

COMPTE RENDU DE L'ANNÉE 1997



Administration de l'Aéroport
international d'Ottawa



Administration de l'Aéroport international d'Ottawa

téléphone : (613) 248-2000

télécopieur : (613) 248-2003

site web : www.ottawa-airport.ca

50, chemin de l'aéroport, Gloucester ON Canada K1V 9B4

NOTA :

Le rapport financier de 1997 est disponible sous pli séparé.

Also available in English.

TABLE DES MATIÈRES :

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL	2
MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION ...	3
AÉROPORT INTERNATIONAL D'OTTAWA ET LA COMMUNAUTÉ QU'IL DESSERT	4
UNE ÉVOLUTION	8
LA CAPITALE S'OUVRE SUR LE MONDE	16



CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL D'OTTAWA

David C. Gavsie, président
Shirley Westeinde, vice-présidente
Louis Bertrand, secrétaire
Gaétan Bélec
Claude Bennett
Graham Bird
Hugh Blakeney
Marilyn Jones

Roger Lachapelle
Gayle Mullington
François Pichard
Leonard Potechin
Michael Robinson
Regis Trudel
Richard Wagner

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL



Un rêve devenu réalité en février, lors de l'ouverture du centre d'inspection et de prédédouanement en juillet.

Au nom du Conseil d'administration de l'Aéroport international d'Ottawa, j'ai le plaisir de présenter ce compte rendu de notre première année d'exploitation. Ce qui a pris naissance sous forme d'explication de la définition d' « Administration aéroportuaire » le 23 juin 1992 est devenu réalité le 4 février 1997 lors d'une cérémonie officielle au cours de laquelle on nous a remis les clés de l'aéroport. Le 1^{er} février 1997, le contrôle et la gestion de l'aéroport avaient été cédés à notre Administration aéroportuaire.

Au cours du processus de négociation qui s'est étendu sur quatre ans et demi, les membres du Conseil ont démontré leur engagement envers notre communauté et leur dévouement à l'égard de l'expansion de notre aéroport comme faisant partie intégrante du développement économique de la région de la capitale nationale. Le Conseil, déterminé à faire profiter la communauté de cet atout précieux, voyait l'aéroport comme la pierre angulaire de l'amélioration des services essentiels et des affaires du domaine de l'aviation pour la région entière.

À titre d'exploitant de l'Aéroport international d'Ottawa, notre premier objectif consistait à construire un centre d'inspection et de prédédouanement vers les États-Unis. Cette initiative n'aurait certainement pas été menée à bonne fin sans l'immense collaboration de nombre de personnes provenant des gouvernements du Canada et des États-Unis ainsi que de la part des différents

échelons régionaux et municipaux. Je tiens à remercier tous ceux qui ont participé à ce projet, tout particulièrement ceux qui ont fait en sorte que notre aéroport soit ajouté à la liste des villes canadiennes admissibles pour le prédédouanement vers les États-Unis. L'accord « Ciel ouvert » conclu en 1995 entre le Canada et les É.-U. a donné lieu à une nouvelle réalité quant aux possibilités de transport aérien entre nos deux pays. Lors de la cérémonie tenue pour souligner le transfert de l'aéroport, le Conseil s'est engagé à assurer l'ouverture du centre d'inspection et de prédédouanement dans les 150 jours qui suivent. Les membres du Conseil, le président et son personnel ainsi que tous ceux qui ont collaboré à la réussite de ces projets méritent tous des éloges pour les avoir mené à terme.

Aujourd'hui, on chemine vers un but bien précis à l'Aéroport international d'Ottawa tandis que l'Administration de l'aéroport amorce la transformation des installations et des services pour mieux répondre aux besoins de la communauté qu'il dessert. L'Administration de l'aéroport s'est penché sur le développement des installations et l'introduction de nouveaux services tout en respectant ses objectifs financiers au cours de la première année. On attribue ce succès à la vigilance dont a fait preuve la haute direction dans la gestion des dépenses. En effet, même après avoir payé son loyer au gouvernement fédéral, l'aéroport est en mesure d'offrir des services améliorés à la région qu'il dessert.

Pour ma part, au cours des dernières années, j'ai eu le privilège d'agir en qualité de président du Conseil d'administration et de travailler étroitement avec chacun de ses membres. Je tiens à les remercier, tous et chacun, de leur appui indéfectible. J'aimerais également souligner l'apport des entreprises de la région ainsi que le soutien fourni par les politiciens et les fonctionnaires de tous les échelons du gouvernement. Leur contribution est d'une valeur et d'une aide inestimables pour l'Administration de l'aéroport. J'espère que nous, en capacité de membres du Conseil, avons réussi à apporter un élément de valeur durable à la communauté. Je suis fier des réalisations du Conseil d'administration : un rêve devenu réalité en février et lors de l'ouverture du centre d'inspection et de prédédouanement en juillet.

L'Aéroport international d'Ottawa, c'est la fenêtre de la capitale sur le monde! Depuis le transfert de l'aéroport le 1^{er} février 1997, la communauté locale est désormais en mesure d'assurer la gestion, l'exploitation et le développement des installations et des services de son aéroport comme bon lui semble. Aujourd'hui, l'aéroport d'Ottawa est un organisme qui répond aux besoins du public voyageur de la région de la capitale nationale.



À l'Aéroport international d'Ottawa, les voyageurs peuvent s'attendre à des installations sécuritaires, propres et efficaces.

MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION



Un nouvel esprit de corps règne à l'aéroport de la région. Au premier plan, les efforts de l'Administration de l'aéroport, de sa direction et de son personnel sont axés sur la satisfaction du client. Nous améliorons les installations existantes grâce à des services de transport aérien pratiques et confortables. À l'Aéroport international d'Ottawa, les voyageurs peuvent s'attendre à des installations sécuritaires, propres et efficaces.

La première initiative que nous avons prise était de mettre en place un nouveau centre d'inspection et de prédédouanement vers les É.-U. qui permettrait d'offrir un meilleur choix de destinations et une facilité de déplacement vers de nombreuses destinations américaines. La création de ce centre a donné lieu à une augmentation de 50 p. 100 des vols transfrontaliers dans notre région en 1997! Notre aéroport continuera de croître si nous utilisons et insistons sur l'exploitation des services de vols directs offerts à l'aéroport d'Ottawa.

Au nombre des autres améliorations dignes de mention apportées à l'aéroport au cours de notre première année d'exploitation, notons l'ajout de rampes d'accessibilité pour personnes handicapées, les nouvelles salles de toilettes, les nouvelles boutiques hors taxes et le réaménagement de l'espace commercial. Nous avons modifié tous nos services à l'intention du public, soit : les concessions, les commerces de détail et les

restaurants, afin d'offrir des produits de qualité à des prix courants. D'ailleurs, les clients ont réagi favorablement à ces modifications, à en croire les hausses importantes des ventes dans ces domaines.

Toutefois, ces modifications ne représentent que les premières étapes de la transformation et de l'expansion des installations et des services prévus à l'aéroport. Dans quelques mois, nous aurons en main le plan directeur du développement de l'Aéroport international d'Ottawa visant à répondre aux besoins futurs de la population bien au-delà de l'an 2000. Le plan directeur présentera les détails de la construction d'une nouvelle aérogare et ses installations connexes. Le coût des ces nouvelles installations, qui s'élèvera à environ 300 \$ millions, est entièrement financé par le secteur privé. Grâce à ce plan, nous serons en mesure de gérer la croissance prévue du transport aérien tout en offrant à la région un aéroport dont elle sera fière.

