

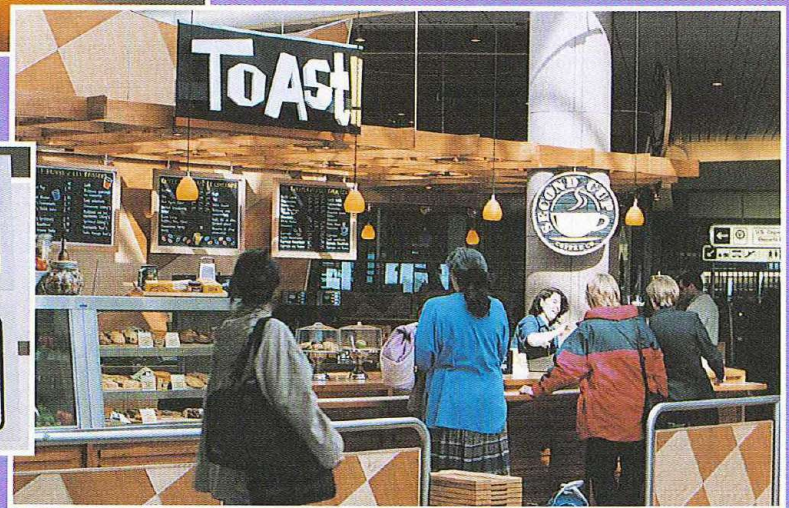


1998

Rapport annuel

Table des matières

Messsage du président du conseil d'administration 2
Messsage du président et chef de la direction 3
Un puissant moteur économique 4
Amélioration des installations et des services 6
Plus de passagers, plus de vols et plus de destinations 9
Stratégie de l'expansion future 12
Au service d'une région dynamique en pleine expansion 16
Rapport sur les finances 19



Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa
50, chemin de l'aéroport, Gloucester (Ontario), Canada, K1V 9B4

Téléphone : (613) 248-2000
Télécopieur : (613) 248-2003
Relations avec les médias : (613) 248-2050
Site inforoute : www.ottawa-airport.ca

Introduction

Le 1^{er} février 1997, l'Administration aéroportuaire locale prenait officiellement en main l'exploitation et le contrôle de l'Aéroport international d'Ottawa.

Le Conseil d'administration est composé de 15 leaders de la collectivité locale. Il vise à promouvoir le développement régional grâce à des partenariats, à la promotion des terrains de l'aéroport et à l'expansion des installations de transport pour générer une activité économique et établir pour notre région un meilleur lien avec le monde.

Pour gérer les installations et offrir des services de transport aérien de qualité, l'Administration aéroportuaire a choisi une équipe de direction, dirigée par le président et chef de la direction Paul Benoit. L'équipe de la haute direction a pour objectif d'améliorer une installation déjà bonne grâce à de meilleurs services et à une aérogare plus confortable et plus efficiente.

Membre du Conseil d'administration en 1998

Administrateur

Regis Trudel, *Président*

Shirley Westeinde,

Vice-présidente

Louis Bertrand,

Secrétaire

Gaétan Bélec

Claude Bennett

Graham Bird

Hugh Blakeney

Jeffrey Dale

Davic C. Gavsie

(ex officio)

