escalier mobile transportant les passagers domestiques vers la salle des arrivées. La dernière, l'écluse nommée Ottawa, est mise en vedette par l'eau qui coule du mur du deuxième niveau jusqu'au rez-de-chaussée et l'accueil chaleureux qu'y reçoivent les visiteurs dans l'aire des arrivées.

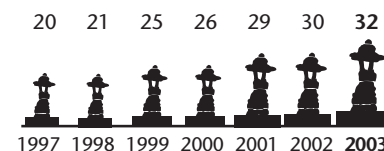
COUP D'ŒIL SUR LA SITUATION FINANCIÈRE

Terminer 2003 dans une situation financière solide, ce fut un véritable tour de force compte tenu de l'incertitude qui a régné dans l'industrie du transport aérien pendant toute l'année. Les difficultés financières d'Air Canada, le SRAS, la guerre et l'ESB ont tous contribué à ce climat d'incertitude. La direction est demeurée prudente face aux dépenses et a prouvé de nouveau sa résilience face aux conditions indésirables et défavorables. Il y a encore plus important : l'Administration a réaffirmé ses forces en gestion en terminant le Programme d'expansion de l'aéroport sans dépasser le budget et avant la date prévue. En dépit des difficultés que l'industrie a connues au cours de l'année, Moody's, Standard & Poors et DBRS ont tous confirmé de nouveau la cote de crédit A1, A+ et A(élevée) respectivement de l'Administration et toutes ces entreprises de cotation annoncent des perspectives stables. Tous ces éléments témoignent des forces de l'Administration.

LES RESSOURCES HUMAINES IMPORTANT

Les ressources les plus précieuses de l'Administration aéroportuaire, ce sont ses ressources humaines et ce n'est pas un secret. On ne l'a jamais démontré plus clairement que pendant le Programme d'expansion de l'aéroport. Tout en s'acquittant de leurs tâches quotidiennes, beaucoup d'employés ont travaillé de longues heures pour aider à faire des essais et des

VOLS DIRECTS



VOLS DIRECTS PAR JOUR

	Vols 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
2003	81	35	7

PRÉVISIONS SUR CINQ ANS

	Passagers	Croissance annuel	Mouvements d'aéronefs	Croissance annuel	Loyer versé à Transports Canada	Croissance annuel
1997	3 046 368	6,6%	67 867	-	3 977 000 \$	-
1998	3 110 548	2,1%	77 202	13,8%	5 301 000 \$	33,3%
1999	3 211 607	3,3%	81 808	6,0%	5 948 000 \$	12,2%
2000	3 434 345	6,9%	78 301	-4,2%	6 145 000 \$	2,6%
2001	3 391 295	-1,3%	72 630	-7,2%	8 840 000 \$	43,9%
2002	3 216 886	-5,1%	68 499	-5,7%	11 005 000 \$	24,5%
2003	3 262 597	1,4%	69 798	1,9%	11 300 000 \$	2,7%
2004	3 360 000	3,0%	71 300	2,0%	11 600 000 \$	2,7%
2005	3 462 000	3,0%	72 700	2,0%	13 000 000 \$	12,1%
2006	3 566 000	3,0%	74 200	2,0%	13 300 000 \$	2,3%
2007	3 673 000	3,0%	75 700	2,0%	13 300 000 \$	0,0%
2008	3 783 000	3,0%	77 200	2,0%	13 600 000 \$	2,3%

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 \$)

simulations de matériel et de systèmes nouveaux, accompagner des membres des corps de métier qui avaient besoin d'avoir accès à des zones de sécurité et jouer un rôle d'ambassadeur pendant la période de transition, pour nommer quelques-unes seulement des tâches non traditionnelles dont ils ont bien voulu se charger.

Dans nombre de cas, des membres de notre personnel ont joué des rôles inhabituels : ils ont consacré des heures à nos locataires et à nos partenaires pour les aider à s'orienter dans la nouvelle aérogare et ils ont fait preuve d'un dévouement exceptionnel pour s'assurer que la transition s'effectuerait sans heurt. Ils ont sans aucun doute joué un rôle clé dans la réussite du projet.

INFOGUIDE

Le Programme des bénévoles Infoguide, qui vise à aider les visiteurs à l'aéroport, existe depuis 1989. Appelé à l'origine « Travel Aid », ce programme de conseils aux voyageurs est devenu l'Infoguide en 1997, nom qu'il garde encore aujourd'hui.

La nouvelle aérogare offre deux kiosques d'Infoguide situés dans l'aire des arrivées au rez-de-chaussée et dans celle des enregistrements au troisième. Comme nous avons doublé le nombre de postes, nous avons lancé au cours de l'été 2003 une campagne de recrutement qui a attiré plus de 40 nouveaux bénévoles. Nous avons porté ainsi à presque 100 le nombre total des membres de l'équipe.

Afin de mieux répondre aux besoins de nos visiteurs, tous les bénévoles ont suivi une formation supplémentaire en service à la clientèle avant le grand déménagement. En tant que premier point

CROISSANCE DU VOLUME DES PASSAGERS PAR SECTEUR

	Vols domestiques	%	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%
2002	2 445 770	-6,85%	600 365	-2,96%	170 751	16,18%	3 216 886	-5,14%
Actuel 2003	2 491 943	1,89%	588 088	-2,04%	182 566	6,92%	3 262 597	1,42%
Prévision 2005	2 644 000	3,00%	624 000	3,00%	194 000	3,00%	3 462 000	3,00%
2010	3 065 000	3,00%	723 000	3,00%	225 000	3,00%	4 013 000	3,00%
2015	3 553 000	2,00%	838 000	2,00%	261 000	2,00%	4 652 000	2,00%
2020	4 119 000	2,00%	971 000	2,00%	303 000	2,00%	5 393 000	2,00%

de contact pour beaucoup de visiteurs, les bénévoles de l'Infoguide sont de véritables ambassadeurs et un atout certain pour l'Administration et la collectivité.

NOUS FAISONS UNE DIFFÉRENCE DANS LE MILIEU

Lorsque nous nous sommes lancés à l'origine dans le projet d'expansion et que nous avons consulté le milieu, nous avons établi des buts qui ont guidé la conception et confirmé notre engagement de construire la nouvelle aéroport pour notre clientèle. Nous visions l'accessibilité pour tous et le milieu a reconnu nos efforts.

ACCESSIBILITÉ

En décembre 2003, la Ville d'Ottawa a décerné le Prix Accessibilité-intégrale à l'Administration, que les Nations Unies ont reconnue au cours de son dîner de remise des prix le 3 décembre, Journée internationale des personnes handicapées. Nous avons partagé cette distinction importante avec une des architectes du projet, Janice Liebe, et notre conseillère en accessibilité, Betty Dion.

Des représentants du Comité consultatif sur l'accessibilité de la Ville qui ont évalué la nouvelle installation affirment que « le concept général de l'aéroport crée, entre l'esthétique et le fonctionnel, un équilibre confortable et intuitif qui n'établit pas de discrimination mais répond plutôt à tous les types de besoins. Au nombre de ces caractéristiques, mentionnons l'agencement des carreaux visant à aider les gens qui ont divers problèmes de vision, les revêtements de plancher à texture spéciale ou légèrement en relief pour prévenir les gens de la proximité d'un escalier roulant et quatre énormes ascenseurs qui peuvent facilement accueillir des fauteuils roulants. »

L'OUVERTURE

OWOW : c'est ainsi que nous avons décrit l'effort déployé par la famille de l'aéroport pour assurer que l'on répondrait aux besoins de nos clients pendant la transition. L'équipe de l'Orientation et bienvenue des semaines d'ouverture (OWOW) avait tout prévu.

Des membres du Conseil d'administration et du personnel, des amis et des membres de leur famille étaient disponibles de 6 h à 23 h pour répondre aux questions, distribuer de l'information comme les cartes des stationnements et organiser le service de navette vers les stationnements. Portant des vestes à l'effigie du lancement, les bénévoles ont constitué une présence utile et visible qui a rassuré les voyageurs pendant une période qui aurait pu semer la confusion.

TOURISME

Les milieux du tourisme ont reconnu le rôle que l'Aéroport international d'Ottawa joue dans la région en décernant de nouveau en 2003 le prix Grande entreprise de l'année à l'Administration, qui l'avait aussi remporté en 2002. Le prix de Chef de file de l'année pour le tourisme décerné à notre président et chef de la direction, Paul Benoit, a aussi reconnu le rôle de premier plan qu'il a joué dans le PEA.