J'aimerais féliciter les employés de l'Aéroport international d'Ottawa sans qui notre succès n'aurait été possible. En effet, nos employés peuvent être extrêmement fiers de l'excellent travail qu'ils accomplissent en vue de répondre, voire de dépasser, les attentes de nos clients. Les nombreuses améliorations apportées à l'aéroport découlent directement de l'engagement de nos employés envers l'Aéroport international d'Ottawa et le public qui utilise ses services.

L'AÉROPORT INTERNATIONAL D'OTTAWA

et la
communauté
qu'il dessert

Création de nouvelles possibilités

À titre de nouveau venu au sein du secteur privé de la région, l'Aéroport international d'Ottawa constitue un élément moteur d'ordre économique et social pour la promotion de la région de la capitale nationale comme choix idéal de destination touristique ou d'affaires. Que ce soit en vue d'y attirer des usines de fabrication de microprocesseurs ou des conférences internationales, l'Administration de l'aéroport établit des partenariats au sein de la région afin de créer et de favoriser les possibilités pour les entreprises, le tourisme et les investissements.

Le 1^{er} février 1997, l'Administration de l'aéroport a signé un bail de 60 ans avec le gouvernement du Canada, entente qui prévoit une possibilité de renouvellement de 20 ans. L'Administration a assumé de ce fait l'exploitation et la gestion de l'Aéroport international d'Ottawa. Composé de 15 leaders des communautés locales, le Conseil d'administration de l'aéroport surveille la gestion et l'exploitation de l'installation aéroportuaire. Il joue un rôle stratégique dans les initiatives en cours visant à faire valoir l'importance de l'aéroport pour le public et lui permettre de continuer d'être un générateur économique pour la région.

En ce qui a trait aux opérations quotidiennes, l'Administration de l'aéroport a formé une équipe de gestion pratique, dirigée par Paul Benoit, président et chef de la direction, qui met davantage l'accent sur la satisfaction du client. En effet, le but de la direction est d'améliorer les installations existantes en offrant des services de qualité supérieure et en aménageant une aérogare efficace et confortable.

« Nous sommes heureux que l'Administration de l'aéroport soit à l'écoute afin de répondre aux besoins de notre région... Je suis très confiant que l'Administration de l'aéroport et les 4 000 personnes qu'elle emploie serviront de catalyseur dans la croissance économique de notre région pour de nombreuses années à venir. » — John Manley, Ministre de l'Industrie, lors de la cérémonie du transfert



Remise des clés par David Anderson, ministre des Transports, à David Gavsie, président de l'Administration de l'aéroport. Apparaissent également sur la photo (de g. à dr.) les ministres John Manley et Marcel Massé ainsi que Paul Benoit, président et chef de la direction de l'aéroport.

Contribution à l'économie de la région

L'Aéroport international d'Ottawa est un générateur de richesses pour la région. Source d'environ **4 600 emplois directs et indirects** au sein de l'économie locale, sa masse salariale s'élève à **85 \$ millions par année**. On estime que l'aéroport

génère environ
**240 \$ millions de
 retombées économiques**
 dans la région.

Depuis le 1^{er} février, les contribuables n'assument plus les coûts liés à l'exploitation; entre-temps, l'installation continue à enrichir l'assiette d'imposition fiscale régionale. Au cours de l'année précédant le transfert, l'aéroport avait perdu plusieurs millions de dollars et avait causé, par conséquent, une perte pour les contribuables du pays. En

revanche, en 1997, l'aéroport a payé 7 \$ millions à divers niveaux de gouvernements.

De plus, on a engagé des dépenses en immobilisations s'élevant à plus de 7 \$ millions afin d'entretenir et d'améliorer les services et les installations. Comme première étape, le jour même où on lui remettait les clés de l'aéroport, l'Administration aéroportuaire annonçait son intention de construire un centre d'inspection et de prédédouanement vers les É.-U. d'une valeur de 3 \$ millions. En outre, 2 \$ millions ont été consacrés à l'amélioration de l'aérogare, allant du remplacement du système avertisseur d'incendie aux rénovations des salles de toilettes. On a affecté plus de 1,2 \$ million aux travaux de pavage de la chaussée côté piste et 500 000 \$ à la réparation des routes en provenance et en direction de l'aérogare.

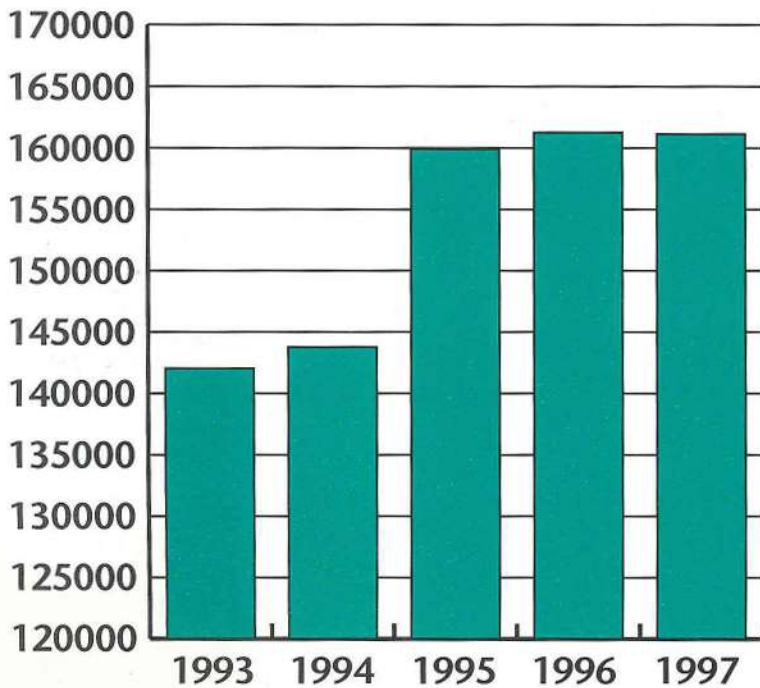


L'Aéroport international d'Ottawa est un organisme communautaire axé sur l'entreprise.

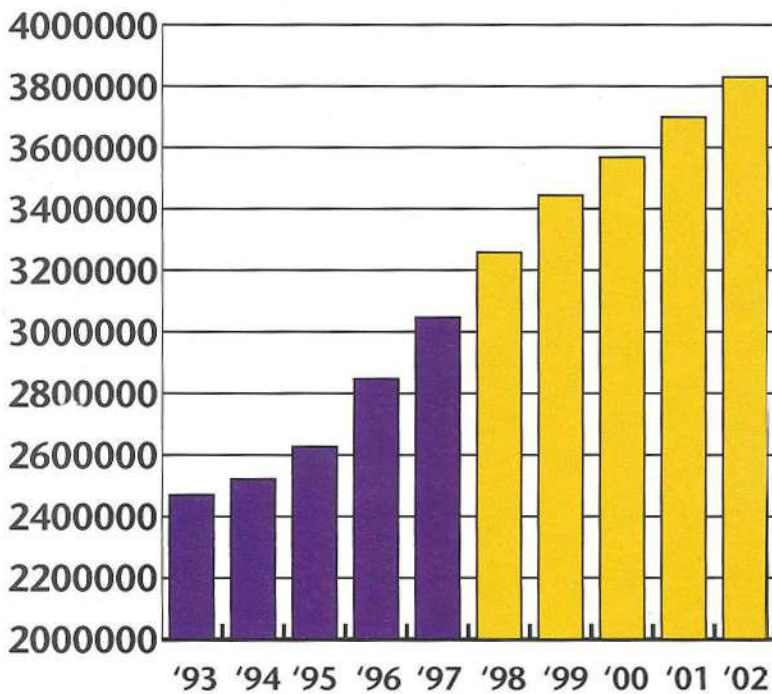
Au service de la région de la capitale nationale au fil des ans

