

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





TABLE OF CONTENTS • TABLE DES MATIÈRES

OVERVIEW / APERÇU	2
ENVIRONMENTAL STEWARDSHIP / ENVIRONNEMENT	4
IMPROVING CUSTOMER SERVICE / AMÉLIORATION DE SERVICES À LA CLIENTÈLE	6
UP AND READY / UNE ENTRÉE EN SCÈNE RÉUSSIE	8
AIRPORT TRAFFIC / TRAFIC AÉROPORTUAIRE	10
APPROACHING TRANSFER / A LA VEILLE DE LA CESSION	12
FINANCIAL REVIEW / SITUATION FINANCIÈRE	13

OVERVIEW



As a result of the closure of Canadian Forces Base – Ottawa, our fifty-seven year relationship with the Canadian Forces Fire Service came to an end in August 1995. This Annual Report is dedicated to all the military firefighters who served at this airport and who were always there when we needed them. I am sure I speak for the commercial carriers, the general aviation community and all airport tenants when I extend to them my sincere

gratitude for their dedication to duty and for their valuable contribution to the safety and security of the travelling public.

The fiscal year 1995/1996 has proven to be a real watershed at Ottawa – Macdonald-Cartier International Airport (OMCIA). We knew at the outset that we could expect dramatic changes in travel to destinations in the United States. By March 1995, several airlines had announced their intentions to provide non-stop services to American cities. American Airlines, American Eagle, Air Canada and Northwest Airlines all introduced new services by July, and our transborder traffic increased dramatically. Overall, our total annual passenger activity increased by a healthy 7.5%.

APERÇU



La fermeture de la Base des forces armées canadiennes à Ottawa, a signifié la fin d'une relation nouée il y a 57 ans avec le Service d'incendie des forces armées canadiennes. Le présent rapport annuel est dédié à tous les pompiers militaires qui ont oeuvré à l'aéroport et dont la présence a toujours été plus que rassurante pour nous tous. Les transporteurs commerciaux, le milieu de l'aviation générale et tous les locataires de l'aéroport se joignent à moi, j'en suis sûre, pour leur transmettre toute notre gratitude pour leur précieuse contribution à la sécurité et à la sûreté des voyageurs.

L'exercice financier 1995/1996 s'est avéré décisif pour Ottawa – Aéroport international Macdonald-Cartier (OAIMC). D'emblée, nous savions que des changements radicaux se préparaient au chapitre des vols vers les États-Unis. Ainsi, en mars 1995, plusieurs compagnies aériennes avaient annoncé leur intention d'assurer des services sans escale à destination de villes américaines. En juillet, AMERICAN AIRLINES, AMERICAN EAGLE, AIR CANADA et NORTHWEST AIRLINES introduisaient de nouveaux services, qui se sont traduits par une importante hausse du trafic transfrontalier. Dans l'ensemble, notre trafic passagers annuel s'est accru de 7,5 %.



AMERICAN AIRLINES,
AMERICAN EAGLE,
AIR CANADA AND
NORTHWEST AIRLINES
ALL INTRODUCED NEW
SERVICES BY JULY.

EN JUILLET, AMERICAN
AIRLINES, AMERICAN
EAGLE, AIR CANADA ET
NORTHWEST AIRLINES
INTRODUSAIENT DE
NOUVEAUX SERVICES.

In line with the growth in traffic, airport revenues also increased. For the first time in the airport's history, revenues exceeded \$24 million, an increase of 8% over the fiscal year 1994/1995. At the same time, we successfully reduced the airport's operating expenses resulting in a positive cash flow surplus 54% higher than the previous fiscal year.

On December 15, 1995, the United States and Canada announced approval for the establishment of a U.S. Pre-Clearance facility for the airport. Approval was welcomed enthusiastically by the local community and the pressure was on to design and construct the facility as soon as possible.

On the same day, the Ottawa – Macdonald-Cartier International Airport Authority announced that agreement on the financial terms for the transfer of the airport had been concluded.

En même temps, les recettes de l'aéroport augmentaient. Pour la première fois de toute l'histoire de l'aéroport, elles ont dépassé le seuil des 24 millions de dollars, soit une hausse de 8 % par rapport à l'exercice financier 1994/1995. En corollaire, nous avons pu réduire les dépenses de fonctionnement de l'aéroport et obtenir ainsi un excédent de 54 % supérieur à celui de l'exercice précédent.