Prix Accessibilité-intégrale



Prix de Chef de file de l'année pour le tourisme



Prix Grande entreprise de l'année



Services communs :

Enregistrement

L'uniformité des 74 postes d'enregistrement constitue un changement majeur qui saute aux yeux lorsqu'on pénètre dans l'aire d'enregistrement au troisième niveau de l'aérogare. L'Administration fournit et entretient les comptoirs et les systèmes informatiques nécessaires pour permettre à tous les transporteurs aériens d'enregistrer leurs passagers pour le départ. Ces nouveaux systèmes communs offrent une entrée protégée par mot de passe dans le système de chaque transporteur aérien.

Le nouveau Centre de l'exploitation aéroportuaire (CEA), accessible 24/7, traite les appels de dépannage et d'entretien.

SAIV/SVIB/SAIP

L'Administration possède et exploite maintenant le système d'affichage des informations de vol (SAIV), qui affiche de l'information bilingue et facile à lire sur les départs et les arrivées. Les données des transporteurs aériens sont entrées manuellement ou électroniquement, selon le transporteur, et mises à jour dans le système aux 10 minutes.

Les systèmes communs comprennent aussi le système d'affichage d'information sur les portes (SAIP) et le système de visualisation d'information sur les bagages (SVIB) aux carrousels.

SERVICE À LA CLIENTÈLE

Le service à la clientèle demeure une priorité pour l'équipe de l'Administration. En 2003, nous avons concrétisé davantage notre engagement envers l'excellence du service en terminant le Sondage annuel sur la satisfaction des passagers.

Le sondage réalisé en juin à l'aérogare visait à établir un point de comparaison pour de futurs sondages qui auraient lieu dans la nouvelle aérogare. Ces sondages suivent les caractéristiques démographiques des voyageurs et tous les aspects du rendement de l'aéroport et de la satisfaction des clients. L'Aéroport international d'Ottawa a continué de recevoir des résultats positifs en 2003, en dépit des attentes suscitées par l'ouverture de la nouvelle aérogare et des perturbations mineures que les travaux d'agrandissement ont causées pendant toute l'année.

RÉTROACTION DES CLIENTS

Les commentaires des utilisateurs de l'aéroport jouent un rôle important dans l'amélioration des opérations et des processus. Depuis l'ouverture, nous avons été submergés de fiches de commentaires, de commentaires sur le Web et de lettres de voyageurs et de personnes curieuses qui ont visité la nouvelle installation. Nous avons établi un système de suivi détaillé de toutes les questions, des améliorations proposées et des félicitations. Nous avons répondu personnellement à tous les commentaires. Nous voulons que tous ceux qui prennent le temps de communiquer avec nous sachent que leurs commentaires sont appréciés et que leurs efforts nous aident à rendre agréable l'expérience vécue à l'Aéroport international d'Ottawa.

NOUS RESPECTONS L'ENVIRONNEMENT

L'engagement environnemental de l'Aéroport international d'Ottawa est une priorité depuis la cession en 1997. Nos résultats sont de plus en plus positifs à mesure que nous améliorons le programme.

La construction de la nouvelle installation de dégivrage, qui a déjà produit des résultats sur le plan des eaux de ruissellement sur le terrain de l'aéroport, a constitué un élément crucial du PEA. En 2003, une analyse de la concentration de glycol a révélé que l'on respectait les normes dans une proportion de 99,2 %, ce qui représente une amélioration importante de 6 % par rapport aux résultats de l'année précédente.

Après avoir terminé les évaluations hydrogéologiques et les études sur la traitabilité du glycol en 2003, nous avons commencé à construire un système de biorestauration. En service depuis novembre, le système collecte les eaux de ruissellement contenant du glycol et des bactéries naturelles y consomment le glycol à son entrée dans le système et améliorent la filtration. La mise en service du système minimisera encore davantage l'impact des activités aéroportuaires sur l'environnement.

ATTÉNUATION DU BRUIT

Les programmes d'atténuation du bruit ont donné des résultats positifs face à l'impact du bruit des aéronefs sur la collectivité. Nous surveillons attentivement les événements bruyants à l'aéroport et nous collaborons avec nos transporteurs aériens pour réduire les montées en régime inutiles des moteurs et les autres activités à l'origine de plaintes. Nous avons reçu 44 plaintes portant sur le bruit l'année dernière, ce qui représente une amélioration importante par rapport à 2002.

SYSTÈME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

Un système de gestion environnementale (SGE) établit un cadre de gestion des responsabilités environnementales qui les rend plus efficaces et les intègre davantage dans les activités commerciales générales.

Les systèmes de gestion environnementale reposent sur des normes qui prescrivent une façon de procéder pour produire une performance environnementale qui s'améliore constamment et pour observer la législation en vigueur. En 2003, on a terminé une analyse du programme environnemental en vigueur au sein de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa et défini et classé des aspects et des enjeux environnementaux. L'analyse constituait une première étape dans les efforts déployés par l'Administration pour mettre en œuvre un SGE complet comportant des outils de mesure et des mécanismes de production de rapports.

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

	1999	2000	2001	2002	2003	Total
Salaires	7 554 \$	7 762 \$	8 417 \$	9 160 \$	10 050 \$	42 943 \$
Frais d'exploitation	9 000	9 300	10 000	9 500	12 000	49 800
Immobilisations	6 300	12 400	49 000	125 000	110 000	302 700
	22 854 \$	29 462 \$	67 417 \$	143 660 \$	132 050 \$	395 443 \$

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.

REVUE FINANCIÈRE

2003



Pour l'année terminée le 31 décembre 2003, l'excédent des revenus sur les dépenses a été de 12,4 millions de dollars, comparativement à 11,4 millions pour l'année terminée le 31 décembre 2002.

Il y a eu 1,4 % plus de voyageurs en 2003 qu'en 2002. En 2003, seuls les mois d'avril et mai (T2), et d'août (T3) ont eu un nombre de voyageurs qui n'a pas été supérieur à celui des mêmes mois de 2002. En particulier, avril et mai ont marqué une période d'incertitude de la demande en aviation avec les problèmes financiers d'Air Canada, qui ont été ponctués par sa demande de protection contre la faillite en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*, le 1^{er} avril 2003. En outre, de l'avis général, la crise du SRAS (syndrome respiratoire aigu sévère) au printemps 2003 a eu des répercussions sur la demande, et en particulier sur le trafic international et transfrontalier. Août demeurera célèbre pour la panne de courant prolongée qui a interrompu le service dans tout l'est du Canada et des États-Unis. Voici la répartition trimestrielle du nombre de voyageurs :

	2002	2003	% de variation
T1	773 742	804 757	4,0 %
T2	821 930	804 741	-2,1 %
T3	826 826	819 734	-0,9 %
T4	794 388	833 113	4,9 %
Total	3 216 866	3 262 345	1,4 %

Par secteur, pour chaque trimestre de 2003, la comparaison du trafic voyageurs par rapport à 2002 était :

	Domestique	États-Unis	International
T1	Augmentation de 1,2 %	Augmentation de 4,1 %	Augmentation de 28,7 %
T2	Augmentation de 0,6 %	Diminution de 8,3 %	Diminution de 22,0 %
T3	Augmentation de 1,4 %	Diminution de 7,0 %	Diminution de 4,6 %
T4	Augmentation de 4,3 %	Augmentation de 5,9 %	Augmentation de 11,5 %

Les hausses des volumes de trafic international en 2003 ont été surtout attribuables à des nouveaux vols nolisés internationaux vers des destinations soleil. Bien qu'Air Canada ait réduit sa capacité domestique pendant l'année à cause de la diminution de sa part de marché, d'autres transporteurs bon marché n'ont pas mis de temps à combler le vide sur le marché domestique.

Une augmentation du niveau des frais d'amélioration aéroportuaire (FAA), qui sont passés de 10 \$ à 15 \$ par voyageur embarqué, à compter du 1^{er} janvier 2003, a eu l'impact le plus marqué sur les résultats d'exploitation de l'Administration, lorsque les compagnies aériennes ont commencé à faire payer le taux majoré aux voyageurs.