L'Aéroport international d'Ottawa réagit au développement de la région tout au long de son histoire. Dès ses débuts en 1919, alors qu'il portait le nom de Hunt Club Field, l'aéroport accueillait les amateurs de l'aviation ainsi que les opérations militaires. Durant la Seconde Guerre mondiale, Ottawa est devenu le siège d'une base du Programme d'entraînement aérien du Commonwealth, la base de l'ARC à Uplands, tout en continuant à fonctionner à titre d'installation civile. À l'époque, on le disait l'aéroport le plus moderne parmi ceux de taille comparable en Amérique du Nord. Aujourd'hui, l'aérogare existante, le fruit de maintes rénovations et améliorations apportées sur quatre décennies, réussit à accueillir une quantité considérablement accrue de volume de trafic aérien. Depuis la signature de l'accord « Ciel ouvert » entre le Canada et les États-Unis en février 1995, l'aéroport

Mouvements des transporteurs aériens



Trafic des passagers



a connu une hausse de vols transfrontaliers de 50 % (de 23 vols par jour à 39); de plus, la capacité de transport est passée de 1 260 sièges par jour à 1 820.

L'Aéroport international d'Ottawa a desservi plus de 3 millions de passagers et a géré 68 000 mouvements d'aéronefs commerciaux en 1997, ce qui le porte au cinquième rang parmi les aéroports commerciaux les plus occupés au Canada. La dynamique qui sous-tend la gestion du volume et le maintien de l'infrastructure est le reflet de la communauté que nous desservons. Notre ville et ses environs, en plus d'être la capitale d'un pays encore jeune et en plein essor, est le siège de nombreuses entreprises internationales comme Nortel, Mitel, Corel, Newbridge, entre autres. La capitale du Canada reçoit des visiteurs des quatre coins du monde grâce à ses divers attraits culturels et récréatifs. Ces derniers, de même que la multitude d'autres avantages dont jouit notre communauté, offrent énormément de possibilités quant au rôle élargi qu'assumera l'Aéroport international d'Ottawa dans l'avenir de la région.

Planification axée sur les besoins d'une ère nouvelle

L'aéroport vit une période importante de son développement tandis qu'il se prépare à continuer à satisfaire ses clients et à répondre aux besoins des résidents et des entreprises de la région, et ce, bien au-delà du tournant du siècle.

Le plan directeur de l'aéroport servira de guide officiel pour la mise en place d'installations et de services améliorés. En plus de l'apport du public, le plan directeur fournira à la direction un cadre de référence qui permettra de répondre aux besoins et aux attentes du public voyageur et des intervenants de la région. Selon les prévisions de trafic aérien, le nombre de passagers augmentera



Plus de 3 millions de passagers ont été desservis en 1997.

de façon considérable au cours des vingt prochaines années. Le plan directeur prévoit donc une stratégie à long terme qui mènera l'Aéroport international d'Ottawa jusqu'à l'an 2020 ainsi qu'un plan d'action visant à combler les besoins actuels et à court terme de la région en matière de transport aérien.

La direction continue d'axer son approche sur la satisfaction du client et est sans cesse à la recherche de nouvelles façons de rendre le transport aérien plus pratique. Elle recherche continuellement de nouvelles possibilités pour faire reconnaître notre région à l'échelle mondiale. Les personnes responsables de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport établissent de nouveaux liens au sein de la communauté afin d'améliorer la qualité de vie pour tous. L'Aéroport international d'Ottawa est une entreprise communautaire animée d'un vif engagement envers la collectivité qu'elle dessert. Elle relève le défi que représentent, et la reconnaissance de la présence de la région sur les marchés internationaux et la promotion de celle-ci comme destination touristique de choix.



L'aéroport offre aux voyageurs d'affaires des services et des installations de tout confort.

À mesure que la région de la capitale nationale et la région de l'Outaouais continuent à prendre de l'ampleur dans le domaine du tourisme et à se tailler une place à la tête de l'industrie de la haute technologie du Canada, l'aéroport évoluera de manière à répondre aux nouveaux besoins et à dépasser les attentes du public voyageur de la capitale. L'Aéroport international d'Ottawa s'est affirmé en tant qu'aéroport communautaire axé sur l'entreprise. Il offre une multitude de possibilités inégalées aux résidents de la région de la capitale nationale et à ceux qui lui rendent visite.



UNE ÉVOLUTION

Centre d'inspection et de prédédouanement

Un vent de renouveau a soufflé sur l'Aéroport international d'Ottawa en 1997, laissant derrière lui une réalité palpable. En effet, le changement semblait parfois la seule constante et, à la fin de l'année, son rythme ne faisait qu'accélérer. Si on ne devait retenir qu'un seul élément qui définit l'engagement de l'Administration de l'aéroport en matière de service aux clients, ce serait l'ouverture du centre d'inspection et de prédédouanement vers les États-Unis le 7 juillet. De longue date, les entreprises et le public voyageur souhaitaient voir s'établir un tel centre à Ottawa. L'ouverture du nouveau centre a eu lieu seulement cinq mois après qu'elle fut annoncée, ce qui témoigne de l'étroite collaboration offerte par le gouvernement des États-Unis et de la vision et du travail soutenu de tous ceux qui ont été appelés à participer.

« Le centre d'inspection et de prédédouanement indique clairement où se situe la région d'Ottawa et dans quelle voie elle s'engage : elle est non seulement la capitale du Canada, mais la Silicon Valley du Nord, un centre de haute technologie qui jouit désormais d'une importante liaison avec les centres commerciaux des États-Unis. »

— Tom Weston, chargé d'affaires de l'ambassade des États-Unis

La logistique de la construction était d'une envergure considérable. Une partie des bureaux administratifs a dû être déplacée afin de créer de l'espace pour 21 nouveaux comptoirs d'enregistrement, une boutique hors taxes de 100 mètres carrés pour les voyageurs transfrontaliers ainsi que de nouveaux magasins. En outre, deux nouveaux postes de contrôle de sécurité ont également été ajoutés. Grâce à la rotation des équipes de travail 24 heures sur 24, ce projet, qui a coûté 3,4 \$ millions, a été réalisé dans le délai prévu. Les portes 26-28 et 30-34 sont maintenant assignées aux vols de prédédouanement. Depuis que des comptoirs d'enregistrement sont situés au deuxième niveau,



Le président David Gavsie et Tom Weston, chargé d'affaires de l'ambassade des États-Unis, procèdent à l'ouverture officielle du centre d'inspection et de prédédouanement le 7 juillet 1997.

l'encombrement aux heures de pointe est réduit dans la section d'enregistrement du premier niveau.

Le prédédouanement des passagers avant même qu'ils montent à bord de l'avion présente de nombreux avantages intéressants. En effet, cette mesure permet aux lignes aériennes d'offrir des vols directs à destination d'aéroports américains dépourvus d'installations douanières. De plus, la durée des escales lors des correspondances a été raccourcie quelquefois d'une heure et trente minutes, ce qui offre davantage de choix et de flexibilité aux voyageurs dans la planification de leur voyage. En conséquence, les entreprises de la région de la capitale nationale ont accès plus que jamais à leurs clients, à leurs fournisseurs et à leurs marchés. Un aspect peut-être moins concret mais qui revêt plus d'importance pour la croissance et la vitalité de la région de la capitale est le fait que les entreprises et les associations touristiques occupent désormais une place bien en vue sur l'échiquier mondial.