Roger Lachapelle

Gayle Mullington

François Pichard

Michael Robinson

Whitman Tucker

Richard Wagner

Nommé par

Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton

Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton

La Communauté Urbaine de l'Outaouais

La Communauté Urbaine de l'Outaouais

Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton

Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton

Gouvernement de l'Ontario

Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton

Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton

La Communauté Urbaine de l'Outaouais

Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton

Gouvernement du Canada

Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton

Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton

Gouvernement du Canada

Équipe de la haute direction au 1^{er} mars 1999

Paul Benoit, *Président et chef de la direction*

John Weerdenburg, C.A., *Vice-président et chef des finances*

Pierre Lanoix, *Vice-président, opérations et services techniques*

Annette Nicholson, *Conseillère juridique*

Richard Laniel, *Directeur, ressources humaines*

Bill Thistle, *Directeur, services de la sécurité*

John Spinks, *Directeur, développement des affaires et marketing*

Laurent Benoit, *Directeur, communications et affaires publiques*

MISSION de l'Aéroport

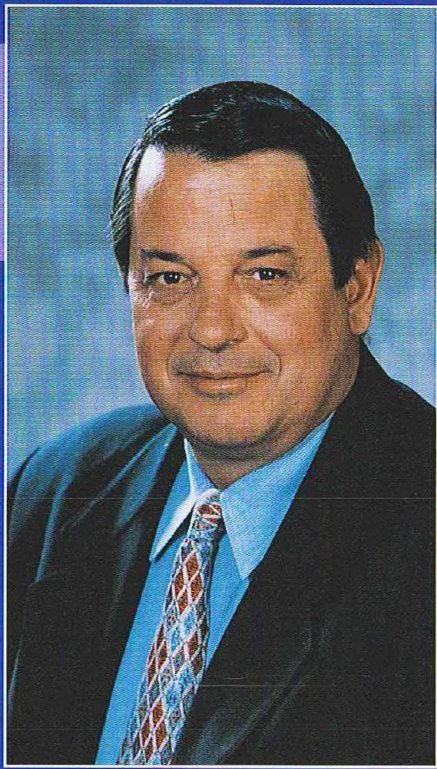
Contribuer à la croissance économique de la collectivité en offrant aux passagers des installations aéroportuaires modernes de haute qualité qui répondent aux véritables besoins de voyage, en assurant l'exploitation sûre et sécuritaire de ces installations et en effectuant une gestion financière viable.



PRINCIPES directeurs

- partenaire intéressé au développement économique local
- attentif et sensible aux besoins de la collectivité
- à vocation commerciale
- soucieux et respectueux de l'intérêt public





Planification et gestion responsable

Sans l'ombre d'un doute, la réalisation majeure de la dernière année aura été l'élaboration du Plan directeur de l'Administration aéroportuaire (et son approbation subséquente par Transports Canada).

Un vaste processus de consultations, sollicitant la contribution d'agences techniques, des intervenants de l'aéroport, du milieu des affaires et du grand public, a duré plus de dix mois et a dégagé les principales lignes directrices qui ont jeté les bases de la planification. Ce processus assure que les préoccupations de la clientèle sont le moteur du développement de l'aéroport.

Le Plan directeur oriente le réaménagement et l'expansion de l'aéroport jusqu'en l'an 2020. C'est un outil crucial pour s'assurer que l'Aéroport international d'Ottawa maximisera le potentiel de la région de la capitale nationale.

Le défi consistera à élaborer une démarche rentable capable de gérer financièrement l'expansion de l'aéroport et permettant à l'Administration d'introduire graduellement des améliorations pour garantir un excellent service.

L'Administration aéroportuaire est convaincue que l'expansion de l'aéroport facilitera le développement économique local et stimulera en outre une nouvelle prospérité dans la capitale du pays.

L'objectif du Conseil d'administration de l'Administration aéroportuaire (faciliter le transport aérien en direction et en provenance de notre région) est centré sur la satisfaction des besoins des entreprises locales et du public voyageur. Durant la dernière année, le Conseil a sciemment ajusté son ancien style de gestion « interventionniste » pour passer à un nouveau mode de « gouvernance stratégique ».

Les excellents résultats de l'équipe de direction et du personnel de l'aéroport ont permis ce changement d'orientation — l'aéroport arbore un nouveau visage et offre le meilleur service possible à sa clientèle, étant donné qu'il fonctionne quasiment à pleine capacité. Cette gestion et cette exécution sérieuses des activités quotidiennes de l'aéroport permettent au Conseil de se concentrer sur les défis des partenariats locaux pour rehausser la qualité de vie et créer une nouvelle prospérité dans notre région.