En outre, la Phase I du Programme d'expansion de l'aéroport (PEA) a pris fin avec l'ouverture de la nouvelle aérogare, le 12 octobre 2003. Cette phase du PEA a pris fin six mois plus tôt que prévu à l'échéancier, sans dépassement de budget. Avec le lancement des opérations à la nouvelle aérogare, l'Administration a commencé à amortir les coûts d'investissement et cessé de capitaliser les dépenses en intérêts le 12 octobre 2003. Il y a donc eu augmentation de l'amortissement et des dépenses en intérêts dans l'état des résultats. L'Administration va de l'avant avec la planification et la conception de la Phase II du PEA, mais ne s'engagera pas dans une nouvelle construction avant que le nombre de voyageurs ne le justifie.

REVENUS

En 2003, l'Administration a produit des revenus totaux de 63,3 millions de dollars, comparativement à 55,3 millions en 2002. Les FAA ont représenté 7,1 millions de dollars de l'augmentation des revenus. Les FAA ont connu une hausse de 52 % qui les a fait passer de 13,7 millions de dollars en 2002 à 20,8 millions en 2003, parce que les compagnies aériennes ont commencé à percevoir les nouveaux frais de 15 \$ et que le nombre de voyageurs a légèrement monté en 2002. C'est en septembre 1999 que l'Administration a institué les FAA de 10 \$. Ils sont perçus en vertu d'un accord avec les transporteurs aériens et compris dans le prix du billet d'avion. En 2002, l'Administration a annoncé une augmentation des FAA, qui sont passés à 15 \$ le 1^{er} janvier 2003.

Les revenus aéronautiques représentent la plus grande part des revenus de l'Administration. À 21,9 millions de dollars en 2003, les revenus aéronautiques totaux, qui comprennent les droits d'aérogare, les redevances des passerelles d'embarquement et les droits d'atterrissage exigés des transporteurs, étaient en hausse de 1,2 million de dollars par rapport aux 20,7 millions de dollars de 2002. Jusqu'au 12 octobre 2003, date à laquelle l'Administration a ouvert sa nouvelle aérogare, les revenus aéronautiques totaux pour l'année correspondaient à ceux de 2002. À cette date, l'Administration a rajusté son barème de droits pour recouvrer, sans qu'il n'en coûte plus ni moins cher aux compagnies aériennes, ses coûts d'exploitation des systèmes partagés mis en œuvre dans le cadre du PEA. Ces systèmes comprennent la billetterie et les files d'attente partagées, les systèmes d'affichage des informations de vols (exploités par Air Canada dans l'ancienne aérogare) et les salles et systèmes partagés de manutention des bagages. Pour effectuer la conversion aux systèmes partagés, l'Administration a majoré les taux de ses droits généraux d'aérogare et éliminé la location d'espace à usage exclusif pour la billetterie et les salles de manutention des bagages à compter du 12 octobre. L'augmentation des droits généraux d'aérogare, conjuguée à l'utilisation accrue des passerelles d'embarquement existantes et nouvelles dans la nouvelle aérogare, a donné lieu à une augmentation des revenus au titre des droits d'aérogare à compter du 12 octobre 2003.

Les revenus des concessions sont passés de 6,2 millions de dollars en 2002 à 6,4 millions en 2003. L'augmentation est survenue après le 12 octobre, date du déménagement des opérations dans la nouvelle aérogare. Jusqu'à la fin du troisième trimestre, les revenus des concessions ont été inférieurs à leurs niveaux de 2002, à cause d'une baisse des redevances des concessions provenant des exploitants des bureaux de change de devises et de boutiques hors taxe, reflet d'une diminution du trafic transfrontalier et international au deuxième et au troisième trimestre de 2003. Les concessions de vente au détail, d'aliments et boissons et de location de voitures ont toutes été remises en soumission avant le début de l'exploitation dans la nouvelle aérogare, ce qui a donné de meilleures garanties de revenus dans les nouveaux accords de concession. Depuis le 12 octobre, les concessions de location de voitures et les nouvelles opérations de concession de vente au détail et d'aliments et boissons dans la nouvelle aérogare ont augmenté et assurent des niveaux supérieurs de revenus à l'Administration.

Les revenus du stationnement de voitures sont passés de 5,3 millions de dollars en 2002 à 6,3 millions en 2003, soit une hausse de 18 %. Au début de 2003, l'Administration a rajusté les tarifs de stationnement de courte durée pour les aligner sur les taux du marché d'Ottawa.

Le 12 octobre, les loyers pour les salles de bagages à usage exclusif et la billetterie et les espaces de files d'attente ont été intégrés dans l'augmentation des droits généraux d'aérogare, ce qui est plus compatible avec la nouvelle formule d'utilisation partagée de l'aérogare. Cette diminution a été compensée par une légère augmentation nette des revenus de location par rapport à 2002, étant donné que les taux de location d'espace de l'aérogare ont été majorés de 10 % en août 2002 et d'encre 6,6 % le 12 octobre 2003. Les taux de location d'espace à usage exclusif ont été rajustés en deux étapes, ce qui a permis de mieux recouvrer une partie de l'accroissement des coûts de l'Administration pour le loyer foncier à verser au gouvernement du Canada.

Le revenu d'intérêts reflète l'investissement à court terme du produit net de l'offre d'obligations de l'Administration sur le marché en mai 2002 qui n'a pas encore été versé au PEA. Le revenu en intérêts a





diminué, car les fonds ont été affectés au programme d'expansion.

Les autres revenus comprennent les sommes que les locataires doivent payer pour leurs frais de consommation d'électricité, qui ont diminué par suite des améliorations d'infrastructure au milieu de 2002 qui ont permis au service public de facturer directement certains locataires.

DÉPENSES

Les dépenses totales avant amortissement sont passées de 40,8 millions de dollars en 2002 à 45,2 millions en 2003. En outre, l'amortissement a atteint 5,7 millions de dollars en 2003, contre 3,1 millions en 2002, dans une large mesure à cause de l'amortissement de la nouvelle aérogare et des installations auxiliaires à compter du 12 octobre.

Le loyer foncier payable à la Couronne a augmenté de 2,9 % de 2002 à 2003. L'Administration de l'aéroport international d'Ottawa exploite l'aéroport en vertu d'un bail foncier du gouvernement fédéral qui prévoit une formule de calcul du loyer foncier annuel. Ce loyer est établi selon un droit fixe par voyageur, rajusté annuellement en fonction de l'inflation, jusqu'à un seuil maximal de 3 000 000 voyageurs pour les années 2002 à 2004, avec augmentation par la suite jusqu'à un seuil maximal de 3 300 000 voyageurs au-delà de la 20^e année du bail (2017). Le paiement d'un loyer de participation, fondé sur un pourcentage des revenus supplémentaires, commencera en 2007. Pour 2003, le loyer foncier a été de 11,3 millions de dollars, comparativement à 11,0 millions en 2002, résultat de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation.

Le 16 juillet 2003, le ministre des Transports a annoncé un allègement du loyer à court terme pour les aéroports. En vertu de ce programme, l'Administration peut reporter environ 10 % de son loyer pour la période de 2 ans qui a débuté le 1^{er} juillet 2003 (un total de 2 323 564 \$). Le loyer reporté doit être remboursé, sans intérêt, sur une période de 10 ans commençant le 1^{er} janvier 2006. Parce qu'il s'agit d'un report plutôt que d'une réduction permanente du loyer, le montant intégral du loyer applicable à 2003 a été inscrit comme dépense, et la partie différée figure au passif.

Les dépenses pour les matériaux, les fournitures et les services sont passées de 10,3 millions de dollars en 2002 à 13,0 millions en 2003. Le coût supplémentaire de la sécurité qui n'est pas entièrement couvert par l'ACSTA a entraîné une augmentation considérable des coûts d'assurance et des taux de consommation d'électricité, et les rajustements et les coûts liés à la provision pour mauvaises créances de l'Administration ont représenté 1,8 million de dollars de l'augmentation. D'autres coûts ont été engagés pour la transition de l'ancienne aérogare et la mise en exploitation des systèmes partagés.

Les salaires et avantages sociaux ont augmenté, reflète surtout des hausses des taux prévus aux contrats, mais aussi de l'augmentation des coûts des pensions et des autres avantages sociaux. En outre, l'Administration a ajouté 5 employés à son effectif au cours de la deuxième moitié de l'année pour répondre aux besoins nouveaux d'une nouvelle aérogare beaucoup plus grande et de systèmes partagés.