Le 15 décembre 1995, les États-Unis et le Canada annonçaient l'approbation d'un projet d'aménagement d'une installation de pré-dédouanement à l'aéroport, nouvelle qui n'a pas été sans réjouir la collectivité locale. C'est ainsi que les démarches ont aussitôt été entreprises pour la conception et la construction de l'installation.

Le même jour, l'Administration de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa annonçait qu'une entente était intervenue sur les conditions financières pour la cession de l'aéroport.

Helen McKiernan

HELEN MCKIERNAN

ENVIRONMENTAL STEWARDSHIP



WE AGAIN PRESERVED
OUR UNSULLIED REPU-
TATION FOR UNINTER-
RUPTED SERVICE DURING
A WINTER WHICH
BROUGHT MANY OF
OUR NEIGHBOURING
AMERICAN AIRPORTS
TO A STANDSTILL.

L'HIVER, QUI A RÉUSSI
À PARALYSER DE
NOMBREUX AÉROPORTS
AMÉRICAINS, N'A PAS
POUR AUTANT COMPROMIS
LA RÉPUTATION
UNIVERSELLE DE NOTRE
SERVICE ININTERROMPU.

In 1995, the airport, in partnership with local airlines, constructed a centralised de-icing facility adjacent to Hangar Ten on the southern portion of the former Department of National Defence apron. Constructed at a cost of \$1.8 million, this project included the installation of new underground perimeter drainage, and a 1200 cubic meter storage tank where effluent is stored prior to collection and off-site recycling. To provide adequate bearing strength for the commercial air carriers, the entire apron surface was sealed and resurfaced with an asphalt overlay. Construction costs for the project were shared by the airport and the carriers, who will operate the facility. The winter and spring monitoring programme showed that all samples of stormwater discharges fell well within the established glycol limits set by Environment Canada.

It was an appropriate year to resolve the issue of de-icing at OMCA. Like the eastern seaboard of the United States, Ottawa received 30% more snow than normal. Snow fell in measureable amounts in late October and continued well into May. Although Ottawa is reputed to be the second snowiest capital city after Ulan Bator, Mongolia, we again preserved our unsullied reputation for uninterrupted service during a winter which brought many of our neighbouring American airports to a standstill.

ENVIRONNEMENT



En 1995, l'aéroport, de concert avec les compagnies aériennes locales, a construit une installation centrale de déglacage près du hangar n° 10, dans le secteur sud de l'ancienne aire de trafic du ministère de la Défense nationale. Construite au coût de 1,8 million de dollars, l'installation comprend un nouveau système périphérique de drainage souterrain ainsi qu'un réservoir d'une capacité de 1 200 mètres cubes, où l'effluent est stocké avant d'être récupéré et recyclé à l'extérieur de l'aéroport. Par ailleurs, pour améliorer la force portante de la chaussée pour les aéronefs commerciaux, tout le revêtement de l'aire de trafic a été imperméabilisé et a reçu une deuxième couche d'asphalte. L'aéroport et les transporteurs, qui exploiteront l'installation, se sont partagés les coûts de construction. Le programme de surveillance hivernale et printanière a révélé que tous les prélèvements d'eaux pluviales étaient bien en deçà des limites de glycol établies par Environnement Canada.

La question du déglacage n'aura jamais eu autant d'importance que cette année à l'OAIMC. Tout comme la côte est des États-Unis, il est tombé 30 % plus de neige qu'à l'accoutumé à Ottawa. Les chutes de neige, abondantes dès la fin octobre, se sont poursuivies



ALL DEFICIENCIES
IDENTIFIED IN THE 1994
ENVIRONMENTAL BASELINE
STUDY WERE REMEDIED
PRIOR TO THE END
OF THE FISCAL YEAR

TOUTES LES LACUNES
QU'AVAIT RELEVÉES
L'ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE
DE 1994 ONT ÉTÉ
CORRIGÉES AVANT LA FIN
DE L'EXERCICE FINANCIER

The second phase of the airport's energy conversion project was completed in the fall of 1995. The heating system in the terminal building was converted to natural gas. Savings were in the order of 35% despite the severe winter weather. Simultaneously, several other airport tenants converted their facilities to natural gas.

All deficiencies identified in the 1994 Environmental Baseline Study were remedied prior to the end of the fiscal year, including those identified on the premises of over thirty airport tenants. Projects included removal of underground storage tanks, soil decontamination and the installation of spill containment facilities and equipment.

jusqu'en mai. Ottawa est la deuxième capitale la plus enneigée après Oulan-Bator (Mongolie). Qu'à cela ne tienne! L'hiver, qui a réussi à paralyser de nombreux aéroports américains, n'a pas pour autant compromis la réputation universelle de notre service ininterrompu.

