



Annual Report / Rapport annuel

1994 / 1995



BUILDING AN OPPORTUNITY WHERE THERE ONCE WAS JUST AN AIRPORT

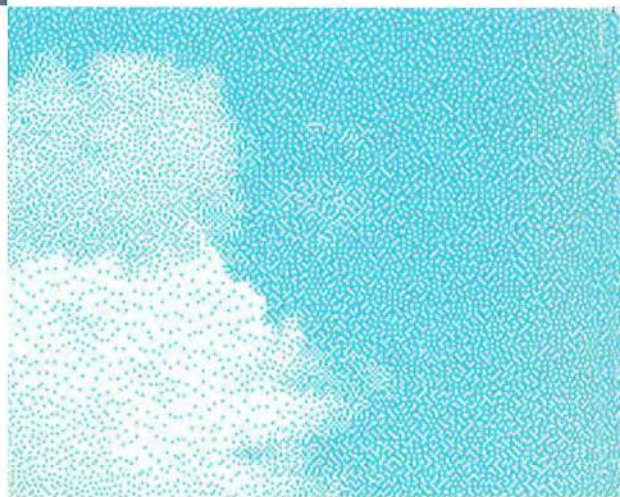
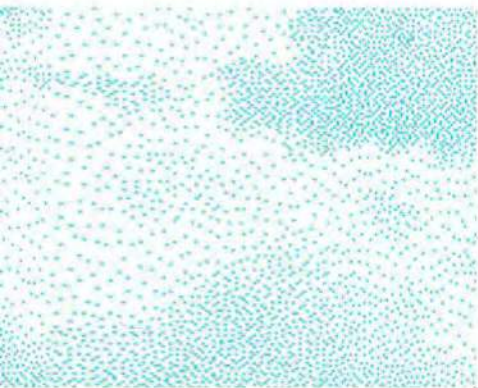
CRÉER UN AVENIR OÙ IL Y AVAIT SEULEMENT UN AÉROPORT



Ottawa  
Macdonald-Cartier  
International  
Airport

Ottawa  
Aéroport  
international  
Macdonald-Cartier

**YOW**





**TABLE OF CONTENTS • TABLE DES MATIÈRES**

OVERVIEW / APERÇU **PAGE 3**

IMPROVING AIRPORT FACILITIES **PAGE 4**

AMÉLIORATION DES INSTALLATIONS AÉROPORTUAIRES **PAGE 5**

KEEPING IN TOUCH **PAGE 6**

ÊTRE AU DIAPASON **PAGE 7**

THE TRANSFER BEGINS **PAGE 8**

ON VA DE L'AVANT AVEC LA CESSION **PAGE 9**

ENVIRONMENTAL STEWARDSHIP: KEEPING IT CLEAN **PAGE 10**

GESTION ENVIRONNEMENTALE : BANNIR LA POLLUTION **PAGE 11**

AIRPORT TRAFFIC: KEEPING TRACK **PAGE 12**

LE TRAFFIC AÉROPORTUAIRE : LE POINT **PAGE 13**

FINANCIAL REVIEW **PAGE 14**

REVUE FINANCIÈRE **PAGE 15**





## 1994-95 OVERVIEW

In many ways 1994/95 has proved to be a turning point for Ottawa – Macdonald-Cartier International Airport. In July of 1994, Transport Canada unveiled its new "National Airports Policy". This document provided the framework for the transfer of airports to Canadian Airport Authorities. A few months later, on January 16th, 1995, Transport Minister Douglas Young and David Gavsie, Chair of the Board of the Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority signed a Letter of Intent for the transfer of the airport. The Authority plans to complete the negotiation process by the spring of 1996.

On February 24, 1995, the Canada-US Air Transport Agreement, commonly referred to as the "Open Skies Agreement" was signed. This agreement alleviated many restrictions on air travel between Ottawa and destinations in the United States. As a result, several carriers have announced that they will introduce new, non-stop services by mid-summer 1995. We are therefore quite optimistic that with improved connections to American hub airports, the business community in the National Capital Region will be in a much more competitive position. We expect transborder travel patterns to change dramatically in the next fiscal year as travellers adjust to the new service improvements.

On the financial front, the airport's performance was positive. Revenues reached \$22 million, and operating costs remained at 1993-94 levels. Airport staff completed a major runway rehabilitation project during the summer of 1995, and considerable progress was made in the area of environmental protection. Both passenger and aircraft activity increased overall. This may indicate a rebound in the local economy, and we are confident that this trend will continue.



## APERÇU 1994-95

À bien des égards, 1994/1995 a été une année décisive pour l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa. En juillet 1994, Transports Canada publiait sa nouvelle *Politique nationale des aéroports*, document qui établissait le cadre d'action

stratégique pour la cession des aéroports à des administrations aéroportuaires canadiennes. Quelques mois plus tard, soit le 16 janvier 1995, le ministre des Transports, M. Douglas Young, et le président de l'Administration de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, M. David Gavsie, signaient une lettre d'intention pour la cession de l'aéroport. L'administration aéroportuaire prévoit de terminer les négociations au plus tard au printemps 1996.

Le 24 février 1995, l'Accord canado-américain de services aériens, ou Entente pour l'ouverture de l'espace aérien, était signé et atténuait, du même coup, bon nombre de restrictions auxquelles étaient soumis les services aériens entre Ottawa et des destinations situées aux États-Unis. C'est ainsi qu'un certain nombre de transporteurs ont annoncé leur intention d'introduire de nouveaux services sans escale d'ici à l'été 1995. Nous espérons donc qu'avec de meilleures correspondances avec les aéroports plaque-tournantes des États-Unis, le milieu des affaires de la Région de la Capitale nationale sera en mesure de mieux soutenir la concurrence. Nous prévoyons un changement draconien dans les habitudes de voyage au cours du prochain exercice financier, alors que les voyageurs s'adapteront aux nouvelles améliorations apportées aux services.

Sur le plan financier, les résultats de l'aéroport ont été positifs. Ses recettes se sont élevées à 22 millions de dollars et ses coûts d'exploitation sont demeurés inchangés par rapport à 1993/1994. Le personnel de l'aéroport a mené à terme un important projet de remise en état de piste durant l'été 1995, et des progrès marquants ont été réalisés dans le domaine de la protection environnementale. Il y a eu augmentation de l'activité sur le double plan des mouvements de passagers et d'aéronefs, ce qui pourrait signifier une reprise de l'économie locale. Nous espérons que cette tendance se poursuivra.