Améliorations apportées à l'aérogare et aux installations côté aire de trafic

À la suite du transfert, l'Administration de l'aéroport a immédiatement pris des mesures

nécessaires pour apporter les changements requis à l'infrastructure de l'aéroport et à l'aérogare. On a mis en place un programme d'amélioration à l'aire de trafic d'une valeur de 5 \$ millions, dont la première étape consistait à consacrer 1,2 \$ millions à la réfection de l'aire de trafic principale.

L'Administration de l'aéroport, adoptant une démarche proactive, a avisé les communautés avoisinantes de l'augmentation du bruit qui serait causée par les aéronefs utilisant la piste 32. Le projet fut terminé en septembre sans interruption des opérations. Parmi les autres améliorations effectuées sur l'aire de trafic, notons le remplacement des clôtures de sécurité de l'aéroport et l'ajout et le déplacement des dispositifs d'éclairage à la station de dégivrage.

« Cet événement apporte un changement important pour tous les gens d'affaires qui utilisent l'aéroport. Nous ne subirons plus de longs circuits d'attente. Au contraire, nous aurons désormais directement accès aux centres américains, ce qui entraînera une meilleure efficacité et une grande prospérité pour tous. » — Gedas Sakus, président de Nortel Technology, lors de l'ouverture du centre d'inspection et de prédédouanement.

En collaboration avec DEW Engineering, une entreprise située à Ottawa, l'Aéroport international d'Ottawa utilise depuis le mois de juin un prototype de passerelle d'embarquement ajustable à bas niveau qui dessert la porte 8. Ce système de technologie de pointe a été conçu pour les aéronefs qui sont trop bas pour les passe-relles standard, comme le Dash-8 et le Saab 340. Il peut également être utilisé pour les avions-navette à réaction tels que le Canadair RJ et le BAe 146.

Par ailleurs, dans le cadre du programme d'embellissement de l'aérogare faisant partie des améliorations aux bâtiments, la marquise du



Grâce à des projets d'immobilisations se chiffrant à plus de 7 \$ millions, l'aéroport est désormais plus pratique et plus agréable pour les voyageurs.

bâtiment a été peinte, les linéaires de trottoirs ont été rénovés et de nouveaux panneaux ont été ajoutés. Dans l'aérogare même, des rampes d'accès pour fauteuils roulants ainsi qu'un nouveau plafond dans l'aire de retrait des bagages ont été ajoutés et d'importantes rénovations des salles de toilettes ont été effectuées au rez-de-chaussée. En outre, des nouveaux bureaux administratifs ont été ajoutés au deuxième niveau ainsi que trois salles de conférence à l'intention des entreprises, qui peuvent être louées à un coût raisonnable.

En novembre, des représentants d'organismes de développement économique et de tourisme ont assisté à l'inauguration du collage communautaire



DEW Engineering est un des nouveaux partenaires d'affaires de l'Administration de l'aéroport en 1997.



Les attractions touristiques de la région sont illustrées un peu partout dans l'aéroport. Ci-haut, Mary Vanburen et Les Miller de l'Administration du tourisme et des congrès d'Ottawa devant le collage communautaire.

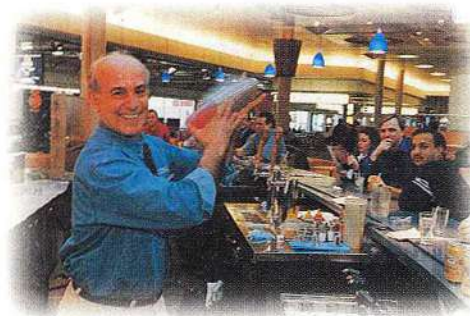
de l'aéroport. Ces expositions de thèmes divers agrémentent l'aire de retrait des bagages et mettent en évidence les attractions touristiques, les événements culturels et les activités économiques de la région d'Ottawa-Hull. Ces tableaux, tout en offrant un attrait visuel, permettent à ceux qui voyagent pour affaires se renseigner sur l'aspect récréatif de la région et à ceux qui voyagent pour le plaisir de prendre conscience des avantages de faire des affaires dans la région de la capitale nationale.

D'autres changements apportés à l'aérogare sont moins visibles pour le public. Par exemple, le remplacement du réseau téléphonique gouvernemental par un nouveau système téléphonique, mesure prévue dans le volet de l'amélioration des systèmes de communications et d'information, a coûté 300 000 \$. Le système de contrôle du chauffage du bâtiment a aussi été amélioré. Depuis la fin avril, l'Administration aéroportuaire a retenu les services de la police régionale d'Ottawa-Carleton en remplacement de ceux de la Gendarmerie Royale du Canada. L'Administration a pris la charge d'aménager des locaux adéquats pour y installer des bureaux et le poste de commandement.

Pour ce qui est des améliorations aux aires publiques à l'extérieur de l'aérogare, on a consacré 500 000 \$ à la réfection des routes centrales de l'aéroport et à l'ajout d'espaces de stationnement pour les personnes âgées, les personnes handicapées et les femmes enceintes.

Détaillants

L'aérogare de l'aéroport a revêtu un aspect neuf et accueillant en 1997 grâce à l'arrivée de nouveaux commerces offrant un large éventail de produits et services. La force motrice de ces changements était l'engagement de l'Administration de l'aéroport à



Les services commerciaux offrent tout ce dont les voyageurs ont besoin.

assurer la qualité et le choix des produits et services tout en offrant ces derniers aux mêmes prix en vigueur au centre de la ville. C'est dans cette veine que tous les marchés conclus avec des commerçants en produits alimentaires ont été renégociés. Les nouvelles façades des boutiques et les prix concurrentiels ont d'ailleurs suscité une réponse très favorable : les ventes sont à la hausse de façon considérable comparativement à la même période l'année dernière.

Au nombre des nouveaux locataires du hall principal, on retrouve *Battery Plus!*, *Toast!*, *Quick Serve*, et *The Second Cup*. On a également accueilli un nouveau café-restaurant "*Toast!*" ainsi qu'un nouveau restaurant où l'on sert des pizzas, *Pizza Grilla*. En outre, le bar, entièrement rénové, ouvrira au début de 1998. Situés dans l'aire des départs on trouve *The Gatineau Brew Works*, *The Second Cup* et *Toast! Café*, de même qu'une boutique hors taxes. La nouvelle aire de vols transfrontaliers renferme deux nouveaux commerces, *The Second Cup* et *Gatineau Brew Works*, ainsi qu'une boutique hors taxes.

Par ailleurs, le hall principal est maintenant mieux éclairé et plus accueillant qu'il ne l'était il y a à peine quelques mois. Les aires de départ qui auparavant ressemblaient plutôt à des salles d'attente, offrent, désormais, confort et commodité aux voyageurs. Ces derniers peuvent s'y détendre, y faire du travail ou consulter l'Internet pour vérifier leur courrier électronique ou s'informer sur les conditions météorologiques de leur destination. En effet, pour les voyageurs, l'aéroport est devenu un endroit à la fois accueillant et propice au travail et aux affaires. L'engagement de l'Administration de l'aéroport envers le client est partagé par nos employés, par nos partenaires d'affaires, et enfin, par tous ceux qui y travaillent.