La deuxième étape du projet d'économie d'énergie à l'aéroport a pris fin à l'automne 1995. Le système de chauffage de l'aérogare a été converti au gaz naturel ce qui devrait nous permettre de réaliser des économies de 35 % malgré le rigoureux hiver que nous avons connu. Par ailleurs, plusieurs autres locataires de l'aéroport ont aussi procédé à la conversion de leurs installations de chauffage.

Toutes les lacunes qu'avait relevées l'étude environnementale de 1994 ont été corrigées avant la fin de l'exercice financier, y compris celles qui visaient plus de 30 locataires de l'aéroport. Les travaux comprenaient l'enlèvement de réservoirs souterrains, la décontamination du sol et l'installation de systèmes et d'équipements de retenue des déversements.

IMPROVING CUSTOMER SERVICE

Increasing the direct air links between the National Capital Region and destinations in the United States has long been a goal for us at the airport and for the community as a whole. When the "Open Skies" agreement was signed on February 24, 1995, we expected almost immediate changes to transborder services. We were not disappointed. On May 1st, Marlene Catterall, Member of Parliament for Ottawa West, officially launched Air Canada's Ottawa-Washington service at a ribbon cutting ceremony at OMCIA.

The same day, Northwest Airlines and Mesaba Airlines introduced non-stop service to Detroit. On May 25th, American Airlines inaugurated non-stop service between OMCIA and Chicago O'Hare, opening up the region to one of the world's largest air transport connecting hubs. American Eagle started non-stop service to New York's JFK International Airport, on June 15th. Going head to head in competition with American Airlines, Air Canada began flights to Chicago on July 31, 1995. Response to the new services was immediate and impressive. Transborder traffic increased sharply in the first month and the trend was maintained throughout the year.

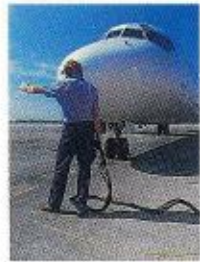
Of equal importance was the formal approval of U.S. Pre-clearance facilities for the airport. On December 15, 1995, Canada's Industry Minister John Manley and U.S. Ambassador James Blanchard exchanged diplomatic notes signalling the successful culmination of the United States-Canada Pre-clearance Agreement. Once this facility is in operation, we will have overcome one of the last remaining hurdles to the improvement of air services at OMCIA. We expect even further growth in the transborder sector to result.

LE SERVICE À LA CLIENTÈLE ATTEINT DE NOUVEAUX SOMMETS



L'augmentation des liaisons aériennes directes entre la région de la Capitale nationale et les points situés aux États-Unis était un objectif de longue date de l'aéroport et de la collectivité. La signature de l'entente sur l'ouverture de l'espace aérien le 24 février 1995 signifiait, pour nous, des changements immédiats dans les services transfrontaliers, et c'est ce qui s'est effectivement produit. Le 1^{er} mai, Madame Marlene Catterall, député de la circonscription d'Ottawa ouest, a inauguré le service d'Air Canada entre Ottawa et Washington à l'AIMCO.

Le même jour, NORTHWEST AIRLINES et MESABA AIRLINES introduisait un service sans escale à destination de Détroit, et le 25 mai, AMERICAN AIRLINES faisait de même avec son service sans escale à destination de l'aéroport O'Hare de Chicago, une des plus importantes plaques tournantes au monde. Le 15 juin, AMERICAN EAGLE commençait à assurer un service sans escale à destination de l'Aéroport international JFK de New York. Désireuse de concurrencer AMERICAN AIRLINES, AIR CANADA commençait à assurer des vols à destination de Chicago le



INCREASING THE DIRECT AIR LINKS BETWEEN THE NATIONAL CAPITAL REGION AND DESTINATIONS IN THE UNITED STATES HAS LONG BEEN A GOAL FOR US AT THE AIRPORT AND FOR THE COMMUNITY AS A WHOLE.

L'AUGMENTATION DES LIAISONS AÉRIENNES DIRECTES ENTRE LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE ET LES POINTS SITUÉS AUX ÉTATS-UNIS ÉTAIT UN OBJECTIF DE LONGUE DATE DE L'AÉROPORT ET DE LA COLLECTIVITÉ.