HELEN MCKIERNAN  
AIRPORT GENERAL MANAGER / DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AÉROPORT



## IMPROVING AIRPORT FACILITIES

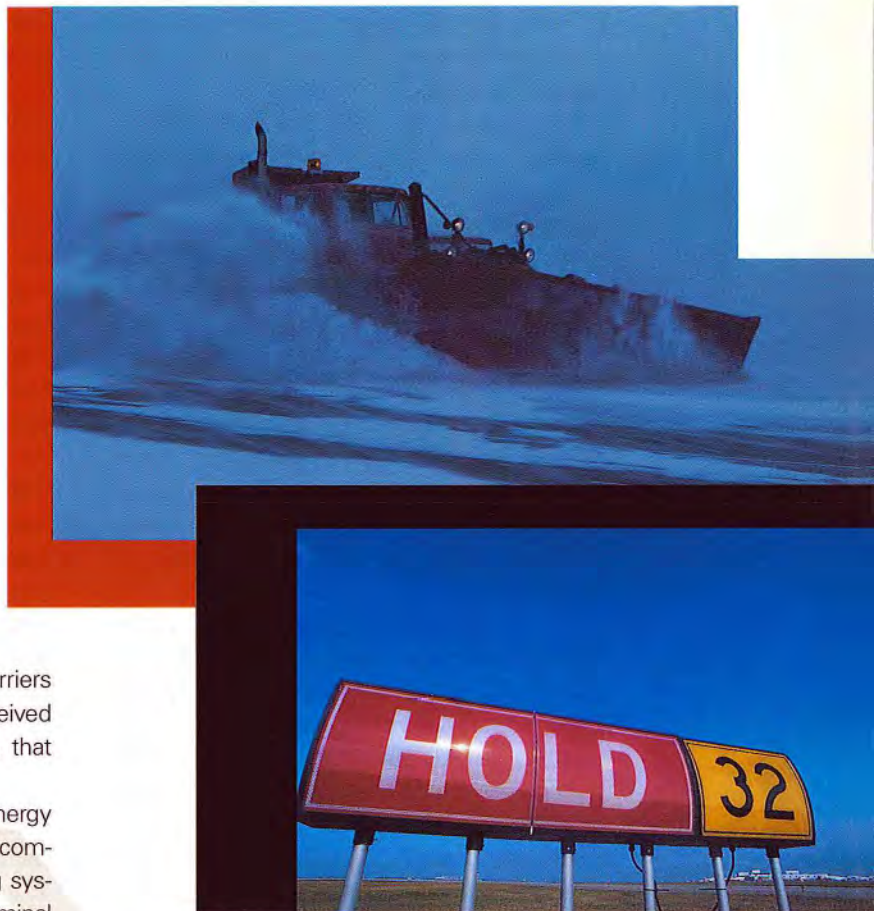
During August and early September, the airport's main runway 07/25 was rehabilitated. Airport staff chose a relatively innovative technique known as "in place heater scarification" common in roadway construction but a first for a major international airport in Canada. "In place heater scarification" uses massive propane fired burners to soften the runway surface which is then roughened and removed. Recovered asphalt materials are recycled and then replaced in situ. The resulting savings in time and materials allowed the project to be completed in less than six weeks at a cost of \$2.5 million. Other airports in Canada are evaluating this technique for application elsewhere.

Closure of the East/West runway (07/25) had a considerable impact on airport operations, as all carrier traffic was diverted to the North/South runway. Nevertheless, delays were minimal and most operations continued normally. Airport staff anticipated that this project would increase the impact of aircraft noise to the north and south of the remaining active runway. An information campaign alerted affected communities that any adverse noise impact would be temporary. With the co-operation of the air carriers and local travel agencies all travellers received brochures prior to their flights indicating that delays were possible.

In 1994, the airport initiated a two year energy conversion programme. In the first phase, completed in 1994, domestic hot water heating systems in several structures including the terminal building were converted from electricity to natural gas. Energy cost savings in some areas have been as high as 50% and wherever possible have been passed on to airport tenants. The second phase, to be completed next fiscal year, will convert the heating system in the terminal building to natural gas also.

In the fall, the airport, DND and the Regional Municipality of Ottawa-Carleton concluded

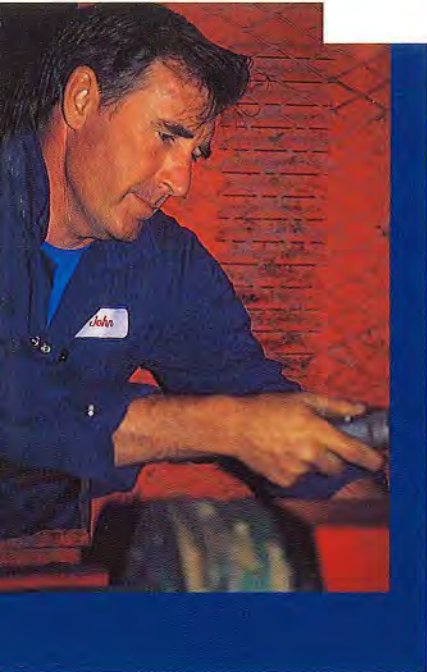
negotiations to construct a joint waterline and reservoir along the CPR right of way. This project will improve water pressure as well as distribution in the core area of the airport. It also paves the way for large scale future industrial development along the eastern edge of airport property. Other projects included apron restoration and joint sealing, security fencing and airfield signage.



During 1994-95, the RMOC continued to widen Hunt Club Road along the northern periphery of the airport. This two year project will improve access for communities to the east and west of the airport, and provide better connections to major regional highways.



## AMÉLIORATION DES INSTALLATIONS AÉROPORTUAIRES



En août et au début de septembre, la piste 07/25 a été remise en état. Le personnel de l'aéroport a utilisé un procédé relativement novateur, connu sous le nom de «scarification à chaud sur place». Adopté pour la première fois dans un gros aéroport international du Canada, ce procédé de construction routière prévoit l'utilisation de brûleurs au propane pour amollir le revêtement de la piste dans le but de le décoller et de l'enlever. Le composé asphaltique est ensuite recyclé puis reposé sur la piste. Grâce aux économies de temps

et de matériaux qui en ont résulté, le projet a pu être mené à terme en moins de six semaines, au coût de 2,5 millions de dollars. D'autres aéroports canadiens évaluent à l'heure actuelle cette technique.

La fermeture de cette piste n'a pas été sans perturber les activités à l'aéroport du fait qu'il a fallu détourner tout le trafic des transporteurs aériens sur la piste nord-sud. Néanmoins, on a pu réduire au minimum les retards et les activités se sont déroulées normalement dans la plupart des cas. Prévoyant une hausse du bruit dans les secteurs situés au nord et au sud de la piste en service, l'aéroport a mené une campagne destinée à informer la collectivité concernée que cette hausse du bruit serait temporaire. Avec le concours des transporteurs aériens et des voyageurs locaux, tous les voyageurs ont pu être avisés, par la voie de dépliants distribués avant les vols, que des retards étaient possibles.

En 1994, l'aéroport a mis sur pied un programme biennal d'économie d'énergie. La première étape, qui s'est terminée en 1994, a consisté en la conversion des chauffe-eau électriques au gaz naturel. Dans certains secteurs, les économies énergétiques qui en ont résulté et dont ont pu profiter les concessionnaires

lorsque la chose était possible, ont atteint 50 p. 100. La seconde étape, qui doit prendre fin au cours du prochain exercice financier, prévoit également la conversion du système de chauffage de l'aérogare au gaz naturel.