Au nom de mes collègues, je tiens à reconnaître le rôle important joué par nos anciens administrateurs qui ont guidé les premiers pas de cette jeune entreprise. J'adresse toute notre gratitude à l'ancien président du Conseil, David Gavsie, ainsi qu'aux administrateurs Graham Bird, Len Potechin, Marilyn Jones, Shirley Westeinde et Richard Wagner.

Nous avons tous apprécié votre contribution positive afin d'assurer que la région de la capitale nationale s'engage dans le prochain millénaire dotée d'un aéroport digne de son surnom de « porte d'entrée vers la capitale du Canada ».

Regis Trudel
Président du conseil d'administration

L'Administration aéroportuaire est convaincue que l'expansion de l'aéroport facilitera le développement économique local et stimulera en outre une nouvelle prospérité dans la capitale du pays.

La demande propulse la croissance

L'Aéroport international d'Ottawa a atteint sa majorité depuis son transfert le 1^{er} février 1997. Il offre dorénavant plus de vols vers un plus grand nombre de destinations que jamais auparavant et nos clients bénéficient donc d'un accès plus vaste et plus facile au reste du monde.

Pour satisfaire les exigences de notre clientèle, nous avons encore une fois amélioré nos installations en 1998, en rehaussant le niveau d'excellence de notre service malgré l'accroissement du trafic aéroportuaire. Notre aérogare *new look* comporte un nouveau carrousel à bagages, un kiosque d'information, des concessions rénovées, un Aéroparc de jeu pour les enfants et des toilettes publiques complètement remises à neuf.

Nous avons accru la capacité de stationnement de 15 pour cent et ajouté un terrain de stationnement à tarif fixe offrant un accès facile à l'aérogare. Les bretelles d'accès aux pistes ont été resurfacées, l'aire de trafic a été réparée et une passerelle d'embarquement des passagers supplémentaire a été installée.

Depuis 1997, nous avons dépensé plus de 11 millions de dollars en améliorations — dont plus de 9 millions de dollars localement! Nos employés ont réalisé de nombreuses améliorations avec un minimum de désagréments pour notre clientèle.

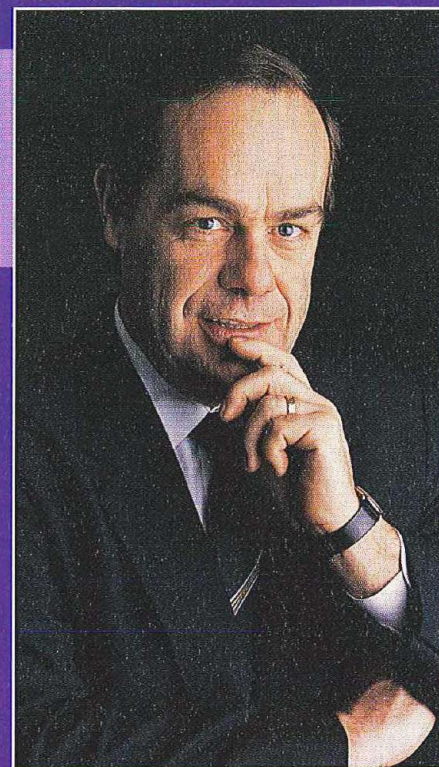
Cependant, c'est la tempête de verglas de 1998 qui a le mieux illustré l'engagement de nos employés, bon nombre d'entre eux ayant prolongé leur journée de travail pour s'occuper des passagers retardés par la tempête, même si leurs familles manquaient d'électricité et de chauffage. À mesure que nous progressons et que nous avançons dans nos plans d'expansion, je suis absolument convaincu que nos employés relèveront avec brio les prochains défis.

Toutefois, le dévouement et le travail acharné ne peuvent surmonter tous les obstacles. À mesure que les clients exigeront plus de destinations, plus de vols et plus de commodités, nous serons dans l'incapacité de tenir notre engagement d'excellence dans le cadre des infrastructures actuelles — l'aéroport sera devenu trop petit.