*82 vols directs quotidiens à destination des villes canadiennes.
39 vols directs quotidiens à destination des grands centres américains.
Vols directs quotidiens vers l'Europe.*

Vols

La signature de l'accord « Ciel ouvert » en février 1995 conclu entre le Canada et les États-Unis a donné lieu à de nouveaux services de vols directs entre Ottawa et des destinations au sud de la frontière. L'ouverture du centre d'inspection et de prédédouanement vers les États-Unis en juillet a permis d'éliminer le dernier obstacle : les voyageurs à destination des É.-U. profitent désormais d'un service grandement amélioré. Un an après le transfert de l'Aéroport international d'Ottawa à l'Administration aéroportuaire, on compte 39 vols directs vers des



On compte désormais 39 vols directs vers les É.-U., soit une augmentation de 50 %.



L'aéroport respecte les normes environnementales au moyen d'équipements et de techniques perfectionnés.

destinations américaines. De plus, le nombre de vols transfrontaliers a augmenté de 50 % par rapport à l'année précédente.

Au cours du mois d'octobre, Business Express a mis en place le premier service de transport aérien entre Ottawa et LaGuardia. Ce transporteur offre quatre vols quotidiens à destination de cet aéroport situé dans la ville de New York. Les marchés de la haute technologie de Boston et son vaste réseau de correspondances sont desservis par 10 vols directs, quotidiennement, dont six de Business Express et quatre de Air Nova. De plus, les vols à destination de Newark (Air Canada) et de Chicago (American Airlines et Air Canada) sont désormais plus nombreux.

De nouveaux aéronefs, modernes et silencieux sont assignés aux liaisons domestiques. Air Canada utilise depuis avril le nouveau Airbus A-319 pour ses vols Rapidair à destination de Toronto et utilise l'avion de construction canadienne Regional Jet de Canadair pour certains départs en fin de journée. Du côté international, Air Canada offre maintenant un service quotidien à Londres, en Angleterre, sur le nouveau 747-400, en juin de cette année, Canadian Airlines prendra aussi une partie de ce marché. Une abondance de choix en plus de

l'amélioration de l'aspect pratique se traduisent nécessairement par un service de qualité supérieure. Lorsque vous choisissez l'aéroport d'Ottawa, vous nous aidez à maintenir et à élever davantage ce niveau de service pour les mois et les années à venir.

Environnement et sécurité

Grâce aux professionnels de l'environnement qu'il engage à plein temps l'aéroport assume un rôle proactif afin de respecter les normes environnementales. Plus précisément, en vue de minimiser les répercussions des opérations sur les terrains avoisinants, l'aéroport effectue des vérifications de l'environnement, des tests de la qualité du sol, de l'eau et de l'air et utilise de l'équipement et des techniques hautement perfectionnés tels que ceux qui servent à récupérer les liquides de dégivrage répandus sur les aires de trafic et de stationnement.

En ce qui a trait à la gestion du bruit, l'Administration de l'aéroport procède à l'examen de la question de la planification des utilisations du terrain. À cette fin, elle consulte des promoteurs-constructeurs, des urbanistes ainsi que le conseil municipal de l'Ontario. Il importe que les futurs résidents des régions en voie de développement comprennent que, bien qu'il cherche à minimiser le bruit, l'aéroport fournit des services en réponse à la demande de la communauté et que le bruit des aéronefs est un aspect inévitable d'une exploitation aéroportuaire. Afin de répondre aux préoccupations des communautés à cet égard, l'Administration de l'aéroport a fait des exposés publics en 1997, pour informer les communautés et les résidents des municipalités. Ces exposés présentaient en détail les lignes directrices fédérale et provinciales, les programmes de gestion du bruit en place auparavant et actuellement ainsi que les initiatives proposées.

En 1997, l'Administration de l'aéroport a mis sur pied un comité de gestion du bruit composé de représentants des communautés avoisinantes, de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, de l'Association du transport aérien du Canada et de NAV CANADA, qui assure l'exploitation du système de contrôle de la circulation aérienne du Canada. Ce comité sert de forum où l'on échange des opinions sur les préoccupations de la communauté concernant le bruit, la prévention du bruit et les méthodes d'atténuation des effets du bruit.

Les mesures de sécurité et de sûreté continueront de mériter notre plus grande attention. Les progrès technologiques et le personnel formé en la matière joueront un rôle dans l'établissement d'installations des plus sécuritaires et sûres aussi bien pour les voyageurs que pour les employés. À cet égard, de nouveaux équipements ont été mis en place, notamment un système de contrôle de sécurité électronique, un quatrième appareil de rayons X pour l'inspection des bagages dans l'aire des départs ainsi que deux nouveaux postes de contrôle de sécurité au centre d'inspection et de prédédouanement.

Plan directeur

En août 1997, à la suite d'un processus d'appel d'offres lancé en juin, l'Administration de l'aéroport a annoncé qu'un consortium dirigé par une entreprise locale, MAXGROUP Associates, en collaboration avec Landrum and Brown, avait été mis en place pour élaborer le plan directeur de l'aéroport. Le rapport final, qui sera publié au printemps 1998, établira les grandes lignes du développement des installations et de l'infrastructure de l'aéroport jusqu'à l'an 2020. Le document servira de guide pour les membres de la direction tant pour la prise de décisions immédiates que pour l'élaboration de stratégies à long terme. Le groupe retenu a amorcé son travail

dès que la tâche lui a été confiée. Des consultations ont été menées auprès du public et des forums ont eu lieu afin de cerner les questions et les préoccupations soulevées et de fournir de l'information aux intervenants et aux parties intéressées de la région de la capitale nationale ainsi qu'aux membres de l'industrie.

Le plan directeur évaluera la demande créée actuellement à l'aéroport par les activités liées aux passagers, au transport de fret et à l'aviation générale. Il répondra également aux questions concernant les modifications d'ordre réglementaire et organisationnel qui s'opèrent dans l'industrie de l'aviation. En outre, il établira des projections relatives à des utilisations futures en fonction d'options pour l'agrandissement ou le déplacement de l'aérogare et du besoin de construire une nouvelle piste parallèle au moment opportun. Les répercussions des opérations aéroportuaires existantes et futures sur les communautés limitrophes de l'aéroport seront examinées dans le contexte des questions relatives à l'environnement. Il en sera de même pour les exigences en matière de réseaux et de services externes tels que les voies de service, l'alimentation en eau et en gaz naturel et les communications. Le coût de chacun de ces aspects sera incorporé au rapport final.

« L'aéroport est un des plus importants éléments dont nous disposons pour forger des partenariats et créer des possibilités de développement à l'étranger. Le travail accompli par l'Administration de l'aéroport pour établir de meilleurs liens avec les marchés américains mérite des éloges, car ces liens représentent la vitalité même de notre région. »

— Ken Lawless, Directeur exécutif, Ottawa Life Sciences Council

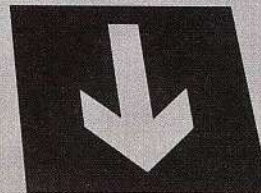
« Ottawa est un des secrets les mieux gardés du Canada, voire même de l'Amérique du Nord. Contrairement à la perception générale, il s'agit d'une ville majestueuse, une ville où il fait bon vivre, une ville pour la famille, une ville en plein essor, une ville excitante. Aujourd'hui, c'est une nouvelle époque qui s'annonce pour le transport aérien à Ottawa... Nous avons désormais directement accès à tous les aéroports des États-Unis. »

— James Blanchard, ancien ambassadeur des É.-U. au Canada



DEPARTURES
Domestic and International

DÉPARTS
Intérieurs et
internationaux





Cadres

Paul Benoit - Président et chef de la direction
 John G. Weerdenburg, c.a. - Vice-président, Finances et services corporatifs
 Pierre Lanoix - Vice-président, Opérations et services techniques