À l'automne, l'aéroport, le ministère de la Défense nationale (MDN) et la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (MROC) ont terminé la négociation d'un projet d'aménagement de conduites d'eau et de réservoirs communs le long de l'emprise de CP Rail. Ce projet permettra d'améliorer la pression et la distribution d'eau dans la zone princiale de l'aéroport. Il ouvrira la voie également à d'importants projets de développement industriel des terrains situés le long de la limite est de l'aéroport. D'autres projets comprenaient la remise en état de l'aire de trafic et le remplissage des joints, l'érection de clôtures de sûreté et la pose de panneaux de signalisation d'aérodrome.

En 1994-95, la MROC a poursuivi les travaux d'élargissement du chemin Hunt Club, le long de la limite nord de l'aéroport. Ce projet, d'une durée de deux ans, améliorera l'accès des collectivités à l'est et à l'ouest de l'aéroport et assurera un meilleur raccordement aux grands axes régionaux.





## KEEPING IN TOUCH

To ensure that the airport can continue to provide the kind of service the community needs, it is important for the airport to have the support of the community as a whole. The Travel Issues Council established in 1993, has become a vital means of communication between the travel industry and the air carriers here at the airport. The Council threw their support behind the Flight Guide, a quarterly publication started in 1994, which provides up to date information on passenger facilities, services and air services. To build upon the success of the Travel Issues Council, the airport set up a Cargo Issues Council to promote freight businesses at the airport. The airport produced a Cargo Guide, a brochure which describes the services available to prospective shippers in the community.

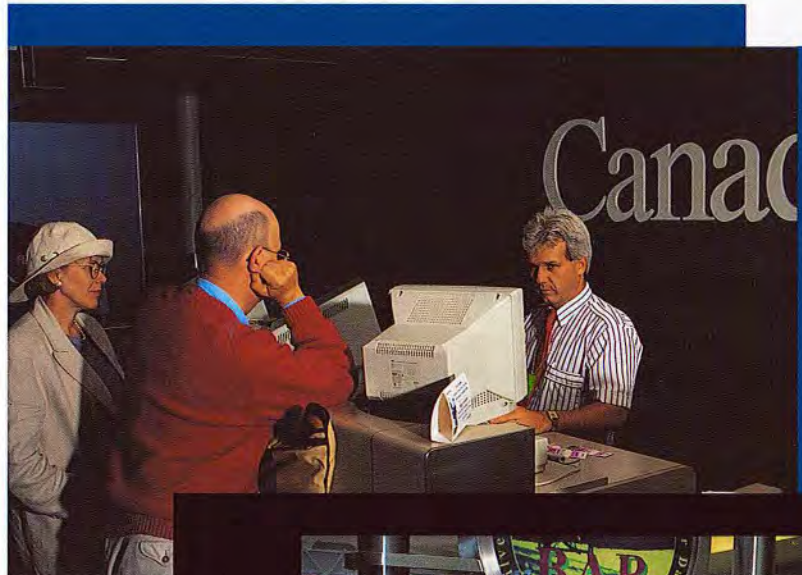
In 1994, a Merchants Association was established, composed of retailers in the terminal building. Its first chairman, Eric Levin of Regent Vending commented, "As retailers, it is a great opportunity to increase customer awareness of our products and services and also to participate in the airport's growth and visibility in the Metro-Ottawa community."

The airport also made great strides towards reaching the business community. The airport is now represented at the committee level at the Ottawa-Carleton Economic Development Corporation (OCEDCO), the Ottawa Tourist and Convention Authority (OTCA) and the Ottawa-Carleton Board of Trade, as well as various local Chambers of Commerce in its market area. This has increased awareness of airport issues and provided an excellent resource for community feedback.

The airport has also been proactive in the field of long range planning. The Airport Protection Plan, completed in December of 1994 has provided a springboard for consultation with all levels of government in the Ottawa Region. Airport staff continued to serve on numerous technical committees to represent the airport's long term interests. In 1994, the airport participated in the first phase of the RMOC's Official Plan Review. The airport was a member of an inter-

governmental group created as part of the consultation process for the City of Ottawa's comprehensive Zoning By-Law Revision. The airport will remain actively involved in each of these initiatives as plans for both the airport and the surrounding area mature.

A passenger survey conducted in May of 1994, provided us with a demographic profile of our clients. A typical passenger at O-MCIA is male, aged between 35 and 54, well educated,



well paid, Canadian, and a frequent business traveller. The study also examined customer satisfaction with the existing services provided in the terminal building. In general, the airport was given a high rating. More than one thousand passengers added individual comments, giving us excellent consumer feedback for further analysis and action next year.





## ÊTRE AU DIAPASON

Pour qu'il puisse continuer à desservir la collectivité comme il se doit, l'aéroport doit pouvoir compter sur la collaboration de cette dernière. Créé en 1993, le *Conseil consultatif en matière de voyages* est devenu un important intermédiaire entre l'industrie touristique et

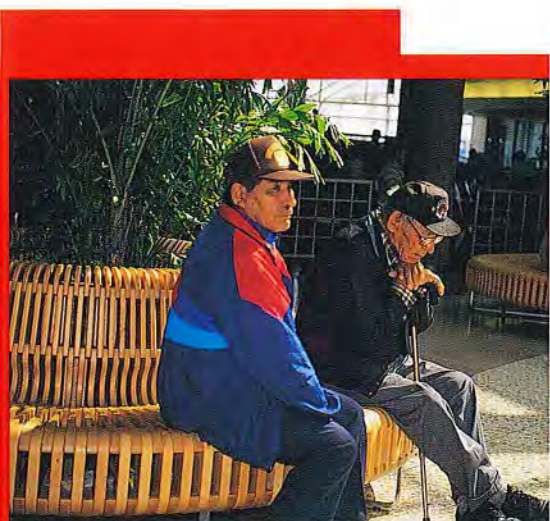
les transporteurs aériens installés à l'aéroport. Le Conseil consultatif a donné son assentiment au Guide des vols, publication trimestrielle qui a vu le jour en 1994 et qui renferme des renseignements sur les installations

et services offerts aux passagers et sur les services de transport aérien. Fort de ce succès, l'aéroport a établi le *Conseil consultatif en matière de services de fret aérien* pour promouvoir l'industrie du transport du fret à l'aéroport. Il a produit le Guide des services de fret aérien où sont décrits les services offerts aux expéditeurs potentiels de la collectivité.

En 1994, une association des marchands a été créée pour regrouper les détaillants installés dans l'aérogare. Comme l'affirme son premier président, M. Eric Levin de *Regent Vending* : «Les détaillants ont l'occasion unique de sensibiliser les clients à leurs produits et à leurs services et de participer ainsi à la croissance de l'aéroport au sein de la ville d'Ottawa.»