En décembre 2000, la province d'Ontario a adopté une nouvelle loi qui, à compter de 2001, établit que les paiements tenant lieu de taxes municipales (PTLT) versés par les aéroports sont fondés sur le nombre de voyageurs de l'année précédente plutôt que sur la valeur marchande. Le montant de 3,5 millions de dollars payé pour 2003 est conforme à cette législation et au trafic voyageurs de 2002.

Jusqu'au 12 octobre 2003, l'Administration a capitalisé les intérêts sur la dette qui sont directement imputables au coût de son PEA avant la mise en service de l'aérogare, mais seulement dans la mesure où les fonds avaient été investis dans le PEA. Les frais d'intérêt à l'état des résultats ont augmenté du fait de l'offre d'obligations de mai 2002, mais seulement dans la mesure où les fonds n'avaient pas encore été investis dans le PEA. À mesure qu'approchait la fin du PEA, la proportion des frais d'intérêt qui a été capitalisée par rapport aux coûts de construction engagés a augmenté. Étant donné l'ampleur du PEA, les dépenses en intérêts et l'amortissement à l'état des résultats augmenteront considérablement à compter de 2004.

RESSOURCES EN CAPITAL

Conformément au mandat de l'Administration, tous les revenus doivent être perçus et réinvestis dans les opérations et le développement de l'aéroport, y compris dans des projets d'investissement pour les opérations courantes.

En 2003, à l'exclusion des intérêts capitalisés, l'Administration a effectué des sorties de fonds de 116 millions de dollars en dépenses d'investissement pour le PEA et d'encre 1,1 million de dollars en dépenses d'investissement pour l'entretien. Le produit de l'offre d'obligations de 270 millions de dollars de l'Administration en mai 2002 a donné des ressources et a permis de rembourser l'emprunt bancaire qui avait servi à financer les dépenses du PEA jusqu'à la fin de l'offre. Pendant l'année, Moody's, Standard & Poors et DBRS ont confirmé les cotes de crédit A1, A+ et A (haut), respectivement, pour cette offre d'obligations.

L'Administration a entrepris la construction de la composante la plus importante de la Phase I de son PEA en 2002. Cette phase comprenait la construction d'une nouvelle aérogare adjacente à l'aérogare existante, vieille de 40 ans, d'un parc de stationnement automobile étagé, de même que des infrastructures côté piste et côté aérogare en complément de la nouvelle aérogare et du nouveau stationnement. Le coût projeté de la Phase I, selon le budget, s'établissait à 310 millions de dollars, sans les intérêts capitalisés. Le projet a été mené à terme, sans dépassement de budget et six mois avant l'échéance. On prévoit également que la Phase II sera nécessaire d'ici 2010 et coûtera 40 millions de dollars, et que la Phase III devra suivre pour 2020, à un coût estimatif de 50 millions de dollars, en dollars de 1999 dans les deux cas.

Le 31 décembre 2003, les comptes débiteurs avaient augmenté de 3,2 millions de dollars par rapport au 31 décembre 2002. Une part de 2,7 millions de dollars de cette augmentation est due par des locataires, y compris Transports Canada et l'ACSTA, pour le travail d'aménagement des locaux effectué dans le cadre du PEA. Les comptes débiteurs ont augmenté de 0,8 million de dollars par suite de l'augmentation des FAA, passés de 10 \$ à 15 \$ le 1^{er} janvier 2003, et cette hausse fait contreponds à la diminution des crédits de TPS à recevoir. La perception des comptes débiteurs d'Air Canada s'est améliorée suite à la négociation de conditions de paiement avec la compagnie aérienne après le 1^{er} avril 2003.

Le 1^{er} avril 2003, Air Canada s'est mise sous la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*. La veille de sa déclaration, le 1^{er} avril 2003, Air Canada et ses affiliées devaient environ 2 millions de dollars à l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa pour les droits d'atterrissage et d'autres services, au 31 mars 2003. Au cours de l'année, l'Administration a conclu un accord et cédé ses débiteurs d'Air Canada et d'Air Canada Jazz à la Crédit Suisse First Boston Bank, pour 22,25 cents au dollar. L'Administration continue d'établir des évaluations de crédit pour les soldes débiteurs, maintient des provisions pour pertes éventuelles de crédit et rajuste ses provisions de temps à autre.

L'encaisse et les placements à court terme de 25,7 millions de dollars au 31 décembre 2003 comprennent les fonds non encore déboursés au titre du PEA ainsi que des placements à court terme permis par l'acte constitutif de fiducie, tout en maintenant la liquidité aux fins du PEA.

L'Administration jouit toujours d'un crédit renouvelable de 364 jours de 120 millions de dollars auprès de deux banques canadiennes.

Le gouvernement du Canada a accordé une indemnité aux tiers à titre d'assurance aviation pour risque de guerre pour tous les transporteurs offrant des services aéronautiques essentiels au Canada. Le gouvernement du Canada a fourni cette indemnité en réponse à la décision des grandes compagnies d'assurances internationales de retirer la protection d'assurance aviation pour risque de guerre qui existait avant le 11 septembre 2001.



STATIONNEMENT

LE GARAGE À QUATRE ÉTAGES ÉTAIT UN DES ÉLÉMENTS LES PLUS ATTENDUS DU PEA. RELIÉ À LA NOUVELLE AÉROGARE PAR DES PASSERELLES COUVERTES CLIMATISÉES, LE GARAGE HÉBERGE LES AGENCES DE LOCATION DE VÉHICULES QUI DESSERVENT L'AÉROPORT ET OFFRE DU STATIONNEMENT DE COURTE DURÉE, RÉGULIER ET LE SERVICE BIZPARK, OPTION DE PREMIÈRE QUALITÉ POUR LES GENS D'AFFAIRES QUI VOYAGENT SOUVENT.



Construit pour nos clientèles, et en particulier les voyageurs d'affaires et les grands voyageurs, le nouveau garage offre 1 400 places de stationnement public. Il y en a maintenant 2 350 au total.

Pour les voyageurs qui préfèrent un stationnement économique et de longue durée pendant leur absence prolongée, nous avons déménagé le stationnement P4 à un endroit plus commode qui permet de se rendre à l'aérogare à pied.

VERS L'AVENIR

LE PLAN STRATÉGIQUE DE CINQ ANS

Maintenant que la Phase I du PEA est terminée, nous concentrons nos efforts sur l'exploitation plutôt que sur la construction, ce qui inclut les programmes environnementaux, l'adaptation aux installations et aux systèmes nouveaux et d'autres améliorations de nos programmes de service à la clientèle. C'est pourquoi les points suivants représentent les priorités clés de l'Administration au cours des cinq prochaines années.

DANS L'IMMÉDIAT – 2004

1. Créer un secteur d'activité des « Services-conseils aéroportuaires » pour mettre en valeur les compétences spécialisées que l'équipe a acquises au cours des cinq dernières années, et particulièrement celles qui ont trait au projet d'expansion;
2. Mettre en œuvre son programme de « Satisfaction et soin de la clientèle » auprès des clientèles interne et externe, viser à surpasser la « norme de satisfaction de la clientèle » généralement acceptée dans les aéroports nord-américains de taille semblable et déterminer l'impact de ses efforts au moyen de sondages sur la satisfaction de la clientèle.

À MOYEN TERME – 2005-2006

1. Terminer l'élaboration du Système de gestion environnementale pour l'Administration et continuer de gérer les opérations d'une façon respectueuse de l'environnement;
2. Continuer de soutenir et d'améliorer l'engagement de nos employés envers la mission et les objectifs de l'Administration;
3. Chercher, de façon prioritaire et proactive, à offrir des vols sans escale et des liaisons directes;
4. Poursuivre en priorité les efforts de commercialisation et de mise en valeur du parc immobilier;
5. Continuer d'agir de façon plus proactive dans les contacts avec la Ville et le milieu au sujet de grands dossiers et des affaires municipales, et plus particulièrement à l'égard de l'éducation et de la représentation face aux rôles de l'aéroport dans le milieu.

À PLUS LONG TERME – 2005-2008

1. Évaluer le calendrier et l'envergure des Phases II et III du PEA.



Photo: James A. Morrison, C.D.