On May 19th, OMCIA marketing staff attended the 1995, International Air Cargo Conference in Rockford, Illinois. The exhibit was jointly sponsored by the airport and by the Ottawa Carleton Economic Development Corporation (OCEDCO). This was the first time the airport had exhibited at the conference, all the more significant as the airport won the "Best Display Award". OMCIA has been designated as the host and sponsor of the 1998 International Cargo Conference. This represents the first time in the history of this international conference that this event will be held outside the United States. Marketing staff also attended the International Freight Transportation Show in September in Montreal. These initiatives in the air cargo industry support airport businesses and complement equally strong promotion of passenger services to the region.

31 juillet 1995. La réponse fut instantanée et enthousiaste : le trafic transfrontalier a enregistré une très forte hausse durant le premier mois, et la tendance s'est maintenue durant toute l'année.

L'approbation officielle de l'installation de pré-dédouanement américain à l'aéroport a été toute aussi importante. Le 15 décembre 1995, le ministre de l'Industrie du Canada, Monsieur John Manley, et l'ambassadeur des États-Unis, Monsieur James Blanchard, échangeaient des notes diplomatiques confirmant la signature de l'entente de pré-dédouanement entre les deux pays. Cette installation signifiera

que nous avons réussi à surmonter un des derniers obstacles à l'amélioration des services de transport aérien à l'aéroport. Selon nous, cela devrait même se traduire par une nouvelle augmentation de l'activité dans le secteur des vols transfrontaliers.

Le 19 mai, des représentants du marketing de l'OAIMC ont assisté à la Conférence internationale sur le fret aérien de 1995 à Rockford (Illinois). Notre exposition était parrainée par l'aéroport et la Société d'expansion économique d'Ottawa-Carleton (SEÉOC). C'est la première fois que l'aéroport présentait une exposition à la conférence et ses efforts lui ont valu le prix de la meilleure exposition. L'OAIMC a également été désigné pour accueillir la Conférence internationale sur le fret de 1998; ce sera la première fois que la conférence a lieu à l'extérieur des États-Unis. Nos représentants du marketing ont également assisté au Salon international du transport du fret de septembre, à Montréal. Toutes ces initiatives qui se déroulent au sein de l'industrie du transport aérien des marchandises prêtent leur concours aux entreprises aéroportuaires et secondent les efforts déployés pour la promotion des services passagers dans la région.



TRANSBORDER TRAFFIC
INCREASED SHARPLY
IN THE FIRST MONTH
AND THE TREND WAS
MAINTAINED THROUGH-
OUT THE YEAR.

LE TRAFIC TRANS-
FRONTALIER A ENRE-
GISTRÉ UNE TRÈS
FORTE HAUSSE DURANT
LE PREMIER MOIS,
ET LA TENDANCE S'EST
MAINTENUE DURANT
TOUTE L'ANNÉE.

UP AND READY



ON FEBRUARY 21ST, 1996, AND IN VERY NASTY WINTER WEATHER, TRANSPORT CANADA CONDUCTED A FULL-SCALE EMERGENCY EXERCISE.

LE 21 FÉVRIER 1996, PAR UNE TERRIBLE JOURNÉE D'HIVER, TRANSPORTS CANADA PROCÉDAIT À UN EXERCICE D'URGENCE GÉNÉRAL.

Canadian Forces Base – Ottawa was formally closed on April 4, 1995, heralding the end of a long and mutually supportive relationship between the airport and the Department of National Defence. Airport Emergency Response Services, previously provided by the Canadian Forces Fire Service, were replaced by Transport Canada in the summer of 1995. A new fire chief was appointed early in 1995. He undertook to staff and subsequently train a completely new response team drawn from experienced Transport Canada firefighters across the country. On August 1st, OMCA officially assumed responsibility for Airport Response Services.

On February 21st, 1996, and in very nasty winter weather, Transport Canada conducted a full-scale emergency exercise. This provided an opportunity to put the recently installed Emergency Co-ordination Centre through its paces. Nicknamed Exercise Koolday, the simulation involved over thirty different agencies including the Solicitor General, the RCMP, the Regional Ambulance Services, the Gloucester and Ottawa Fire Departments, Canadian Airlines International, the Ottawa-Carleton Emergency Measures Unit, and both the General and Civic Hospitals.