L'aéroport s'est également rapproché du milieu des affaires. C'est ainsi qu'il est représenté actuellement au sein des comités de la Société d'expansion économique d'Ottawa-Carleton (SEEOC), de l'*Ottawa Tourist and Convention Authority* (OTCA) et de l'*Ottawa-Carleton Board of Trade* ainsi que des diverses chambres de commerce locales. L'aéroport a donc pu sensibiliser davantage la collectivité aux questions le concernant et dialoguer avec elle.

L'aéroport a également été actif en ce qui concerne la planification à long terme. Le plan de protection de l'aéroport, terminé en décembre 1994, s'est révélé un moyen de consultation de tous les paliers de gouvernement au sein de la région d'Ottawa. Le personnel de l'aéroport a continué de siéger au sein de divers comités techniques et de faire valoir les intérêts à long terme de l'aéroport. En 1994, l'aéroport a participé à la première phase de la revue officielle du plan de la MROC. Des représentants ont oeuvré également au sein d'un groupe intergouvernemental qui a été créé dans le cadre du processus de consultation pour la révision du règlement de zonage général de la ville d'Ottawa. L'aéroport continuera de participer activement dans chacun de ces projets pendant que seront dressés les plans concernant l'aéroport et toute la région.



Mené en mai 1994, un sondage auprès des passagers nous a permis d'établir le profil démographique de nos clients. C'est ainsi que le passager typique qui utilise l'Aéroport international Macdonald-Cartier est un homme, âgé entre 35 et 54 ans, ayant un certain niveau d'instruction, bien rémunéré, Canadien et utilisant fréquemment les vols d'affaires. Le sondage a également porté sur le degré de satisfaction des clients par rapport aux services existants assurés à l'aérogare. En général, l'aéroport a obtenu une excellente cote. Plus d'un millier de passagers ont ajouté des commentaires personnels, ce qui nous permettra de pousser l'analyse l'an prochain à partir des nombreuses observations qui ont été recueillies.



## THE TRANSFER BEGINS:

On January 16, 1995, Transport Minister Douglas Young and David Gavsie, Chair of the Board of the Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority signed a letter of intent to enter into negotiations to transfer the airport to a Canadian Airport Authority. "The signing of this Letter of Intent is an important milestone, one that marks the path to airport management to meet the needs of the community," said Minister Young during the ceremony.

At the signing ceremony, Mr. David Gavsie remarked, "Under the National Airport Policy, our Airport Authority has been born and this will launch a new era, dedicated to integrating this airport fully into the local economy. The airport should become a dynamic driver of economic activity in the National Capital Region."

With airport transfer now underway, airport staff assisted in the preparation of a number of studies intended to form the basis for transfer negotiations. A major environmental baseline study was

port in October 1994. Future transfers remain to be determined, however, the airport will take responsibility for Emergency Response Services in mid-1995.

The Commercial Development Plan, prepared by Lennox Professional Services Ltd. was submitted and approved by airport management in March 1995. This document not only identifies opportunities for industrial development on the airport, it also anticipates the possible future transfer of lands presently occupied by the Department of National Defence.



completed in 1994. Negotiations with the Department of National Defence continued throughout the fiscal year to determine the implications of the Base closure which was announced in 1993. The apron area adjacent to the DND hangar line was transferred to the air-

Airport staff initiated an exhaustive review of overhead services and contracting procedures. This proactive analysis ensured that all functions and services previously available from within the federal government were identified. At the end of the fiscal year standing offer agreements were completed for contracting and project management, and design and construction

supervision. This programme will continue into the next fiscal year. This will ensure that airport transfer is as seamless as possible.



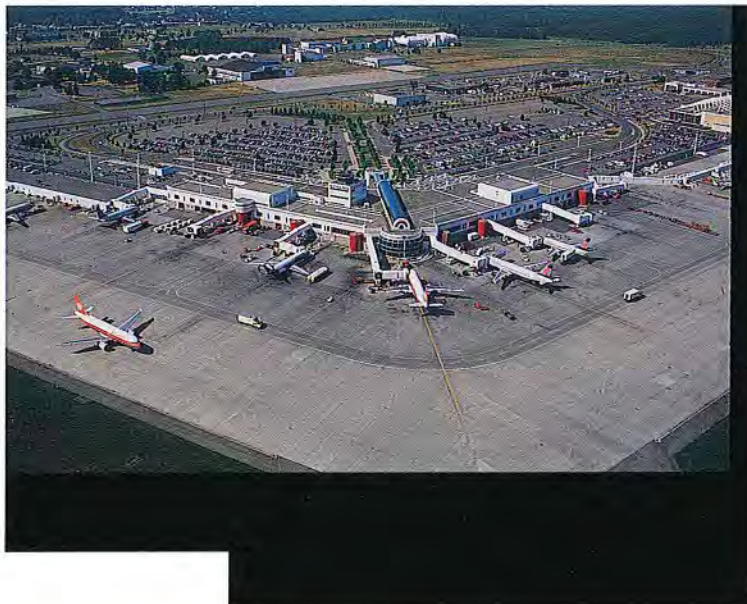
ON VA DE L'AVANT AVEC LA CESSIION!

Le 16 janvier 1995, le ministre des Transports M. Douglas Young et le président du Conseil d'administration de l'Administration de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, M. David Gavsie, ont signé une lettre d'intention pour entamer les négociations en vue de la cession de l'aéroport à une administration aéroportuaire canadienne. De dire le Ministre : «La signature de cette lettre d'intention constitue une étape importante, qui ouvre la voie à la direction de l'aéroport pour la satisfaction des besoins de la collectivité.»

Lors de la cérémonie de signature, M. David Gavsie déclarait : «Notre administration est issue de la Politique nationale des aéroports et mar-

des négociations avec le ministère de la Défense nationale se sont poursuivies durant l'exercice financier afin de déterminer les incidences de la fermeture de la base militaire annoncée en 1993. L'aire de trafic près des hangars du MDN a été cédée à l'aéroport en octobre 1994. Les cessions futures sont à déterminer, et l'aéroport assumera la responsabilité des services d'intervention d'urgence vers le milieu de 1995.

Le plan de développement commercial qu'a élaboré la firme *Lennox Professional Services Ltd* a été soumis à la direction de l'aéroport, qui l'a approuvé en mars 1995. Ce document énonce non seulement les possibilités de développement industriel au sein de l'aéroport mais également les possibilités de transfert des terrains qu'occupe actuellement le ministère de la Défense nationale. Le personnel de l'aéroport a entrepris une étude exhaustive des services généraux et des procédures d'adjudication des marchés. Cette analyse proactive a permis de déterminer toutes les fonctions et tous les services offerts auparavant au sein de l'administration fédérale. À la fin de



que le début d'une ère nouvelle pour l'intégration de notre aéroport dans la collectivité locale. C'est ainsi que l'aéroport devrait devenir une force motrice de l'activité économique au sein de la région de la Capitale nationale.»