Haute gestion

Brett McAllister - Directeur, Marketing et services aux clients
 Annette J. Nicholson - Avocate
 Bill Thistle - Directeur, Services de sécurité et sûreté

Employés

L'aéroport compte 107 employés à temps plein, plus 32 employés saisonniers

Finances

Revenus : 26,8 \$ millions en 11 mois en 1997
 Dépenses : 23,9 \$ millions en 11 mois en 1997
 Acquisition des immobilisations : 11,3 \$ millions en 11 mois en 1997

- L'Aéroport international d'Ottawa est situé à moins de 20 minutes de la colline parlementaire et du centre de la région d'Ottawa.
- Selon le *Corporate Resources Group*, une compagnie de gestion située en Suisse, la région d'Ottawa occupe le sixième rang au monde pour sa qualité de vie (ce placement est fondé sur divers facteurs, notamment le faible taux de criminalité, la propreté environnementale, les conditions économiques et sociales).
- La région offre à ses résidents un environnement sain, des quartiers sécuritaires ainsi que l'accès à de bonnes écoles et à des activités parascolaires où on ne démontre aucune tolérance pour les drogues ou la violence.
- En général, le trajet pour aller au travail se fait en moins de 30 minutes.
- En voiture, Ottawa est à une heure de la frontière des États-Unis, à quatre heures de Toronto et deux heures de Montréal.
- On anticipe que la population de la région d'Ottawa passera à 1,2 million d'ici l'an 2001, de 1,09 million en 1996.



Empruntez-vous les routes les plus rapides?

Des vols directs à tous les jours de l'Aéroport international d'Ottawa:

- 82 vols directs à tous les jours vers les grands centres du Canada
- 39 vols directs à tous les jours vers les grands centres des États-Unis

La capitale s'ouvre sur le monde



RAPPORT FINANCIER ANNUEL
1997

Administration de
l'Aéroport international
Macdonald-Cartier
d'Ottawa



RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION EN CE QUI CONCERNE LES ÉTATS FINANCIERS

La direction de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa est responsable de l'intégrité des états financiers ci-joints et est responsable 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. La préparation d'états financiers exige que la direction utilise les meilleures estimations et du discernement, surtout dans le cas où des transactions influençant l'exercice considéré dépendent d'événements futurs. Toute l'information financière se trouvant dans ce rapport annuel est conforme à l'information et aux données se trouvant dans les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités en ce qui concerne la présentation de l'information financière et la préservation du patrimoine, la direction estime avoir instauré des contrôles informatiques de comptabilité interne pertinents qui procurent un degré raisonnable de certitude en ce qui concerne la fiabilité des dossiers financiers et forment un bon fondement pour la présentation fiable et rapide d'états financiers.

Le conseil d'administration s'acquitte de ses responsabilités envers les états financiers grâce à son comité de vérification composé uniquement d'administrateurs qui ne sont ni dirigeants ni employés de l'Administration. Ce comité se réunit périodiquement avec la direction et les vérificateurs indépendants, pour examiner le rendement et discuter de vérification, de contrôle interne, de convention comptable et de sujets de présentation financière. Le comité de vérification présente ses constatations au conseil d'administration qui examine et approuve les états financiers vérifiés. Les états financiers présents ont été examinés par le comité de vérification et approuvé par le conseil d'administration.

Les états financiers ont été vérifiés par Deloitte & Touche, comptables agréés désignés lors de l'assemblée générale annuelle. Leur rapport de vérificateurs se trouve à la page suivante.



Paul Benoit

Président-directeur général



John G. Weerdenburg, CA

Vice-président, Finances et services corporatifs

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

*Aux membres du Conseil d'administration de
L'Administration de l'aéroport international d'Ottawa*

Nous avons vérifié le bilan de L'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa au 31 décembre 1997 et les états des résultats et de variations de l'actif net et de l'évolution de la situation financière 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. 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 présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de L'Administration au 31 décembre 1997, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. 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.



Comptables agréés
Ottawa, Ontario
Le 13 février 1998

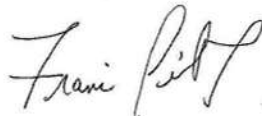
BILAN

au 31 décembre 1997
(en milliers de dollars)

	<u>1997</u>	<u>1996</u>
ACTIF À COURT TERME		
Débiteurs	2 912 \$	126 \$
Produits de consommation	367	-
Frais payés d'avance	644	-
	<u>3 923</u>	<u>126</u>
IMMOBILISATIONS CORPORELLES (note 3)	7 523	37 293
FRAIS D'ORGANISATION (note 4)	<u>2 327</u>	<u>2 616</u>
	<u>13 773 \$</u>	<u>2 779 \$</u>
PASSIF À COURT TERME		
Emprunt bancaire (note 5)	1 949 \$	2 670 \$
Créditeurs et charges à payer	3 422	109
Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an	1 260	-
	<u>6 631</u>	<u>2 779</u>
DÉPÔTS DE GARANTIE	289	-
DETTE À LONG TERME (note 6)	<u>3 926</u>	<u>-</u>
	10 846	2 779
ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (note 10)		
ACTIF NET	<u>2 927</u>	<u>-</u>
	<u>13 773 \$</u>	<u>2 779 \$</u>
AU NOM DU CONSEIL		



, administrateur



, administrateur

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DES VARIATIONS DE L'ACTIF NET

de l'exercice terminé le 31 décembre 1997

(en milliers de dollars)

	<u>1997</u>
REVENUS	
Redevances d'atterrissage	6 559 \$
Redevances générales d'aérogare	6 825
Stationnement	4 684
Concessions	3 757
Locations de terrain et de locaux	2 779
Autres revenus	2 185
	<u>26 789</u>
DÉPENSES	
Bail à long terme	3 977
Matériaux, fournitures et services	8 240
Salaires et avantages sociaux	6 022
Paiements tenant lieu de taxes	2 583
Taxe de transfert du terrain (note 9)	1 327
Frais d'intérêts et de financement	331
Amortissement	1 382
	<u>23 862</u>
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES	2 927
ACTIF NET AU DÉBUT	-
ACTIF NET À LA FIN	<u><u>2 927 \$</u></u>

(Voir les notes accompagnant les états financiers)

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

de l'exercice terminé le 31 décembre 1997
(en milliers de dollars)

	<u>1997</u>	<u>1996</u>
Encaisse provenant de (utilisée dans)		
Exploitation :		
Excédent des revenus sur les dépenses	2 927 \$	- \$
Ajouter les éléments sans effet sur l'encaisse :		
Amortissement des immobilisations des frais d'organisation	1 382	18
Perte sur vente d'immobilisations	4	-
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement d'exploitation :		
Augmentation des débiteurs	(2 786)	(67)
Augmentation des produits de consommation	(367)	-
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	(644)	7
Augmentation des créditeurs et charges à payer	3 313	29
Augmentation des dépôts de garantie	<u>289</u>	<u>-</u>
Total de l'exploitation	<u>4 118</u>	<u>(13)</u>
Financement :		
Augmentation de la dette à long terme	<u>5 186</u>	<u>-</u>
Investissement :		
Acquisition des immobilisations	(11 266)	(9)
Déduire l'aide gouvernementale (note 7)	<u>2 889</u>	<u>-</u>
	(8 377)	(9)
Augmentation des frais d'organisation	(224)	(1 476)
Produits de la vente d'immobilisations	<u>18</u>	<u>-</u>
Total de l'investissement	<u>(8 583)</u>	<u>(1 485)</u>
Diminution (augmentation) de l'endettement bancaire	721	(1 498)
Endettement bancaire au début	<u>(2 670)</u>	<u>(1 172)</u>
Endettement bancaire à la fin	<u>(1 949) \$</u>	<u>(2 670) \$</u>
L'endettement bancaire se compose de :		
Découvert bancaire	(453) \$	(2 670) \$
Acceptation bancaire	<u>(1 496)</u>	<u>-</u>
	<u>(1 949) \$</u>	<u>(2 670) \$</u>

NOTES COMPLÉMENTAIRES

de l'exercice terminé le 31 décembre 1997

1. DESCRIPTION DE L'ENTREPRISE

L'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (Administration de l'aéroport international d'Ottawa) 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.