UNE ENTRÉE EN SCÈNE RÉUSSIE



La fermeture de la Base des forces armées canadiennes à Ottawa, le 4 avril 1995, a marqué la fin d'une heureuse relation entre l'aéroport et le ministère de la Défense nationale. Les Services d'intervention d'urgence à l'aéroport, qu'assurait le Service d'incendie des forces armées canadiennes, ont été remplacés par Transports Canada à l'été de 1995. Un nouveau chef de service a été nommé. Sa première tâche fut de recruter des pompiers chevronnés de Transports Canada, un peu partout au pays, pour créer une nouvelle équipe d'intervention, et d'assurer leur formation. Le 1^{er} août, l'OAIMC prenait officiellement charge des Services d'urgence de l'aéroport.

Le 21 février 1996, par une terrible journée d'hiver, Transports Canada procédait à un exercice d'urgence général. Le Ministère a eu ainsi l'occasion de faire appel aux services du Centre de coordination d'urgence nouvellement créé. Baptisé «Koolday», l'exercice a donné lieu à la participation de plus de 30 organismes différents, dont le Solliciteur général, la GRC, les Services



ON AUGUST 1ST,
OMCIA OFFICIALLY
ASSUMED RESPON-
SIBILITY FOR AIRPORT
RESPONSE SERVICES.

LE 1^{ER} AOÛT, L'OAICM
PRENAIT OFFICIELLE-
MENT CHARGE DES
SERVICES D'URGENCE
DE L'AÉROPORT.

The scenario was very complex. First an aircraft was 'hijacked' prior to take off with passengers on board including the 'Ambassador of Raisa, Petrov Ustanov'. This scenario lasted until the evening in order to allow a practice assault at night. Secondly, about an hour after the hijacking, a 'Boeing 737 crashed' during take-off. Thirdly, hazardous materials incorrectly identified on shipping documents were discovered on the 737 after all 'victims' had been processed and the crash site cleared. The post-exercise de-briefing provided an opportunity to evaluate response performance and to update the airport's Emergency Procedures Manual.

d'ambulance régionaux, les Services d'incendie de Gloucester et d'Ottawa, les Lignes aériennes canadien international, l'Unité des mesures d'urgence d'Ottawa-Carleton et les hôpitaux Civic et Général.

Le scénario était très complexe. En premier lieu, 'des pirates de l'air' se sont emparés d'un aéronef avant le décollage, et au nombre des passagers figurait, 'l'ambassadeur de Raisa, Monsieur Petrov Ustanov'. L'exercice a duré jusqu'en soirée, afin qu'on puisse simuler un assaut nocturne. Deuxièmement, une heure après le détournement de l'avion, un 'Boeing 737' s'est écrasé au décollage. Finalement, des produits dangereux, incorrectement identifiés sur les documents d'expédition, ont été découverts à bord du 737 une fois que toutes 'les victimes' avaient été triées et les lieux de l'écrasement dégagés. L'exposé post-exercice a permis d'évaluer le système d'intervention et de mettre à jour le Manuel des procédures d'urgence de l'aéroport.

AIRPORT TRAFFIC

Passenger Activity (1)	1994/1995	1995/1996
Total (2)	2,527,868	2,717,585
Domestic (3)	2,091,512	2,103,088
Transborder	323,884	496,101
International	112,472	118,396
Aircraft Activity (1)	1994/1995	1995/1996
Total Air Carrier (4)	65,513	70,696

NOTE: (1) ALL TRAFFIC TOTALS ARE FOR THE FISCAL YEAR.

(2) TOTALS ARE COLLECTED LOCALLY FROM THE CARRIERS AND INCLUDE BOTH REVENUE AND NON-REVENUE PASSENGERS.

(3) TOTALS INCLUDE BOTH SCHEDULED AND CHARTER PASSENGERS.

(4) AIR CARRIER TOTALS INCLUDE ONLY COMMERCIAL TRAFFIC PROCESSED AT THE AIR TERMINAL BUILDING.

In 1995/1996, total passenger traffic levels increased by nearly 8%, despite the fact that 1995 marked the beginning of drastic federal government cutbacks in the National Capital Region. This trend was most clearly demonstrated in the transborder sector, which grew by a remarkable 53% over the previous fiscal year. With the introduction of non-stop routes to New York, Chicago, Washington and Detroit, travellers who formerly connected through other domestic hub airports now fly direct to destinations in the United States.

This explains, at least in part, the rather flat overall performance in domestic travel. In the latter months of the fiscal year, domestic traffic actually started to rebound. Domestic passenger activity for January, February and March of 1996 was consistently 8% higher than the same months in 1995.