Avec la cession de l'aéroport, le personnel a participé à l'élaboration d'un certain nombre d'études devant servir pendant les négociations. C'est ainsi qu'une importante étude environnementale a été effectuée en 1994. Par ailleurs,

l'exercice financier, des offres à commandes ont été élaborées pour la gestion des marchés et des projets ainsi que la supervision des travaux de conception et de construction. Ce programme se poursuivra au cours du prochain exercice et fera en sorte que le processus de cession de l'aéroport se poursuive sans heurt.

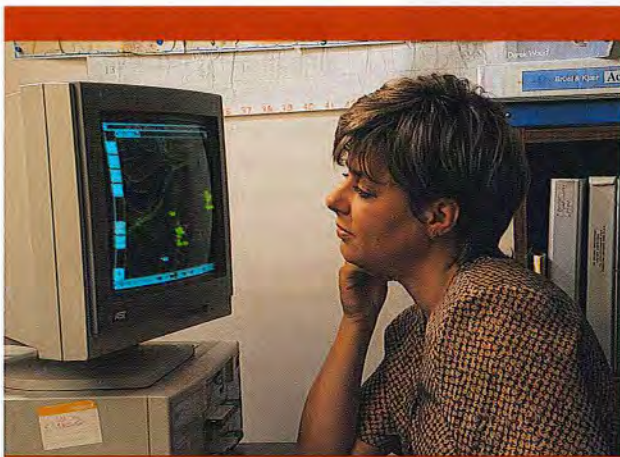


## ENVIRONMENTAL STEWARDSHIP: KEEPING IT CLEAN

As a responsible member of the community, the airport can take pride in a number of projects designed to mitigate the environmental impact of airport operations. During the winter of 1994/95 a second glycol recovery vehicle was added to the glycol recovery programme. Over 2 million litres of contaminant were recovered and shipped off-site for treatment. This was a 200% improvement over the previous winter. To further improve the level of recovery, the Airport's De-icing Sub-Committee has been investigating the installation of centralized de-icing facilities for the upcoming winter of 1996.

Four new storm water monitoring stations were installed at locations where surface water leaves the underground drainage system. These

communities to the north and west of the airport provide noise level readings simultaneously on screen. All traffic data is automatically recorded on disk, allowing staff in the noise monitoring office to investigate any incident reported on the airport's noise complaint line. Among many features of the system is the ability to instantly map noise incidence reports, a useful tool for identifying patterns and trends.



automated stations record flow data and can collect multiple samples over the course of a twenty-four hour period. They are linked via modem to computers located in the environmental office. These supplement the water quality monitoring programme at the airport which samples at various locations and tests for over thirty chemical parameters.

In the spring of 1994, an Aircraft Flight Tracking Noise System (AFTNS) was installed. Connected to the airport's radar, this system displays the altitude and track of all arriving and departing aircraft. Two noise monitoring stations located in

The crowning achievement for the fiscal year was the construction of a 12,500 tonne bio-pile in the south-east corner of the airport.

During excavation for industrial development, a deposit of hydrocarbon contaminated soil was discovered in Delta Park. Airport staff rejected the traditional solution to contamination of this type; removal, as it merely relocated the problem. Instead, in consultation with Intera Technologies, they recommended bio-remediation. In doing so, they created a major league composter, saved the airport more than \$1.3 million, and won a Merit Award in the process. As a result of this project a serviceable block of industrial land, not previously usable is now available for future development.



GESTION ENVIRONNEMENTALE : BANNIR LA POLLUTION

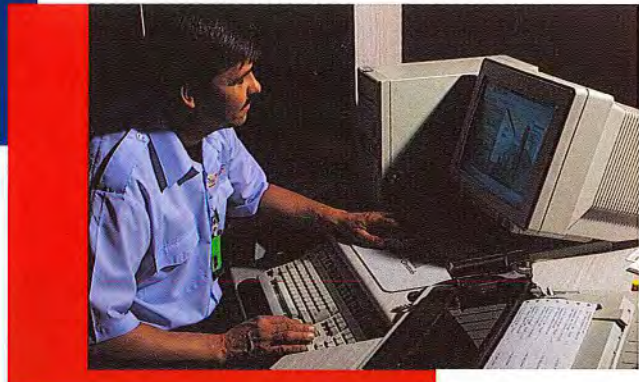
En tant que membre à part entière de la collectivité, l'aéroport peut s'enorgueillir d'un certain nombre de projets qui ont eu pour objet d'atténuer les incidences environnementales des activités aéroportuaires. C'est ainsi que durant l'hiver 1994/1995, un second véhicule de

Au printemps 1994, on a procédé à l'installation d'un système de contrôle du bruit des aéronefs (AFTNS) qui, relié au système radar de l'aéroport, permet l'affichage de l'altitude et de la route de tous les aéronefs qui arrivent à l'aéroport ou en partent. Deux stations de contrôle du bruit, aménagées dans des collectivités situées au nord et à l'ouest de l'aéroport, permettent l'affichage simultané de lectures sur le bruit. Toutes les données de trafic sont automatiquement enregistrées sur disquette, permettant ainsi au personnel du bureau de contrôle du bruit d'enquêter sur tout incident ayant fait l'objet d'une plainte au numéro de téléphone de l'aéroport prévu à cet effet. Le système a entre autres caractéristiques



récupération du glycol a été ajouté au programme. Ont pu ainsi être récupérés plus de 2 000 m<sup>3</sup> de ce produit contaminant, que l'on a expédiés à l'extérieur pour être traités. Par rapport à l'hiver précédent, il s'agit là d'une amélioration de 200 p. 100. Pour améliorer davantage le niveau de récupération, le sous-comité de dégivrage de l'aéroport étudie à l'heure actuelle l'aménagement d'installations centralisées de dégivrage pour l'hiver 1996.

Quatre nouvelles stations de surveillance des eaux pluviales ont été aménagées aux endroits où les eaux de ruissellement sont rejetées par le système de canalisations souterraines. Il s'agit de stations automatisées qui enregistrent des données sur l'écoulement des eaux et qui permettent de recueillir des échantillons sur une période de 24 heures. Des modems relient ces stations à des ordinateurs situés dans les bureaux des Services de l'environnement. Ces stations s'ajoutent au programme de surveillance de la qualité de l'eau à l'aéroport, programme qui prévoit l'étude d'échantillons à divers endroits et l'exécution de tests portant sur plus de 30 paramètres chimiques.



celle de pouvoir représenter graphiquement les rapports d'incident de bruit, caractéristique très utile pour l'établissement de tendances.