Surveillance aéroportuaire

En 1999, l'Administration aéroportuaire a mis sur pied, en partenariat avec le Service de police d'Ottawa et la GRC, le premier Programme de surveillance aéroportuaire au Canada. Dans le cadre du programme, on a recruté une trentaine d'enthousiastes de l'aviation qui ont fait l'objet d'une vérification sécuritaire et qui fournissent bénévolement un niveau supplémentaire de sécurité à l'aéroport. Ces observateurs surveillent les procédures aéronautiques générales, l'état des clôtures, l'activité de la faune, les stationnements, les comportements douteux et les débris volants. Le programme s'est révélé tellement fructueux à Ottawa que d'autres aéroports nord-américains s'en inspirent maintenant.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Claude Bennett, Président
Raymond Brunet
Jeffrey Dale
Michael Darch



Jim Durrell
Larry Malloy
Carmen Rodrigue
Jean-Marie Séguin



Carol Stephenson
Pamela Sweet
Regis Trudel
Whitman Tucker



Peter Vice
Jim Wright



NOS REMERCIEMENTS AUX GENS
SUIVANTS, QUI ONT QUITTÉ LE
CONSEIL D'ADMINISTRATION,
POUR LEUR DIRECTION ET SOUTIEN :

Hugh Blakeney
Roger Lachapelle
François Pichard
Michael Robinson



RÉGIE D'ENTREPRISE, RESPONSABILITÉ ET TRANSPARENCE

La mission de l'Administration consiste à offrir des installations et des services aéroportuaires de calibre international à prix raisonnable pour répondre aux besoins du milieu et à toutes les clientèles.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'entrée en vigueur, en 1994, de la Politique nationale des aéroports a entraîné la création d'administrations aéroportuaires locales partout au Canada. Ces administrations ont vu le jour d'abord avec la constitution d'un conseil d'administration géré par la collectivité qui a été chargé de surveiller la gestion de l'installation locale. La politique s'applique à l'Aéroport international d'Ottawa et c'est pourquoi on a créé le Conseil d'administration qui doit notamment satisfaire aux exigences suivantes :

- inclure des professionnels dont la candidature est proposée par les trois paliers de gouvernement, le milieu et les organisations de gens d'affaires;
- en vertu de la politique de Transports Canada, les dirigeants élus et les fonctionnaires ne peuvent être administrateurs;
- chaque administrateur a une obligation de fiduciaire envers l'Administration aéroportuaire;
- le conseil se réunit huit ou neuf fois pendant l'année;
- sa responsabilité principale consiste à contrôler la conduite des affaires et à surveiller la gestion afin d'assurer que l'aéroport réalise ses stratégies et atteint ses buts à long terme;
- le Conseil d'administration doit se conformer aux règles sur les conflits d'intérêts, au Code d'éthique des affaires et aux principes de la reddition de comptes au public.



Photo: Michelle Valberg

Le Conseil d'administration a remis la clé de la nouvelle aérogare à l'équipe de l'Administration aéroportuaire.

Chaque administrateur a déposé une déclaration de conflit d'intérêts pour 2003, conformément aux Statuts de l'Administration. Tous les administrateurs se conforment en outre aux lignes directrices susmentionnées qui sont incluses dans les Statuts.

STATUTS RÉVISÉS

L'Administration a adopté des Statuts révisés le 23 avril 2003 pour remplacer ceux qui avaient été établis à l'origine au moment de sa constitution en société en 1995. Les Statuts révisés apportent des changements importants à la composition du Conseil d'administration et au processus de mise en candidature des administrateurs, dont le nombre a été ramené de 15 à 14. Enfin, on a augmenté considérablement le nombre des organismes de sélection qui présentent des candidatures au Conseil d'administration.

Organismes de sélection	Nombre d'administrateurs dont la candidature a été posée Statuts révisés	Nombre d'administrateurs dont la candidature a été posée Statuts originaux
Ministère des Transports	2	2
Gouvernement de l'Ontario	1	1
Ville d'Ottawa	2	9
Ville de Gatineau	1	3
Association du transport aérien du Canada	1	–
Greater Ottawa Chamber of Commerce	1	–
Administration du tourisme et des congrès d'Ottawa	1	–
Chambre de commerce de Gatineau	1	–
Centre de recherche et d'innovation d'Ottawa	1	–
AAIMCO (à titre personnel)	3	–
TOTAL	14	15

La durée du mandat des administrateurs a été ramenée de quatre à trois ans, mais ils peuvent maintenant remplir trois mandats au lieu de deux : un administrateur peut donc siéger au plus neuf ans. Les autres changements portent notamment sur les titres et qualités accrues des administrateurs et l'élargissement du champ de compétence du Comité de régie d'entreprise. Ces changements en particulier visaient à assurer que les organismes de sélection proposeront la candidature de personnes possédant les compétences spécialisées et l'expertise dont le Conseil d'administration dans l'ensemble a besoin pour s'acquitter de ses fonctions.

RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS EN 2003

Honoraires annuels fixes	
Président	25 000 \$
Vice-président	15 000 \$
Présidents de comité	15 000 \$
Autres administrateurs	12 000 \$

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

La liste qui suit des comités du Conseil d'administration inclut une description de leurs responsabilités respectives :

COMITÉ EXÉCUTIF

- procéder à une évaluation et à un examen annuels du rendement du président;
- approuver le rapport annuel produit par le président;
- évaluer les Ressources humaines au moyen d'un sondage bi-annuel sur la satisfaction des employés;
- procéder à un examen annuel de la régie du Conseil d'administration et de la rémunération de ses membres;
- recommander des candidatures à la présidence de comités;
- recommander des candidatures d'administrateurs au Comité de régie d'entreprise.

COMITÉ DE RÉGIE D'ENTREPRISE

- sélectionner des candidats pour combler des postes vacants au Conseil d'administration conformément au processus décrit dans les Statuts révisés de l'Administration;
- surveiller l'application des Règles sur les conflits d'intérêts aux administrateurs et aux candidats;
- évaluer le rendement du Conseil d'administration et de chacun de ses membres;
- évaluer la communication entre le Conseil d'administration et la direction;
- revoir le chapitre du rapport annuel qui porte sur la régie d'entreprise;
- étudier et adopter des pratiques optimales en pleine évolution dans le domaine de la régie d'entreprise.

COMITÉ DE VÉRIFICATION

- les vérificateurs externes rendent compte au Comité de vérification qui est chargé de revoir des questions portant sur la nomination des vérificateurs externes, y compris les honoraires, et de recommander la nomination des vérificateurs externes;
- revoir chaque année les budgets d'exploitation et d'immobilisations proposés pour l'exercice afin de formuler une recommandation au Conseil d'administration pour qu'il les approuve;
- revoir les états financiers vérifiés annuels de l'Administration pour soumettre une recommandation au Conseil et les faire approuver par celui-ci;



Photo: Michelle Valberg

Le gala

Le 3 octobre, le Conseil d'administration et l'équipe de l'Administration aéroportuaire ont accueilli des invités à une avant-première dans la nouvelle aérogare. Au cours de cet événement vraiment mémorable, les participants ont effectué une visite guidée de l'édifice pendant laquelle on leur en a présenté les points saillants : après un cocktail au troisième niveau, les invités ont suivi le guide jusqu'au deuxième, où on leur a offert un choix spectaculaire d'aliments et de boissons. La « pièce de résistance » a été le spectacle présenté par Le Cirque Éloïze, qui a clôturé le gala comme il se doit par une performance à couper le souffle de membres de la troupe qui, suspendus à des rubans en soie, sont descendus du plafond cathédrale jusqu'à l'aire des arrivées au rez-de-chaussée. Si les murs pouvaient parler!



**LES RESSOURCES
LES PLUS PRÉCIEUSES
DE L'ADMINISTRATION
AÉROPORTUAIRE, CE SONT
SES RESSOURCES HUMAINES
ET CE N'EST PAS UN SECRET.**

- revoir avec les vérificateurs externes des questions qui ont trait à la conduite de la vérification annuelle et toute recommandation formulée par les vérificateurs;
- revoir et approuver les états financiers trimestriels de l'Administration;
- revoir les questions qui ont des répercussions financières importantes sur l'Administration, y compris les besoins en financement et des modes de financement possibles pour soumettre une recommandation au Conseil d'administration.

COMITÉ DE L'EXPANSION COMMERCIALE ET DES COMMUNICATIONS

- revoir les grandes initiatives de marketing avant que le président les recommande au Conseil;
- revoir les résultats de sondages auprès des clients menés à l'intérieur de l'aérogare;
- revoir les plans d'aménagement du parc immobilier avant que le président les recommande au Conseil d'administration;
- revoir la stratégie globale de communications et les grandes initiatives en la matière.