Les objectifs de l'Administration sont :

- a) de gérer, opérer et développer l'aéroport international d'Ottawa selon les prémisses qu'il sera loué à l'Administration par Transport Canada (voir note 10), et tout autre aéroport de la région de la Capitale nationale pour lequel l'Administration sera responsable d'assurer la viabilité de façon sécuritaire, efficiente et rentable selon des taux raisonnables appliqués aux utilisateurs de l'aéroport et de permettre un accès équitable à tous les transporteurs;
- b) d'assumer et promouvoir le développement des terrains de l'aéroport dont l'Administration est responsable, en conformité avec les activités du transport aérien; et
- c) d'étendre les facilités de transport et générer l'activité économique en accord avec les activités de transport aérien.

Le 31 janvier 1997, l'Administration a signé un bail de 60 ans avec Transport Canada pour le terrain et a assumé la responsabilité de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'aéroport international d'Ottawa. Par conséquent, les états financiers de l'exercice actuel comprennent les résultats de l'exploitation de l'aéroport pour la période de onze mois commençant le 1^{er} février 1997. Les résultats obtenus pour cette période de onze mois ne reflètent pas nécessairement les résultats prévus pour un exercice complet.

L'Administration est exonérée de l'impôt sur le revenu fédéral et provincial, de l'impôt sur le revenu de grosses sociétés et de l'impôt sur le capital de la province de l'Ontario.

2. CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers de l'Administration ont été dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. La préparation de ces états financiers exige que la direction fasse des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants d'actif, de passif, d'engagements et d'éventualités déclarés, et sur la divulgation des actifs, des passifs, d'engagements et d'éventualités à la date des états financiers, ainsi que sur les dépenses et les revenus déclarés pour la période de référence. Parmi les exemples de telles estimations et hypothèses, on peut citer la durée de vie utile des immobilisations, les redressements d'évaluations et les provisions pour éventualités. Les résultats effectifs pourraient différer des estimations. Les ajustements, si nécessaires, seront reflétés dans l'exercice au cours duquel a lieu la révision d'estimations.

Stocks

Les stocks de produits de consommation sont évalués au moindre du coût et de la valeur de remplacement. Le coût est déterminé selon la méthode de l'épuisement successif.

Amortissement des immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût et amorties sur la durée de vie utile selon la méthode de l'amortissement linéaire aux taux suivants :

Matériel et mobilier	10-20 %
Équipement informatique et logiciels	20-50 %
Véhicules	6-17 %
Améliorations locatives	10-33 %
Chaussées et surfaces pavées	10 %

Frais d'organisation

Les frais d'organisation représentent les frais de démarrage encourus par l'Administration avant la date de transfert des opérations de Transport Canada à l'Administration. L'amortissement des frais d'organisation a été imputé à l'exploitation selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de 5 ans.

Bail à long terme

Le bail à long terme signé avec Transport Canada est comptabilisé comme un contrat de location-exploitation.

Constatation des produits

Les frais d'atterrissage, d'aérogare et le revenu de stationnement sont comptabilisés lorsque les installations de l'aéroport sont utilisées. Les revenus des concessions sont comptabilisés d'après les pourcentages de ventes des concessionnaires, avec des garanties précises de loyer minimum. Les revenus de locations sont constatés selon la durée légale respective des baux, licences et permis.

3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (en milliers de dollars)

	<u>1997</u>	<u>1996</u>
Coût :		
Mobiliers et équipement	570 \$	47 \$
Équipement informatique et logiciels	253	22
Véhicules	3 269	-
Améliorations locatives	2 982	-
Chaussées et surfaces pavées	1 348	-
	<u>8 422</u>	<u>69</u>
Moins l'amortissement cumulé :		
Mobiliers et équipement	128	19
Équipement informatique et logiciels	69	13
Véhicules	431	-
Améliorations locatives	235	-
Chaussées et surfaces pavées	36	-
	<u>899</u>	<u>32</u>
	<u><u>7 523 \$</u></u>	<u><u>37 \$</u></u>

4. FRAIS D'ORGANISATION (en milliers de dollars)

	<u>1997</u>	<u>1996</u>
Coût :		
Valeur comptable, au début	2 616 \$	1 140 \$
Coûts supplémentaires encourus au cours de l'exercice	224	1 476
	<u>2 840</u>	<u>2 616</u>
Moins l'amortissement cumulé :	<u>513</u>	<u>-</u>
	<u><u>2 327 \$</u></u>	<u><u>2 616 \$</u></u>

5. EMPRUNT BANCAIRE

Le 31 janvier 1997, l'Administration a signé un engagement de crédit avec sa banque, lui donnant une marge de crédit de 20 millions de dollars avec intérêts au taux préférentiel de crédit. La marge de crédit est assurée par un contrat de garantie générale sur l'ensemble des immobilisations et des actifs, ainsi que par une hypothèque au moyen d'une sous-location des participations de l'Administration dans son bail avec Transport Canada. Au 31 décembre 1997, d'après les conditions de cette marge de crédit, l'Administration s'était endettée à des taux d'intérêt qui varient selon le taux préférentiel de crédit de la banque (6,0 %) et les taux d'acceptation bancaires (4,55 %).

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

	<u>1997</u>	<u>1996</u>
Dettes à payer à Transport Canada en trois versements annuels à partir du 1 ^{er} janvier 1998	3 779 \$	-
Dettes envers la province de l'Ontario, à un taux d'escompte de 6%, à payer sur une période de 5 ans, à partir de 2007	<u>1 407</u>	<u>-</u>
	5 186	
Tranche échéant à moins d'un an	<u>1 260</u>	<u>-</u>
	<u><u>3 926 \$</u></u>	<u><u>- \$</u></u>

La dette à payer à Transport Canada a été encourue en échange d'immobilisations corporelles et de stocks de produits de consommation obtenus de Transport Canada nécessaires à l'exploitation de l'aéroport.

Le montant à payer à la province de l'Ontario concerne la taxe de transfert du terrain. (Voir la note 9)

7. AIDE GOUVERNEMENTALE

Au cours de l'exercice, l'Administration a reçu une contribution d'un montant de 1,4 millions de dollars, dont le remboursement n'est pas exigible d'Industrie Canada, un ministère du gouvernement du Canada, en vertu du Programme d'Adaptation aux Fermetures de Base de l'Ontario. Conformément à l'accord signé avec Industrie Canada, dans le cadre de ce programme, une dernière contribution supplémentaire de 600 000 \$ sera reçue en avril 1998. Ces fonds ont été obtenus pour la construction, à l'aéroport international d'Ottawa, d'une aire de prédédouanement transfrontalière temporaire pouvant accommoder les passagers devant passer les douanes avant l'embarquement vers les États-Unis. Ces travaux de construction ont été terminés le 7 juillet 1997; le total des coûts était de 3,4 millions de dollars. L'Administration a comptabilisé le financement total de 2 millions de dollars comme une réduction du coût du projet inclus dans les améliorations locatives.