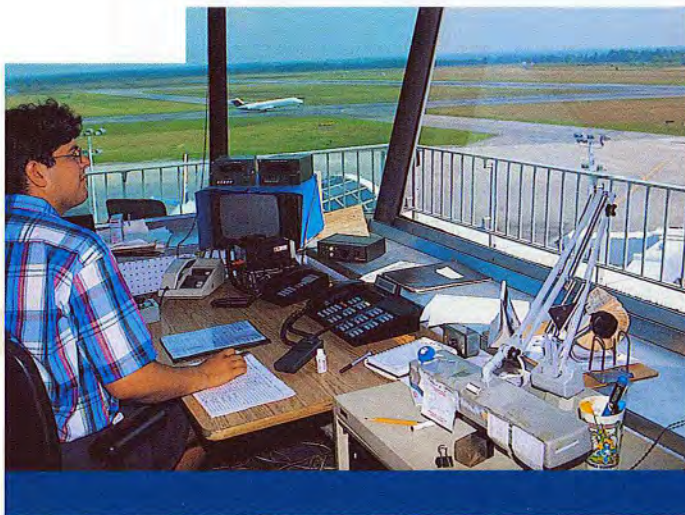
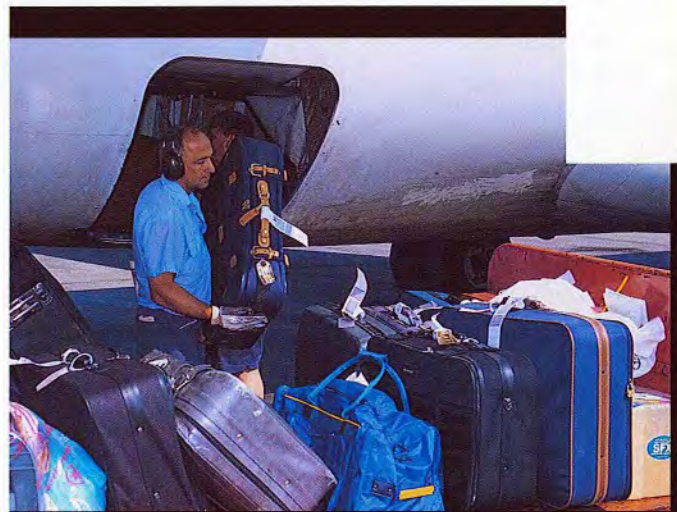
Le couronnement de l'exercice financier demeure la construction d'un bio-monticule de 12 500 tonnes à l'angle sud-est de l'aéroport. Durant les travaux d'excavation d'un projet de construction industrielle, on a découvert dans le parc Delta un important dépôt d'hydrocarbures qui contaminait le sol. Le personnel de l'aéroport a rejeté la solution traditionnelle pour ce type de problème, soit l'enlèvement, qui ne faisait que déplacer le problème. Il a plutôt choisi de créer un énorme composteur permettant ainsi à l'aéroport d'économiser plus de 1,3 million de dollars avec, comme supplément, une prime à l'initiative. Ce projet a eu pour conséquence de rendre utilisable une importante parcelle de terrain industriel à des fins de développement futur.



## AIRPORT TRAFFIC: KEEPING TRACK

In 1994, overall passenger traffic levels improved somewhat, perhaps an early sign of a slight recovery in the local economy. This trend was most strongly felt in the transborder sector where travel to destinations in the United States increased by 15%. On the other hand, domestic travel increased by a very slim margin of only 1%. This may indicate signs of an early change in travel behavior; the response of travellers to improvements in transborder air services. Some travel which formerly required connections to US destinations through other Canadian hub airports may have shifted to the non-stop service through Pittsburg which was introduced in 1993. We expect this trend to be more obvious in the next fiscal year when additional transborder air services are introduced. As the figures involved are quite small, it is a little premature to draw any major conclusions. In fact, the airport is overwhelmingly a departure point for destinations within Canada. 83% of the total travelling public are domestic passengers. International passenger traffic on scheduled carriers actually declined in 1994.

services by a margin of two to one. International charter traffic is relatively evenly spread throughout the year. In contrast, transborder charter passengers are an insignificant 7% of the total number of transborder travellers. These flights only appear in the winter months, and represent travel to southern US destinations, primarily Florida.



In 1994, the volume of charter traffic increased by a modest 3%, in line with the general increases in overall passenger levels. The international component of charter activity is almost 60% of the total number of charter passengers. International charter passengers actually outnumber their counterparts on scheduled

Similar patterns were evident in air carrier activity during 1994. Itinerant activity increased by only 1.5%. However, the transborder segment of air carrier activity increased from 10,783 to 13,917 aircraft movements or almost 30%. International air carrier traffic declined over the same period by just over 30%.



## LE TRAFIC AÉORPORTUAIRE : LE POINT

En 1994, l'ensemble du trafic passagers a enregistré une amélioration, premier indice d'une légère reprise de l'économie locale. Le changement s'est surtout fait sentir dans le secteur des vols vers les États-Unis, où les voyages ont augmenté de 15 p. 100. Par contre, l'augmentation des voyages nationaux n'a été que de 1 p. 100, ce qui pourrait indiquer le début d'un changement dans les habitudes de voyage ou la réaction des voyageurs aux améliorations apportées dans le secteur des services vers les États-Unis. Certains voyages qui nécessitaient auparavant des correspondances pour certaines destinations américaines via des aéroports plaques-tournantes canadiens peuvent avoir été inclus dans le service sans escale à destination de Pittsburg qui a été introduit en 1993. Nous prévoyons que cette tendance sera plus marquée au cours du prochain exercice financier alors que des services additionnels vers les États-Unis seront introduits. Comme les données dont nous disposons sont quelque peu fragmentaires, il est trop tôt pour tirer des conclusions nettes. De fait, l'aéroport constitue avant tout un point de départ vers des destinations situées au Canada. Quatre-vingt-trois pour cent du total des voyageurs utilisent les services nationaux. Le trafic passagers international utilisant les services des transporteurs réguliers a effectivement baissé en 1994.

Durant cette année, le volume du trafic d'affrètement n'a augmenté que de 3 p. 100, ce qui correspond à l'ensemble des augmentations qu'ont connues les niveaux de trafic passagers. Le trafic international des services d'affrètement représente près de 60 p. 100 du nombre total des passagers utilisant ce type de service. De fait, le nombre d'utilisateurs des services d'affrètement internationaux est deux fois plus élevé que ceux des services réguliers. Le trafic d'affrètement international est assez bien réparti pendant l'année. Par contre, les utilisateurs des services d'affrètement vers les États-Unis ne représentent que 7 p. 100 du total des utilisateurs des services de ce type. Les vols de cette catégorie n'ont lieu que durant les mois d'hiver, vers des destinations américaines, principalement la Floride.