COMITÉ DE SURVEILLANCE DU PEA

- surveiller l'évolution du Programme d'expansion de l'aéroport.

Le Conseil d'administration peut créer de temps à autres d'autres comités spéciaux auxquels siègent des membres du Conseil.

COMPOSITION DES COMITÉS DU CONSEIL AU 31 DÉCEMBRE 2003

COMITÉ EXÉCUTIF

Claude Bennett	président
Jim Durrell	vice-président
Regis Trudel	président sortant
Larry Malloy	président, expansion commerciale et communications

Whitman Tucker	président, vérification
Carol Stephenson	(à titre personnel)

COMITÉ DE RÉGIE D'ENTREPRISE

Regis Trudel	président
Claude Bennett	
Jeffrey Dale	
Jim Durrell	
Jean-Marie Séguin	
Peter Vice	

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Whitman Tucker	président
Jeffrey Dale	
Carol Stephenson	
Regis Trudel	
Jim Wright	

COMITÉ DE L'EXPANSION COMMERCIALE ET DES COMMUNICATIONS

Larry Malloy	président
Raymond Brunet	
Michael Darch	
Jim Durrell	
Pamela Sweet	
Peter Vice	

COMITÉ DE SURVEILLANCE DU PEA

Claude Bennett	président
Raymond Brunet	
Michael Darch	
Jim Durrell	
Regis Trudel	

RESPONSABILITÉ

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

L'Administration a le mandat suivant :

- assurer la gestion, l'exploitation et le développement de l'Aéroport international d'Ottawa que Transports Canada loue à bail à l'Administration, ainsi que de tout autre aéroport de la région de la capitale nationale dont l'Administration devient responsable, de façon sûre, sécuritaire, efficiente, rentable et viable sur le plan financier en imposant des frais raisonnables d'utilisation de l'aéroport et en accordant un accès équitable à tous les transporteurs;
- entreprendre et promouvoir la mise en valeur du parc immobilier de l'aéroport sous la responsabilité de l'Administration, à des fins compatibles avec les activités de transport aérien;
- effectuer l'agrandissement des installations de transport et favoriser l'activité économique par des moyens qui soient compatibles avec les activités de transport aérien.

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

- en publiant un rapport annuel;
- en organisant une assemblée publique annuelle;
- en organisant une assemblée annuelle avec les entités de sélection;
- en établissant les comités consultatifs suivants ou en leur rendant compte :
 - Comité sur le bruit de l'aéroport
 - Comité consultatif des compagnies aériennes
 - Comité des opérateurs de l'aéroport
 - Comité consultatif communautaire
 - Comité de la sécurité côté piste
- en tenant des réunions ou des consultations avec des dirigeants municipaux locaux;
- en tenant des consultations publiques détaillées sur le renouvellement périodique du Plan directeur de l'aéroport et le Plan d'utilisation du sol, que le ministre des Transports doit approuver dans ce dernier cas;
- en tenant un site Web corporatif à www.ottawa-airport.ca.

Il faut en outre procéder à un examen du rendement au moins une fois aux cinq ans, conformément au bail foncier que l'Administration a signé avec Transports Canada. Cet examen du rendement a eu lieu la dernière fois au début de 2002.



L'ADMINISTRATION A POUR PRINCIPLE À LA FOIS DE RENDRE DES COMPTES À LA COLLECTIVITÉ ET DE PRATIQUER LA TRANSPARENCE DANS SES RELATIONS AVEC LES MILIEUX D'AFFAIRES ET SES CLIENTS.

TRANSPARENCE

ACHATS ET MARCHÉS

L'Administration veille à ce que ses méthodes d'achat soient transparentes. Les principes de l'obligation pour les aéroports canadiens de rendre des comptes au public et le bail foncier signé par l'Administration prévoient que tous les marchés d'achat de biens, de services et de services de construction dont la valeur dépasse 89 000 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 rajustés en fonction de l'Indice des prix à la consommation) doivent être adjugés à la suite d'un mécanisme public d'appel d'offres concurrentielles ou divulgués dans le rapport annuel de l'Administration, accompagnés d'une justification indiquant pourquoi on n'a pas eu recours au mécanisme de la concurrence.

Les contrats suivants dépassaient la valeur prévue et n'ont pas été adjugés à la suite d'un processus public d'offres concurrentielles en 2003 :

Entrepreneur	Description du contrat	Raison de l'octroi à un fournisseur unique
Panasonic Canada	575 000 \$ Fournir, livrer et installer un système de murale vidéo.	Matériel exclusif disponible chez un fournisseur seulement.
PCL Constructors	4 001 948 \$ (recouvrement des coûts) Aménagement de l'espace d'un transporteur aérien locataire.	Assurer une responsabilité claire à l'égard des exigences en matière de santé et sécurité (statut de « constructeur ») sur le chantier de construction.
Mitel Networks Corporation	114 160 \$ SX-2000 (réseau téléphonique) Remplacement et mise en œuvre d'une solution de transition.	Assurer la fonctionnalité et l'intégration au réseau téléphonique existant.
Johnson Controls L.P.	719 953 \$ (recouvrement partiel des coûts) Fournir et installer des éléments d'un système TI pour les locataires et le stationnement.	Assurer la fonctionnalité et l'intégration aux principaux systèmes de bâtiments (adjudgé à la suite d'un appel public d'offres concurrentielles).
PCL Constructors	451 733 \$ (recouvrement des coûts) Aménagement de l'espace d'un locataire – Salon MAECL.	Assurer une responsabilité claire à l'égard des exigences en matière de santé et sécurité (statut de « constructeur ») sur le chantier de construction.
PCL Constructors	546 641 \$ (recouvrement des coûts) Aménagement de l'espace d'un locataire – GRC.	Assurer une responsabilité claire à l'égard des exigences en matière de santé et sécurité (statut de « constructeur ») sur le chantier de construction.
Enbridge Consumers Gas	Maximum de 300 000 \$ Fournir et livrer du gaz naturel au campus de l'aéroport.	Distributeur de gaz. Assure un service et un prix stables et ininterrompus.
DEW Engineering	116 350 \$ Déménagement de la passerelle couverte pour voyageurs.	Matériel exclusif disponible chez un fournisseur seulement.
Ottawa Truck Centre	196 923 \$ Fournir et livrer un camion à bascule à pont arrière simple et une pelle.	Maintenir un parc normalisé de matériel afin d'assurer l'efficacité des opérations.

Entrepreneur	Description du contrat	Raison de l'octroi à un fournisseur unique
Tenco Machinery (CDN) Ltd.	793 528 \$ Fournir et livrer un chasse-neige et une balayeuse de piste.	Maintenir un parc normalisé de matériel afin d'assurer l'efficacité des opérations.
Eagle Airfield Ltd.	114 338 \$ Fournir, livrer et installer deux pelles de chasse-neige de 22 pieds.	Maintenir un parc normalisé de matériel afin d'assurer l'efficacité des opérations.
United Rotary Brush Corp.	Maximum de 150 000 \$ Fournir et livrer sur demande des brosses et galettes pour balayeuses de piste.	Matériel exclusif disponible chez un fournisseur seulement.
SewerMatic Drain Services	108 816 \$ Entretien du réservoir de dégivrage et du séparateur d'huile et d'eau.	Contrat concurrentiel (mais non par appel d'offres public) adjugé à la suite de deux soumissions reçues des deux seules entreprises locales qualifiées.

GRILLES SALARIALES DES MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION

L'échelle de salaire de base du président de l'Administration s'étendait de 125 000 \$ à 175 000 \$ en 2003 et celle de chacun des vice-présidents, de 85 000 \$ à 125 000 \$.

FRAIS ET CHARGES

L'Administration annonce 60 jours d'avance dans les médias locaux tout changement des frais d'utilisation (sauf les loyers) et justifie l'augmentation indiquée. Ces frais comprennent les frais de stationnement, les redevances aéronautiques et les frais d'amélioration aéroportuaire.

Même si l'Administration vise à maintenir à un niveau constant les redevances aéronautiques qu'elle exige des transporteurs aériens, il a fallu les rajuster à quelques occasions. Pour rajuster les redevances et les frais aéronautiques, l'Administration procède ainsi, notamment :

- elle consulte les transporteurs aériens, leur donne les explications nécessaires et leur communique les calculs montrant comment on est parvenu aux frais en question avant d'imposer tout changement. Elle passe par le Comité consultatif des compagnies aériennes;
- elle donne aux transporteurs aériens un préavis de 90 jours de l'augmentation des frais;
- elle publie dans les médias imprimés locaux un préavis de 60 jours.