TRAFIC AÉROPORTUAIRE

Trafic passagers (1)	1994/1995	1995/1996
Total (2)	2 527 868	2 717 585
Vols intérieurs (3)	2 091 512	2 103 088
Vols transfrontaliers	323 884	496 101
Vols internationaux	112 472	118 396
Aéronefs (1)	1994/1995	1995/1996
Total, transporteurs aériens (4)	65 513	70 696

NOTA : (1) TOUS LES TOTAUX SONT POUR L'EXERCICE FINANCIER.

(2) LES STATISTIQUES SONT RECUEILLIS AUPRÈS DES TRANSPORTEURS AÉRIENS LOCAUX ET COMPRENNENT LES PASSAGERS PAYANTS ET NON PAYANTS.

(3) LE TOTAL INCLUT LES USAGERS DES SERVICES RÉGULIERS ET D'AFFRÈTEMENT.

(4) LES CHIFFRES COMPRENNENT UNIQUEMENT LE TRAFIC COMMERCIAL TRAITÉ À L'AÉROGARE.



En 1995/1996, le trafic passagers a augmenté de presque 8 % en tout, malgré les importantes compressions budgétaires fédérales dans la région de la Capitale nationale. Cette tendance était manifeste surtout dans le secteur des vols transfrontaliers, dont l'augmentation a été de 53 % par rapport à l'exercice financier précédent. Avec l'introduction des services sans escale à destination de New York, Chicago, Washington et Detroit, les voyageurs qui devaient auparavant effectuer une correspondance à d'autres plaques tournantes intérieures peuvent maintenant se rendre directement vers les destinations américaines.



AIR CARRIER ACTIVITY WAS VERY VOLATILE AS SCHEDULES WERE JUGGLED TO ADJUST TO THE STRONG PRESENCE OF NEW AIRLINES IN THE TRANSBORDER MARKET.

Ce phénomène explique, du moins en partie, la stagnation générale du trafic intérieur, qui a toutefois recommencé à croître durant les derniers mois de l'exercice financier.

Total international traffic increased by 5%. By the end of the fiscal year, air service to Heathrow had outstripped service to Amsterdam.

Air carrier activity was very volatile as schedules were juggled to adjust to the strong presence of new airlines in the transborder market. In total, activity increased by almost 8%. Early in the fiscal year, monthly air carrier traffic increased by as much as 22% over comparable periods. There was a slight downturn during the fall, but by January 1996, traffic levels began to show healthy increases.

We remain very optimistic that these trends will continue as the local economy begins to climb out of the recession. In the National Capital Region, upward movement of passenger and carrier activity often provides an early indication of economic recovery.

Ce phénomène explique, du moins en partie, la stagnation générale du trafic intérieur, qui a toutefois recommencé à croître durant les derniers mois de l'exercice financier. En janvier, février et mars 1996, il a été de 8 % supérieur à la même période en 1995.

Le trafic international a augmenté de 5 %. À la fin de l'exercice financier, le service à destination de Londres avait dépassé celui à destination d'Amsterdam.

L'ensemble des activités des transporteurs aériens a été pour le moins instable au cours de l'année, alors que les horaires ont dû être modifiés pour tenir compte de la présence des nouvelles compagnies aériennes dans le secteur des vols transfrontaliers. En tout, cette activité a augmenté de presque 8 %. Au début de l'exercice, le trafic mensuel des transporteurs aériens a augmenté de 22 % par rapport à des périodes semblables. Une légère diminution a été enregistrée à l'automne mais en janvier 1996, le trafic enregistrait à nouveau des augmentations.

Avec la reprise économique, nous ne doutons pas que cette tendance se maintiendra. Au sein de la région de la Capitale nationale, un trafic-passagers et une activité des transporteurs aériens à la hausse sont souvent les premiers signes d'une reprise économique.

APPROACHING TRANSFER

À LA VEILLE DE LA CESSION



"TRANSFER IS AN OPPORTUNITY FOR THE GREATER OTTAWA AREA...TO BE ABLE TO DEVELOP THE AIRPORT AS AN ECONOMIC GENERATOR."

MINISTER YOUNG

«LE TRANSFERT PERMETTRA À LA RÉGION MÉTROPO-LITAINE D'OTTAWA... DE FAIRE DE L'AÉRO-PORT UN MOTEUR DE L'ÉCONOMIE.»