Certaines tendances se sont manifestées dans les activités menées par les transporteurs aériens en 1994. Les activités au chapitre des

PASSENGER ACTIVITY / PASSAGERS		
<b>Total Passengers / Nombre total de passagers (1)</b>	1993	2,458,812
	1994	2,521,836
<b>Domestic / Vols nationaux (2)</b>	1993	2,080,969
	1994	2,100,734
<b>Transborder / Vols États-Unis</b>	1993	287,610
	1994	331,143
<b>International / Vols internationaux</b>	1993	90,233
	1994	89,959
<b>Total Charter / Total affrètements (3)</b>	1993	97,458
	1994	100,882
<b>Domestic / Vols nationaux</b>	1993	20,086
	1994	17,694
<b>Transborder / Vols États-Unis</b>	1993	21,569
	1994	24,151
<b>International / Vols internationaux</b>	1993	55,803
	1994	59,037
AIRCRAFT ACTIVITY / AÉRONEFS		
<b>Total Itinerant / Total des vols extérieurs (4)</b>	1993	114,901
	1994	116,578
<b>AIR CARRIER / TRANSPORTEURS</b>	1993	62,574
<b>Domestic / Nationaux (5)</b>	1994	62,702
<b>Transborder / Vols États-Unis</b>	1993	10,783
	1994	13,917
<b>International / Internationaux</b>	1993	303
	1994	206

**NOTE** (1) Totals are collected locally from the air carriers and include both revenue and non-revenue passengers.

(2) Totals include scheduled and charter passengers.

(3) Charter total includes domestic, transborder and international passengers.

(4) Itinerant activity includes all aircraft arriving from or departing to another destination.

(5) Air carrier traffic includes Level I to VI carriers only and excludes activity by Other Commercial, Private and Government aircraft.

**NOTA** (1) Les totaux indiqués proviennent des transporteurs, à l'aéroport, et comprennent les passagers payants et les passagers non payants.

(2) Les totaux comprennent les utilisateurs des services réguliers et d'affrètements.

(3) Le total des vols d'affrètement comprennent les utilisateurs des services nationaux, vers les États-Unis et internationaux.

(4) Les mouvements extérieurs comprennent tous les aéronefs qui sont en provenance ou à destination d'un autre aéroport.

(5) Le trafic des transporteurs aériens comprend les transporteurs des niveaux 1 à 6 seulement et exclut les activités des autres aéronefs commerciaux, privés et de l'État.

vols extérieurs ont augmenté de 1,5 p. 100 seulement.

Cela dit, le nombre de mouvement d'aéronefs dans le secteur des vols à destination des États-Unis est passé de 10 783 à 13 917, soit une augmentation de près de 30 p. 100. Le trafic international a subi une baisse d'un peu plus de 30 p. 100 durant la même période.

**FINANCIAL REVIEW**

The figures represented here form our statement of operating revenues and expenses for the fiscal year April 1, 1994 to March 31, 1995. All amounts presented in the comparative income statement are taken from the Government of Canada's Departmental Reporting System. None of the figures have been audited and therefore no independent attestation is available. However, all reported amounts have been tabulated in compliance with generally accepted public sector accounting practices.

In 1994-95, the operating margin of the airport stabilised at just over \$6,6 million. Although airport revenues (Note 1) increased by just over 10% above the level established in 1993-94, these were somewhat offset by increases in capital expenditures. Passenger traffic levels at Ottawa - Macdonald-Cartier International Airport showed no appreciable change overall, a modest 2.5%. Therefore, revenues cannot be entirely attributed to growth in demand but are in large part due to certain fee increases introduced during the fiscal year.

Landing fees (Note 2) account for approximately twenty-five percent of airport revenue annually. Although activity by air carriers rose only by 1.6%, revenues increased by over 16%. Landing fees were raised by 10% in May of 1994. Also, due largely to a new collection procedure which shortened the payment period from 45 to 30 days, the airport collected an extra "month" of fees during this fiscal year.

General Terminal Fees (Note 3) include charges levied by the airport for use of facilities and services in the terminal building. In 1994-95 these fees represented 18.4% of total airport revenue. General Terminal Fees were increased by 10% in May 1994, and this accounts for much of the 11.5% increase in revenue from this source during 94-95.

Concession Fees (Note 4) are largely derived from retail activities in the air terminal building. The 10% increase in revenue from this source is primarily due to annual adjustments in minimum

guarantees. No new retail operations were opened during 1994-95. Ground Transportation revenue levels (Note 5) increased by 14% in 1994-95. However, as with all other revenue groupings, growth is largely the result of increased fees introduced in 1994.

Revenue obtained from rental of land and office space declined slightly in 1994-95. Appraisals for land rental renewals reflected the downturn in property values prevalent in the local economy. This was somewhat offset by increases in miscellaneous revenues from interest charges and recoverable charges for utilities.

Operating expenses (Note 6) at Ottawa - Macdonald-Cartier International Airport increased in 1994-95, however this is almost entirely due to costs incurred for the rehabilitation of the main runway (07/25). With a cap imposed on salaries and maintenance costs, externally imposed budget restraints ensured that no increases occurred during the fiscal year.

A comparison of the operating margins between 1993-94 and 1994-95 probably indicates that the airport financial picture has reached a hiatus. There is some reason to be confident for the future as early indications suggest that the region is emerging from the worst of the recession. We expect the local economy to improve slightly in 1995. Therefore airport revenues should reflect a more demand driven economic environment. No major capital expenditures are planned for the next fiscal year. As a result, the operating margin should improve somewhat during 1995-96.





## REVUE FINANCIÈRE

Les chiffres que nous vous présentons ci-après constituent notre relevé des recettes et des dépenses d'exploitation pour l'exercice financier du 1<sup>er</sup> avril 1994 au 31 mars 1995. Les montants qui figurent dans le relevé comparatif des recettes proviennent du système de compte rendu ministériel du gouvernement du Canada. Aucune vérification n'a été effectuée, si bien qu'aucune attestation indépendante ne peut être fournie. Cela dit, tous les montants signalés ont été calculés en conformité avec les pratiques de comptabilité reconnues de la fonction publique.

En 1994-1995, la marge d'exploitation de l'aéroport s'est maintenue à un peu plus de 6,6 millions de dollars. Même si les recettes de l'aéroport (Note 1) ont augmenté d'un peu plus de 10 p. 100 par rapport à 1993-1994, elles ont été quelque peu atténuées par la hausse des investissements. Dans l'ensemble, les niveaux de trafic passagers à l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa n'ont augmenté que de 2,5 p. 100. Par conséquent, les recettes ne peuvent être entièrement attribuées à une hausse de la demande et découlent en grande partie de certaines augmentations de tarif imposées durant l'exercice financier.

Les redevances d'atterrissage (Note 2) représentent quelque 25 p. 100 des recettes aéroportuaires annuelles. Bien que l'activité des transporteurs aériens n'ait augmenté que de 1,6 p. 100, on a enregistré une augmentation des recettes supérieure à 16 p. 100. Les redevances d'atterrissage ont été augmentées de 10 p. 100 en mai 1994. De même, par suite de l'introduction de nouvelles modalités de perception qui de 45 jours, a ramené la période de paiement à 30 jours, l'aéroport a pu obtenir un mois supplémentaire de redevances durant l'exercice financier.