L'Administration publie l'explication de toute modification de ses frais d'amélioration aéroportuaire, comme elle l'a fait la dernière fois lorsqu'elle les a portés à 15 \$, le 1^{er} janvier 2003. Les frais d'amélioration aéroportuaire en vigueur doivent payer la construction et le remboursement de la dette découlant du Programme d'expansion de l'aéroport.

Le processus de rajustement des frais d'amélioration aéroportuaire comporte les mêmes critères et le même avis public que ceux qu'on a décrits ci-dessus dans le cas des redevances aéronautiques.

RÉUNIONS PUBLIQUES ET CONSULTATION DU PUBLIC

L'assemblée publique annuelle aura lieu le 5 mai 2004.

Le Comité consultatif communautaire a tenu ses réunions les plus récentes les :

- 20 juin 2003
- 23 janvier 2004

ACCÈS PUBLIC AUX DOCUMENTS

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

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

POUR COMMUNIQUER AVEC L'ADMINISTRATION

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

- soumettre ses questions, ses commentaires ou ses préoccupations sur le site Web de l'Administration à www.ottawa-airport.ca;
- remplir une carte de commentaires pour la clientèle disponible aux deux comptoirs Infoguide de l'aéroport;
- composer les numéros des renseignements généraux, soit le (613) 248-2125 ou le 248-2141;
- composer le numéro de la ligne d'information sur le bruit, soit le (613) 248-2023;
- appeler des services spécifiques de l'Administration ou leur écrire, à l'adresse suivante : Pièce 2500, 1000, privé Airport Parkway, Ottawa, (Ontario) Canada K1V 9B4;
- télécopier ses questions, ses commentaires ou ses préoccupations au (613) 248-2068.

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

L'Administration a pour principe de répondre aux questions, aux commentaires et aux préoccupations le plus rapidement possible.

ÉTATS FINANCIERS

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

31 DÉCEMBRE 2003

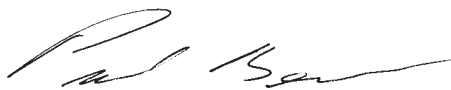
RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION EN CE QUI CONCERNE LES ÉTATS FINANCIERS

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 publique 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 2003 et les états des résultats et de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues 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 2003, 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 30 janvier 2004

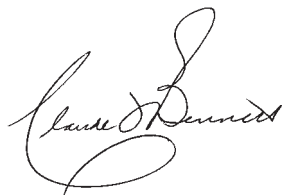
BILAN

AU 31 DÉCEMBRE 2003

(en milliers de dollars)

	2003		2002	
ACTIF				
ACTIF À COURT TERME				
Encaisse et placements à court terme	25 690	\$	124 409	\$
Débiteurs	9 436		6 212	
Fournitures de consommation	429		360	
Frais payés d'avance et avances	877		928	
	<u>36 432</u>		<u>131 909</u>	
FONDS DE RÉSERVE POUR LE SERVICE DE LA DETTE (note 6 (a))	8 647		8 761	
FRAIS DE FINANCEMENT REPORTÉS (notes 2 et 6(g))	3 694		4 084	
IMMOBILISATIONS CORPORELLES (note 3)	329 844		224 554	
AUTRES ACTIFS (note 4)	2 930		2 930	
	<u>381 547</u>	\$	<u>372 238</u>	\$
PASSIF				
PASSIF À COURT TERME				
Créditeurs et frais courus	27 993	\$	31 604	\$
Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an	368		273	
	<u>28 361</u>		<u>31 877</u>	
DÉPÔTS DE GARANTIE	620		511	
DETTE À LONG TERME (note 6)	273 830		273 519	
	<u>302 811</u>		<u>305 907</u>	
ENGAGEMENTS (note 10)				
ACTIF NET (note 7)	78 736		66 331	
	<u>381 547</u>	\$	<u>372 238</u>	\$

AU NOM DU CONSEIL



, administrateur



administrateur

(voir les notes accompagnant les états)

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DE L'ÉVOLUTION DE L'ACTIF NET

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2003

(en milliers de dollars)

	2003		2002	
REVENUS				
Frais d'amélioration aéroportuaire (note 7)	20 838	\$	13 690	\$
Redevances générales d'aérogare et passerelles d'embarquement	12 151		11 017	
Redevances d'atterrissage	9 770		9 725	
Concessions	6 405		6 208	
Stationnement pour véhicules	6 296		5 331	
Locations de terrain et de locaux	3 817		3 763	
Revenu d'intérêts	2 649		3 686	
Autres revenus	1 394		1 888	
	63 320		55 308	
DÉPENSES				
Loyer à Transports Canada (note 10)	11 329		11 005	
Matériaux, fournitures et services (note 11)	12 999		10 341	
Salaires et avantages sociaux	10 066		9 160	
Paiements tenant lieu des impôts fonciers	3 466		3 654	
Frais d'intérêts (note 6(e))	7 331		6 617	
	45 191		40 777	
Excédent des revenus sur les dépenses avant l'amortissement	18 129		14 531	
Amortissement	5 724		3 090	
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES	12 405		11 441	
ACTIF NET AU DÉBUT	66 331		54 890	
ACTIF NET À LA FIN	78 736	\$	66 331	\$

(voir les notes accompagnant les états financiers)

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2003

(en milliers de dollars)

	2003		2002
ENCAISSE PROVENANT DE (UTILISÉE DANS)			
EXPLOITATION :			
Excédent des revenus sur les dépenses	12 405	\$	11 441
Ajouter les éléments sans effet sur l'encaisse :			
Amortissement	5 724		3 090
Amortissement des frais de financement reportés	390		243
Perte (gain) sur vente d'immobilisations	50		(31)
Intérêts de la dette à long terme	112		106
Loyer reporté (note 6)	566		-
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement d'exploitation :			
Débiteurs	(3 224)		(1 683)
Frais payés d'avance et fournitures de consommation	(18)		(464)
Créditeurs et frais courus	2 831		113
Augmentation des dépôts de garantie	109		175
Total de l'exploitation	18 945		12 990
FINANCEMENT :			
Émission de dette à long terme (note 6)	-		270 000
Frais de financement reportés (note 6(g))	-		(4 327)
Fonds de réserve pour le service de la dette (note 6(a))	114		(8 761)
Remboursement de la dette à long terme	(273)		(257)
Total du financement	(159)		256 655
INVESTISSEMENT :			
Acquisition d'immobilisations	(111 064)		(147 473)
Produits de la vente d'immobilisations	-		52
Augmentation (diminution) des créditeurs et frais courus se rapportant aux activités d'investissement	(6 441)		16 802
Total de l'investissement	(117 505)		(130 619)
Augmentation (diminution) de l'encaisse et des placements à court terme	(98 719)		139 026
Encaisse et placements à court terme (endettement bancaire) au début	124 409		(14 617)
Encaisse et placements à court terme à la fin	25 690	\$	124 409
			\$
L'encaisse et placements à court terme se composent de :			
Encaisse	7 717	\$	9 315
Placements à court terme	17 973		115 094
	25 690	\$	124 409
			\$

(voir les notes accompagnant les états financiers)

UNE VUE IMPRESSIONNANTE DU DESIGN ET DE LA STRUCTURE DE L'AÉROGARE
DU 3^E NIVEAU, CÔTÉ SUD.



NOTES COMPLÉMENTAIRES

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2003

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 auxiliaires	10 – 40 ans
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	10 – 40 ans
Amélioration des terrains	5 – 40 ans
Mobilier et équipement	5 – 20 ans
Équipement informatique et systèmes	2 – 10 ans
Véhicules	7 – 15 ans
Améliorations locatives	3 – 10 ans

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 auxiliaires et autres catégories d'actifs, si nécessaire, lorsque le projet est achevé et que l'actif est mis en service.