MINISTRE YOUNG



The approval of the financial terms for the transfer of OMCIA to an airport authority were finalized at a ceremony held at the airport on December 15, 1995. A letter of recognition, indicating that the Airport Authority and the federal government had reached agreement was signed by the then Minister of Transport, Douglas Young and Mr. David Gavsie, Chairman of the Board. Minister Young stated, "Transfer is an opportunity for the greater Ottawa area...to be able to develop the airport as an economic generator."

Negotiations to transfer lands previously occupied by the Department of National Defence (DND) are ongoing. Plans are underway to demolish several of the DND hangars along the flight line. This will make serviced land with direct airside access available for future aviation related development.

Une cérémonie organisée à l'aéroport, le 15 décembre 1995, a confirmé l'approbation des conditions financières de la cession de l'OAIME à une administration aéroportuaire. Le ministre des Transports d'alors, Monsieur Douglas Young, et le président du conseil d'administration de l'Administration aéroportuaire, Monsieur David Gavsie, ont signé une lettre de reconnaissance qui confirmait l'entente intervenue entre l'Administration et le gouvernement fédéral. De dire Ministre Young : «Le transfert permettra à la région métropolitaine d'Ottawa... de faire de l'aéroport un moteur de l'économie.»

Des négociations sont en cours pour le transfert des terrains qu'occupait auparavant le ministère de la Défense nationale (MDN). Par ailleurs, on prévoit la démolition de plusieurs hangars du MDN situés le long des pistes, ce qui permettra d'utiliser des terrains viabilisés avec accès direct côté piste pour le développement d'activités reliées à l'aviation.

FINANCIAL REVIEW

SITUATION FINANCIÈRE



The figures shown on page 14 form the statement of operating revenues and expenses for the fiscal year April 1, 1995 to March 31, 1996. All amounts presented in the comparative income statement are taken from the Government of Canada's Departmental Reporting System. The statement is un-audited. However, all reported amounts have been tabulated using generally accepted public sector accounting practices.

For the first time, airport revenues exceeded \$24 million. This represents an 8.3% increase over the previous fiscal year. Much of the growth can be attributed to the inauguration of new transborder services. Revenue from landing fees, general terminal fees and loading bridge fees increased dramatically. Another contributing factor was a rate increase to air service fees which took effect in May of 1995.

Les chiffres à la page 14 constituent l'état des dépenses et des recettes d'exploitation pour l'exercice financier du 1^{er} avril 1995 au 31 mars 1996. Ils proviennent tous du système de compte rendu ministériel du gouvernement du Canada. Bien que ces états n'aient pas été vérifiés, toutes les sommes ont été calculées d'après les principes comptables généralement reconnus dans la fonction publique.

Pour la première fois, les recettes de l'aéroport ont dépassé le seuil des 24 millions de dollars. Cette hausse de 8,3 % par rapport à l'exercice précédent est attribuable, en grande partie, à l'inauguration des services transfrontaliers. Les recettes provenant des redevances d'atterrissage, des redevances générales d'aérogare et des redevances de passerelles d'embarquement ont de façon

marquée. L'augmentation des redevances de services aériens, imposée en mai 1995, a également été un facteur contributif.

Les recettes de stationnement public ont également augmenté au cours de l'exercice financier. La principale cause a été la hausse du nombre de passagers, surtout vers la fin de l'exercice. Les recettes des concessions ont connu des variations, et tendance claire n'a été décelée.

FOR THE FIRST TIME, AIRPORT REVENUES EXCEEDED \$24 MILLION.

POUR LA PREMIÈRE FOIS, LES RECETTES DE L'AÉROPORT ONT DÉPASSÉ LE SEUIL DES 24 MILLIONS DE DOLLARS.

OTTAWA – MACDONALD-CARTIER INTERNATIONAL AIRPORT

Comparative Income Statements, Cash Flow Basis 1994/1995 and 1995/1996 (IN THOUSANDS)

Revenues (1)	1994/1995	1995/1996
Landing Fees (2)	\$ 5,651	\$ 6,264
General Terminal Fees	4,098	4,921
Concessions (3)	4,342	4,114
Ground Transportation (4)	3,423	3,715
Rentals	3,452	3,534
Miscellaneous	1,245	1,503
Total	\$22,211	\$24,051
Operating Expenses		
Salaries	\$ 4,322	\$ 4,962
Other Operating Costs	5,259	4,695
Capital Improvements	5,992	4,192
Total	\$15,573	\$13,859
Net Cash Flow	\$ 6,638	\$10,202

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) 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.
- (4) GROUND TRANSPORTATION REVENUES INCLUDE EARNINGS FROM THE AIRPORT PUBLIC PARKING LOTS ONLY.
- (5) THE OPERATING BUDGET AND CAPITAL EXPENDITURES AT OMCA ARE CENTRALLY ALLOCATED BY TRANSPORT CANADA AND ARE THEREFORE SUBJECT TO GOVERNMENT PRIORITIES.