Les redevances générales d'aérogare (Note 3) comprennent des tarifs qu'impose l'aéroport pour l'utilisation des installations et des services à l'intérieur même de l'aérogare. En 1994-1995, ces redevances ont représenté 18,4 p. 100 du total de recettes de l'aéroport. Elles ont subi une augmentation de 10 p. 100 en mai 1994, ce qui correspond en gros à l'augmentation de 11,5 p. 100 des recettes qui proviennent de cette source durant 1994-1995.

Les redevances de concession (Note 4) proviennent principalement du secteur des ventes au détail dans l'aérogare. La hausse de 10 p. 100 des recettes à ce chapitre est en grande partie attribuable à des rajustements annuels du minimum garanti. Aucun nouveau commerce de détail n'a été inauguré en 1994-1995. Le niveau des recettes du transport terrestre (Note 5) a augmenté de 14 p. 100 en 1994-1995. Cela dit, comme pour tous les autres groupes de recettes, la hausse est causée principalement par une augmentation des tarifs introduite en 1994.

Il y a eu une baisse légère des recettes provenant de la location de terrains et de locaux à bureaux en 1994-1995. Les évaluations qui ont été faites pour le renouvellement des baux fonciers traduisent une diminution des valeurs immobilières au sein de l'économie locale. Des augmentations au chapitre des recettes provenant des intérêts payés et des redevances recouvrables d'utilisation des services publics ont permis de contrebalancer quelque peu ce facteur.

Les dépenses d'exploitation (Note 6) de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa ont augmenté en 1994-1995 en raison, principalement, des coûts de remise en état de la piste principale (07/25). Un gel des salaires et des dépenses d'entretien ayant été imposé, des restrictions budgétaires de l'extérieur ont permis de s'assurer qu'aucune augmentation n'aurait lieu durant l'exercice financier.

Une comparaison des marges d'exploitation de 1993-1994 et de 1994-1995 indiquerait probablement que la situation financière de l'aéroport est rendue à un point crucial. On peut envisager l'avenir avec confiance étant donné que tout porte à croire que la région semble avoir traversé le pire de la récession. Nous nous attendons à une reprise légère de l'économie locale en 1995. Par conséquent les recettes de l'aéroport devraient traduire une économie basée sur la demande. Aucun investissement majeur n'est prévu au cours du prochain exercice financier. La marge d'exploitation devrait donc s'améliorer en 1995-1996.



## MACDONALD-CARTIER INTERNATIONAL AIRPORT

## AÉROPORT INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER

## COMPARATIVE INCOME STATEMENTS

Cash Flow Basis 1993-94 and 1994-95 (in thousands)

REVENUES <sup>(1)</sup>	1993-94	1994-95
Landing Fees <sup>(2)</sup>	\$ 4,848	\$ 5,651
General Terminal Fees <sup>(3)</sup>	3,675	4,098
Concessions <sup>(4)</sup>	3,344	3,690
Ground Transportation <sup>(5)</sup>	3,573	4,075
Rentals	3,680	3,452
Miscellaneous	958	1,245
<b>TOTAL</b>	<b>20,078</b>	<b>22,211</b>

OPERATING EXPENSES <sup>(6)</sup>

Salaries & Wages	\$ 4,397	\$ 4,322
Other Operating Costs	5,092	5,259
Capital Improvements	3,861	5,992
<b>TOTAL</b>	<b>13,350</b>	<b>15,573</b>
<b>OPERATING MARGIN</b>	<b>6,728</b>	<b>6,638</b>

## NOTES:

- 1) At all federally owned and operated airports, revenues are collected and forwarded to the Consolidated Revenue Fund.
- 2) Aircraft Landing Fees are centrally calculated by Transport Canada.
- 3) General Terminal Fees and Landing Fees were last increased in 1989.
- 4) Concession Fees are composed of the greater of a fixed percentage of gross revenue, and a minimum guaranteed rent, which is established through a competitive bidding process. Monthly guarantees ensure that airport revenues do not drop below acceptable levels.
- 5) Ground Transportation includes earnings from the airport parking lots, taxi and bus shuttle services.
- 6) The operating budget and capital expenditures at Ottawa-Macdonald-Cartier International Airport are centrally allocated by Transport Canada and are therefore subject to government priorities.

## ÉTATS COMPARATIFS DES RECETTES

Mouvements de la trésorerie 1993-94 et 1994-95 (en milliers de dollars)

RECETTES <sup>(1)</sup>	1993-94	1994-95
Redevances d'atterrissage <sup>(2)</sup>	4 848 \$	5 651 \$
Redevances générales d'aérogare <sup>(3)</sup>	3 675	4 098
Concessions <sup>(4)</sup>	3 344	3 690
Transport terrestre <sup>(5)</sup>	3 573	4 075
Locations	3 680	3 452
Divers	958	1 245
<b>TOTAL</b>	<b>20 078</b>	<b>22 211</b>

DÉPENSES D'EXPLOITATION <sup>(6)</sup>

Salaires et traitements	4 397 \$	4 322 \$
Autres coûts d'exploitation	5 092	5 259
Investissements	3 861	5 992
<b>TOTAL</b>	<b>13 350</b>	<b>15 573</b>
<b>MARGE D'EXPLOITATION</b>	<b>6 728</b>	<b>6 638</b>

## NOTES:

- 1) À tous les aéroports appartenant à l'administration fédérale et exploités par elle, les recettes sont perçues et transférées au Trésor.
- 2) Les redevances d'atterrissage sont calculées par Transports Canada.
- 3) Les redevances générales d'aérogare et les redevances d'atterrissage ont été augmentées pour la dernière fois en 1989.
- 4) Les redevances de concession sont composées d'un pourcentage fixe des recettes brutes ou d'un loyer minimum garanti, suivant le montant le plus élevé, établi dans le cadre du processus d'appel d'offres. Le loyer mensuel garantit que les recettes de l'aéroport ne descendent pas à des niveaux inacceptables.
- 5) Le transport terrestre comprend des redevances provenant des parcs de stationnement, des services de transport par taxi et par navette.
- 6) Le budget d'exploitation et les investissements à l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa proviennent d'un fonds central de Transports Canada et sont donc assujettis aux priorités du gouvernement.

EDITOR / RÉDACTION : NAN TAYLOR

DESIGN AND PRODUCTION / CONCEPTION GRAPHIQUE ET PRODUCTION : BANFIELD-SEGUIN LTD.

PHOTOGRAPHY / PHOTOGRAPHIE : JOHN MCQUARRIE, TRANSPORT CANADA / TRANSPORTS CANADA

COVER PHOTO / PHOTOGRAPHIE COUVERTURE : JIM DAVIES

AERIAL PHOTO / PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE : AIRMAP SURVEYS LTD.

FILM: STUDIO COLOUR GROUP

PRINTING / IMPRESSION : BEAUREGARD PRINTERS





Transport Canada  
Airports

Transports Canada  
Aéroports

Canada