Pendant l'exercice, la Gendarmerie royale du Canada (la G.R.C.) a octroyé, par l'entremise de Transport Canada, un ministère du gouvernement du Canada, une subvention de 1,5 million de dollars pour couvrir les coûts occasionnés par le remplacement des services protectifs de maintien de l'ordre et de sécurité que la G.R.C. avait retiré. Ces fonds ont été rendus disponibles pour aider l'Administration à instaurer le remplacement du maintien de l'ordre et de la sécurité à l'aéroport, tel qu'exigé par la loi. Ces fonds sont comptabilisés comme une réduction du coût des immobilisations corporelles correspondantes dont le montant est 889 000 \$ et comme une réduction de dépenses d'exploitation correspondantes non récurrentes qui sont incluses dans l'état des résultats et dont le montant est 611 000 \$.

8. RÉGIMES DE RETRAITE

L'Administration subventionne un régime de retraite au nom de ses employé(e)s; 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 employé(e)s qui étaient employé(e)s de l'Administration à la date du transfert, y compris les anciens employé(e)s de Transport Canada qui, en vertu du régime de retraite de la fonction publique, peuvent choisir de transférer leurs droits au régime de retraite de l'Administration. L'Administration n'hériterait de Transport Canada aucun passif qui ne soit financé en ce qui concerne les employé(e)s qui choisissent de transférer leurs droits au régime de retraite à prestations déterminées. Comme ce régime de retraite n'existe que depuis une courte période de temps, et, comme les employé(e)s ayant transféré n'ont pas encore choisi de transférer leurs droits, une détermination actuarielle n'est pas

exigée pour le moment. L'Administration a déterminé qu'aucun des éléments de ce plan de retraite ne contient de déficit matériel.

Les coûts du régime de retraite sont imputés aux résultats lorsque les services sont assurés. Les coûts reflètent les meilleures hypothèses de la direction sur le taux de rendement des actifs du régime de retraite, sur le taux des augmentations de salaire, et les divers autres facteurs, parmi lesquels, mortalité, résiliation et taux de retraite. Les coûts de retraite pour l'exercice 1997 s'élèvent à 505 000 \$.

Au 31 décembre 1997, l'Administration détenait 637 000 \$ dans un compte en banque distinct pour le régime de retraite. Ce montant et le passif compensatoire s'y rapportant ne sont pas reflétés sur le bilan de l'Administration, en attendant l'entérinement des contrats de fiducie avec l'administrateur du régime de retraite en fiducie de l'Administration.

9. TAXE DE TRANSFERT DU TERRAIN

L'Administration a comptabilisé une charge non récurrente de 1 327 000 \$ due à la taxe de transfert du terrain, payable sur une période de 5 ans à partir de 2007, pour le transfert de terrain en faveur de l'Administration.

10. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Le 31 janvier 1997, l'Administration a signé un bail à long terme de 60 ans pour le terrain avec Transport Canada, pour la gestion, l'exploitation et le développement de l'aéroport international d'Ottawa. Ce bail à long terme contient des mesures de conformité avec des exigences qui comprennent : normes environnementales, couverture minimale d'assurance, comptabilité précise, et diverses autres situations ayant un impact important sur l'exploitation quotidienne de l'aéroport. L'Administration pense 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 du bail, à moins d'une prorogation, l'Administration est obligée de redonner le contrôle de l'aéroport au propriétaire.

Selon le bail avec Transport Canada, le loyer à payer comprend un loyer de base et un loyer de participation, calculé d'après une formule reflétant le volume annuel de passagers, le volume annuel de revenus et le volume des frais d'exploitation de base pré-déterminés. Le loyer de base est calculé selon la formule du volume maximum de passagers soumise aux ajustements pour cause d'inflation. Le loyer de participation est établi sur une mesure d'augmentation des revenus et débute dans la onzième année du contrat, soit 2007.

Les montants des paiements prévus pour les cinq prochaines années, d'après le contrat de location sont les suivants :

1998	5,4 millions \$
1999	6,1 millions \$
2000	6,3 millions \$
2001	8,9 millions \$
2002	11,1 millions \$

Au 31 décembre 1997, le montant total des engagements d'exploitation de l'Administration, dans le cours normal des affaires, est d'environ 3,9 millions de dollars par an. La durée de ces engagements annuels peut aller jusqu'à 5 ans.

11. CHIFFRES COMPARATIFS

Les états financiers de l'exercice actuel contiennent les résultats de l'exploitation de l'aéroport pour la période de onze mois commençant le 1er février 1997 date à laquelle l'Administration a assumé la responsabilité de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'aéroport international d'Ottawa. Les frais de démarrage encourus par l'Administration avant le 1er février 1997 ont été inclus dans les frais d'organisation.

DÉCLARATIONS REQUISES

Les membres principaux de l'Administration au 31 décembre 1997 sont les suivants. Paul Benoit, Président et Chef de la direction, John G. Weerdenburg, C.A. Vice-président, Finances et services corporatifs et Pierre Lanoix, Vice-président, Exploitation et services techniques.

Le tableau ci-dessous indique le nom de chaque directeur, l'organisme gouvernemental l'ayant nommé membre du conseil, son comité respectif et sa rémunération en 1997.

DIRECTEUR	NOMMÉ PAR	COMITÉ	MONTANT PAYÉ EN 1997	
David C. Gavsie - Président du conseil	MROC	voir note #A plus bas	12 950 \$	voir note #B plus bas
Shirley Westeinde - Vice-présidente	MROC	1, 3, 5, 6	21 667	
Louis Bertrand - Secrétaire	CUO	1, 3, 6	14 017	
Gaétan Bélec	CUO	2, 4, 6	14 217	
Claude Bennett	MROC	2, 4	17 167	
Graham Bird	MROC	1, 5	15 907	
Hugh Blakeney	ON	2, 3	12 417	
Marilyn Jones	MROC	3	9 917	
Roger Lachapelle	CUO	2	9 677	voir note #C plus bas
Gayle Mullington	MROC	1, 3	17 917	
François Pichard	GOC	1, 2	14 167	
Leonard Potechin	MROC	4, 5	12 917	
Michael Robinson	MROC	3, 5	Nil	
Regis Trudel	MROC	1, 4	Nil	
Richard Wagner	GOC	4, 5, 6	11 417 \$	

NOTE :	LÉGENDE :	COMITÉS :
A. M. Gavsie est un membre de tous les comités du Conseil d'administration.	CUO - La Communauté Urbaine de L'Outaouais;	1 - Exécutif 2 - Vérification
B. Les rémunérations de M. Gavsie au montant de 12,950 \$ ont été payés à son bureau d'avocats Ogilvy Renault.	GOC - Gouvernement du Canada;	3 - Ressources humaines 4 - Aménagement et environnement
C. Les rémunérations de M. Lachapelle au montant de 9,677 \$ ont été payés à sa compagnie, Le Groupe du Barry Enr.	ON - Gouvernement d'Ontario	5 - Affaires gouvernementales 6 - Désignations
D. Certain directeurs ont choisi de ne pas accepter de rémunérations.	MROC - Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton.	

Le salaire du Président de l'Administration se situe entre 113,000 \$ et 169,400 \$. Le salaire du Vice-président de finances et des services corporatifs et du Vice-président, exploitation et services techniques, entre 77,000 \$ et 115,400 \$.

Les lignes directrices sur les conflits d'intérêts sont contenues dans les arrêtés. Chaque directeur a rempli une déclaration relative aux conflits d'intérêts pour 1997, tel qu'exigé par les arrêtés et conformément aux lignes directrices.