AÉROPORT INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER D'OTTAWA

États comparatifs des recettes. Excédent 1994/1995 et 1995/1996 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

Recettes (1)	1994/1995	1995/1996
Redevances d'atterrissage (2)	5 651 \$	6 264 \$
Redevances générales d'aérogares	4 098	4 921
Concessions (3)	4 342	4 114
Transport terrestre (4)	3 423	3 715
Locations	3 452	3 534
Divers	1 245	1 503
Total	22 211 \$	24 051 \$
Dépenses d'exploitation		
Salaires	4 322 \$	4 962 \$
Autres coûts d'exploitation	5 259	4 695
Investissements	5 992	4 192
Total	15 573 \$	13 859 \$
Excédent net	6 638 \$	10 202 \$

NOTES :

- (1) À TOUTS LES AÉROPORTS POSSÉDÉS ET EXPLOITÉS PAR L'ADMINISTRATION FÉDÉRALE, LES RECETTES SONT PERÇUES ET VERSÉES AU TRÉSOR.
- (2) LES REDEVANCES D'ATTERRISSAGE SONT CALCULÉES PAR TRANSPORTS CANADA.
- (3) LES REDEVANCES DE CONCESSION REPRÉSENTENT UN POURCENTAGE FIXE DES RECETTES BRUTES OU UN LOYER MINIMUM GARANTI, SELON LE MONTANT LE PLUS ÉLEVÉ. LES GARANTIES MENSUELLES, ÉTABLIES DANS LE CADRE D'UN PROCESSUS D'APPEL D'OFFRES, PERMETTENT DE S'ASSURER QUE LES RECETTES DE L'AÉROPORT NE PASSENT PAS SOUS UN SEUIL MINIMUM ACCEPTABLE.
- (4) LES RECETTES DU TRANSPORT TERRESTRE COMPRENNENT CELLES DES TERRAINS DE STATIONNEMENT PUBLIC DE L'AÉROPORT SEULEMENT.
- (5) LE BUDGET D'EXPLOITATION ET LES DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS DE L'OMCA PROVIENNENT DE TRANSPORTS CANADA ET SONT DONC FONCTION DES PRIORITÉS DU GOUVERNEMENT.



Revenue from public parking increased over the fiscal year. The major contributing factor was the real increase in passenger volumes, particularly towards the end of the fiscal year. Concession revenues were quite volatile and no discernable pattern emerged.

Capital expenditures decreased by 30% during the fiscal year as a result of departmental cutbacks in funding. Operational and maintenance costs were also reduced to comply with centrally imposed budgetary restrictions. As OMCA took over responsibility for Airport Response Services during the fiscal year, the addition of twenty-one firefighters to the staff resulted in an increase to the salary budget in the last half of the fiscal year.

The combination of reduced operating and maintenance costs and increased revenues resulted in a net positive cash flow 54% higher than in the fiscal year 1994/1995. We expect revenues to increase in the next fiscal year, but not likely at the same pace. As capital expenditures are forecast to be somewhat higher next year, we expect the cash flow to be similar to or slightly below the levels achieved this fiscal year.

Les investissements ont diminué de 30 % au cours de l'exercice par suite des compressions gouvernementales. Les coûts d'exploitation et d'entretien ont également été diminués pour se conformer aux restrictions budgétaires centrales. Lorsque l'AIMCO a assumé la responsabilité des services d'intervention d'urgence à l'aéroport au cours de l'exercice, l'ajout de 21 pompiers à son effectif a amené une augmentation du budget salarial durant la seconde moitié de l'exercice.

La réduction des coûts d'exploitation et d'entretien et l'augmentation des recettes ont résulté en un excédent net de 54 % supérieur à celui de l'exercice financier de 1994/1995. Nous prévoyons que les recettes augmenteront au cours du prochain exercice mais que la hausse ne sera pas aussi marquée. Comme l'on prévoit des investissements quelque peu supérieurs l'an prochain, l'excédent devrait être égal ou quelque peu inférieur au niveau de cette année.



HHH

HHH





Transport Canada
Airports

Transports Canada
Aéroports



Canada