La nécessité de se préparer pour avoir un aéroport de la prochaine génération, criante aux heures de pointe lorsque les zones d'attente sont presque pleines à capacité, a enclenché le processus d'élaboration du Plan directeur de 1998.

Suite à l'approbation du Plan directeur en décembre dernier, l'Administration aéroportuaire dispose maintenant du plan d'action stratégique indispensable pour concevoir un aéroport répondant aux besoins actuels et futurs de la clientèle. La construction de notre nouveau bâtiment multiservices (caserne de pompiers et garage) amorcera ce processus avec le démarrage des travaux au printemps.

En 1999, en partenariat avec tous nos interlocuteurs — les administrations locales, les compagnies aériennes, le milieu des affaires, le public voyageur et les résidents de la région de la capitale nationale — l'Administration et les employés de l'aéroport amorceront un meilleur lien avec le reste du monde. Nous vous invitons à monter à bord... et à bien attacher votre ceinture.



Pour satisfaire les exigences de notre clientèle, nous avons encore une fois amélioré nos installations en 1998, en rehaussant le niveau d'excellence de notre service malgré l'accroissement du trafic aéroportuaire.

Paul Benoit

Président et chef de la direction

An aerial photograph of the Ottawa International Airport terminal building, featuring a prominent circular glass structure and a control tower in the background. The word "OTTAWA" is visible on the tower. The entire image is overlaid with a semi-transparent blue filter.

OTTAWA OTTAWA

L'Aéroport international d'Ottawa

Un **PUISSANT** moteur économique

DEPUIS

le transfert des activités à l'Administration aéroportuaire locale le 1er février 1997, l'aéroport fonctionne sans argent des contribuables. En fait, au cours de la seule année 1998, l'aéroport a versé plus de 10 millions de dollars à différents niveaux de gouvernement.

Des millions de dollars ont été versés aux entrepreneurs locaux afin d'améliorer les installations. Les centaines d'emplois directs et dérivés et les millions supplémentaires dépensés en améliorations aux immobilisations classent l'Aéroport international d'Ottawa parmi les principales sources de richesse économique dans la région de la capitale nationale.

À court terme, à mesure que la stratégie de mise en valeur des terrains de l'aéroport commencera à rapporter des dividendes, les avantages économiques continueront à se multiplier pour la région. Le Programme d'expansion de l'aéroport engendrera également des retombées économiques d'envergure à l'échelle locale.

Au-delà des considérations économiques, Ottawa international offre un service vital à la région en établissant des liens non seulement entre les partenaires d'affaires, les investisseurs potentiels, mais également entre les amis et les familles. Ce service essentiel contribue non seulement au rendement économique d'une région mais également à sa qualité de vie globale.

L'industrie aéroportuaire demeure l'un des secteurs de l'économie canadienne dont la croissance est la plus rapide. L'Aéroport international d'Ottawa offre des avantages et des débouchés fantastiques — et les perspectives ne cessent de s'améliorer.

Taxes payées en 1998 par l'Administration aéroportuaire

- 5,3 millions de dollars de loyer au gouvernement fédéral
- 4 millions de dollars en paiements tenant lieu de taxes aux municipalités locales
- Plus d'un million de dollars en TVP et autres taxes
- Total : plus de 10 millions de dollars en taxes



L'aéroport d'Ottawa est le cinquième plus achalandé au pays avec 77 202 mouvements aériens en 1998 et 3 110 548 passagers.