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 aéroportuaire (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)

	2003		2002	
Coût :				
Immeubles et installations auxiliaires				
Immeubles et améliorations des immeubles	236 475	\$	7 288	\$
Équipement de dégivrage	6 998		6 998	
Passerelles pour piétons	6 457		–	
Infrastructure de services publics	5 394		2 997	
	255 324		17 283	
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	28 069		6 095	
Améliorations des terrains	19 965		271	
Mobilier et équipement	18 255		2 103	
Équipement informatique et systèmes	12 639		1 073	
Véhicules	6 638		6 443	
Améliorations locatives	1 782		5 943	
Construction en cours	–		197 429	
	342 672		236 640	
Moins l'amortissement cumulé :				
Immeubles et installations auxiliaires				
Immeubles et améliorations des immeubles	2 347		754	
Équipement de dégivrage	608		329	
Passerelles pour piétons	72		–	
Infrastructure de services publics	241		96	
	3 268		1 179	
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	2 818		2 103	
Améliorations des terrains	291		123	
Mobilier et équipement	1 562		1 228	
Équipement informatique et systèmes	1 305		762	
Véhicules	2 886		2 375	
Améliorations locatives	698		4 316	
	12 828		12 086	
	329 844	\$	224 554	\$

4. AUTRES ACTIFS

(en milliers de dollars)

	2003	2002
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 les affaires générales de la société et 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 2004 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. En date du 31 décembre 2003, l'Administration avait affecté 4,9 millions de dollars de ces facilités de crédit au fonds de réserve de fonctionnement et d'entretien, (voir note 6). Ces facilités de crédit n'ont pas été utilisées au cours de l'exercice 2003.

6. DETTE À LONG TERME

(en milliers de dollars)

	2003	2002
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 \$	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	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	1 637	1 909
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	1 995	1 883
Loyer reporté, remboursable au Ministre des Transports, sans intérêts, en versements mensuels sur une période de dix ans à partir de 2006	566	-
	274 198	273 792
Tranche échéant à moins d'un an	368	273
	273 830 \$	273 519 \$

(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 4,9 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.

(D) Le 16 juillet 2003, le Ministre des Transports a annoncé un allègement des loyers à court terme pour les aéroports. En vertu de ce programme, l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa peut reporter environ 10 % de son loyer sur une période de deux ans qui a commencé le 1er juillet 2003 (soit un total de 2,3 millions de dollars). Ce report devra être remboursé, sans intérêts, sur une période de dix ans à partir du 1er janvier 2006. Étant donné que ce report n'est pas une réduction permanente de loyer, la totalité des montants du loyer est comptabilisée comme passif dans les livres comptables.

(E) FRAIS D'INTÉRÊTS

	2003		2002	
Intérêts d'obligations	17 227	\$	10 431	\$
Frais d'intérêts – autres	719		878	
	17 946		11 309	
Moins l'intérêt capitalisé	(10 615)		(4 692)	
	7 331	\$	6 617	\$

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

2004	368	\$
2005	551	
2006	982	
2007	121 619	
2008	1 746	
Total par la suite	148 932	

Le plan de l'Administration est de refinancer au cours de l'exercice 2007 les engagements en vertu des obligations-recettes de Série A à 5,64 % venant à échéance en 2007.

(G) FRAIS DE FINANCEMENT REPORTÉS

	2003		2002	
Frais de financement reportés	4 327	\$	4 327	\$
Moins l'amortissement cumulé	(633)		(243)	
	3 694	\$	4 084	\$

7. FRAIS D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRE (FAA) (en milliers de dollars)

Le 1^{er} septembre 1999, l'Administration a instauré un programme de frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) au montant de 10 \$ par passager montant à bord d'un avion, pour financer les coûts des principales dépenses en immobilisations en vertu du Programme d'expansion de l'aéroport. Ces frais ont augmenté le 1^{er} janvier 2003 et sont maintenant de 15 \$.

Ces frais sont perçus par les compagnies aériennes en vertu d'un accord entre l'Administration, l'Association du transport aérien du Canada et les compagnies aériennes desservant l'Aéroport 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.

	2003		Cumul à ce jour	
Dépenses du Programme d'expansion de l'aéroport :				
Aérogare pour passagers, garage de stationnement, infrastructure côté piste et côté accueil et autres dépenses du programme	99 755	\$	306 832	\$
Intérêt capitalisé	10 615		15 461	
Charge d'intérêts	7 331		13 727	
	117 701		336 020	
Rentrées de fonds des FAA :				
Revenus des FAA – après frais de recouvrement	20 838		67 419	
Intérêts sur les fonds excédentaires	1 312		4 322	
	22 150		71 741	
Augmentation des débiteurs	(809)		(2 211)	
Revenus des FAA – montants encaissés	21 341		69 530	
Excédent des dépenses sur les FAA encaissés	96 360	\$	266 490	\$

Au 31 décembre 2003, l'actif net de l'Administration comprenait :

	2003		2002	
Actif net fourni par les frais d'amélioration aéroportuaire :				
Cumul des frais d'amélioration aéroportuaire et intérêts sur les fonds excédentaires	71 741	\$	49 591	\$
Moins : l'amortissement cumulé des actifs du Programme d'expansion de l'aéroport	3 955		1 083	
Charge d'intérêts et autres dépenses	14 183		6 396	
	53 603		42 112	
Actif net fourni par les autres activités :				
Cumulé à la fin	25 133		24 219	
	78 736	\$	66 331	\$

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 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 l'analyse actuarielle des prestations du régime de retraite la plus récente, complétée le 31 décembre 2002 et extrapolée au 31 décembre 2003, le statut du régime de retraite est le suivant :

	2003		2002	
Juste valeur de l'actif du régime	18 237	\$	15 160	\$
Obligations au titre des prestations constituées	19 569		15 534	
Situation de capitalisation – (déficit)	(1 332)	\$	(374)	\$
Actif au titre des prestations constituées	357	\$	374	\$

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 :

	2003		2002	
Obligations au titre des prestations constituées	2 204	\$	1 704	\$
Passif au titre des prestations constituées	1 180	\$	753	\$

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 :

	2003	2002
Taux d'actualisation	6,5%	6,5%
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%	9,0%
diminuant graduellement pour atteindre une augmentation commençant après 2013 de	4,0%	6,0%

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

	2003		2002	
Élément du régime de pension à prestations déterminées	612	\$	442	\$
Élément du régime à cotisations déterminées	152	\$	134	\$
Autres avantages complémentaires de retraite et avantages sociaux	426	\$	345	\$

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

	2003		2002	
Cotisations de l'employeur	596	\$	567	\$
Cotisations des employés	224	\$	233	\$
Prestations payées	283	\$	345	\$

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. Au 31 décembre 2003, la juste valeur des obligations à long terme était 125,7 et 160,6 millions de dollars pour les obligations-recettes de Série A et de Série B respectivement. La juste valeur des autres 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.

RISQUE 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 millions de dollars. Ce montant est inclus dans les frais de financement reportés.

L'Administration s'expose au risque d'intérêts à cause de ses emprunts futurs prévus et de son refinancement.

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 62 % des frais de redevance d'atterrissage et des revenus d'aérogare de l'Administration découle d'une seule compagnie aérienne. Cependant, la direction pense que le risque encouru par l'Administration vis-à-vis d'une seule compagnie aérienne est mitigé par le fait que le trafic d'origine et de destination représente environ 90 % de l'activité totale des passagers, et que par conséquent, les autres compagnies aériennes absorberont vraisemblablement le trafic de toute compagnie cessant ses activités.

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, 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 minimums des paiements prévus au cours des cinq prochains exercices en vertu du bail foncier et à l'exception du loyer de participation sont les suivants :

2004	11,6 million	\$
2005	13,0 million	\$
2006	13,3 million	\$
2007	13,3 million	\$
2008	13,6 million	\$

De surcroît, au 31 décembre 2003, le montant total des engagements d'exploitation de l'Administration, dans le cours normal des affaires, est d'environ 6,4 millions de dollars par année pour des périodes pouvant aller jusqu'à 5 ans. L'Administration a également des engagements globaux associés à l'achat d'éléments d'actif d'entretien s'élevant à environ 1,0 millions de dollars.

11. ACCORDS DE CONTRIBUTION

En 2002, l'Administration a participé à un accord de contribution avec l'Administration canadienne de sûreté du transport aérien (ACSTA), agent du gouvernement canadien, aux fins de contribution, par 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 1 000 000 \$ (2002 – 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.

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 États-Unis. Ce programme prenait fin le 31 mars 2002. L'Administration a comptabilisé 0,5 millions de dollars dans le cadre de ce programme. Ces montants étaient comptabilisés en diminution des coûts de fonctionnement 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.