*principales sources
de richesse économique*





AMÉLIORATION

des installations et des services

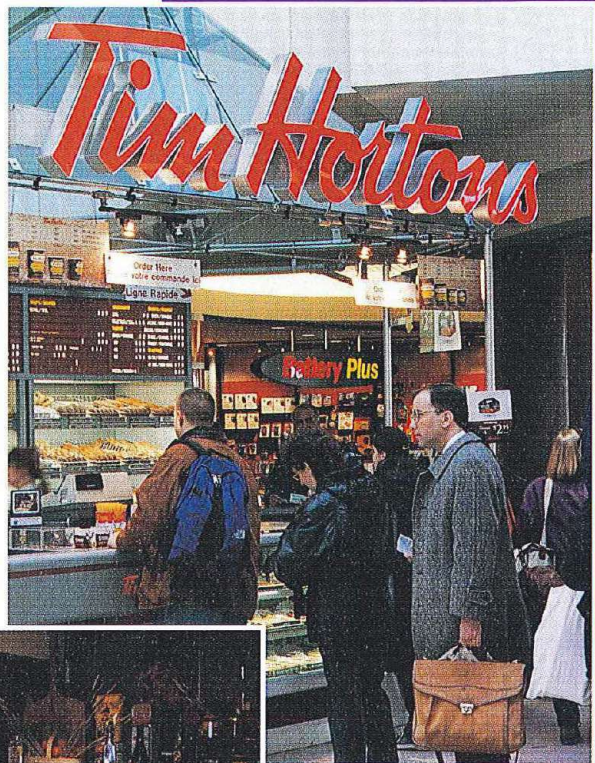


L'ADMINISTRATION

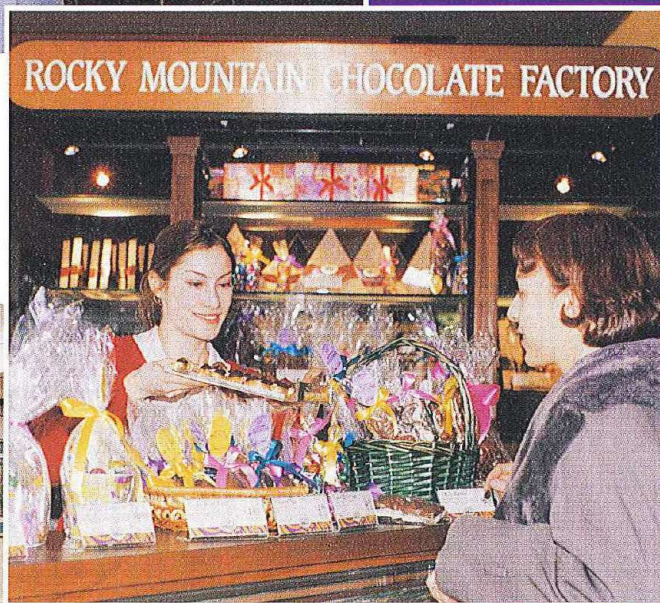
aéroportuaire a centré son attention sur la rénovation des installations et la réorganisation des services pour répondre aux besoins actuels. En moins de deux ans, l'Administration a fait subir à l'aéroport une cure de rajeunissement qui s'imposait pour offrir au public voyageur des services de transport aérien plus confortables et plus commodes.

Depuis que l'Administration assume le contrôle des opérations, elle a investi plus de 11 millions de dollars en améliorations aux installations. L'édifice de l'aérogare s'est refait une beauté. De nouveaux commerces de détail et de nouvelles concessions alimentaires et autres se sont installés.

En plus du nouveau centre de prédédouanement vers les États-Unis, l'aérogare dispose maintenant de toilettes rinnovées, de meilleures rampes d'accès pour les personnes handicapées, d'un nouvel Aéroparc de jeu pour les enfants et de salles d'attente et salons plus clairs et plus attrayants. Des salles de réunion, des postes de travail et un salon de prestige font de l'aéroport un endroit confortable pour brasser des affaires.



De nouveaux commerces de détail et de nouvelles concessions alimentaires ont été aménagés lors des rénovations au coût de 11 millions de dollars. L'édifice de l'aérogare s'est refait une beauté avec des salles d'attente et salons plus clairs et plus attrayants.



Le Salon Macdonald-Cartier à louer : composez le 248-2100.





À l'automne de 1998, des changements ont été apportés aux installations de stationnement de l'aéroport. Tous les parcomètres ont été enlevés, les terrains de stationnement à la journée ont été agrandis (notamment un nouveau terrain de choix près de l'aérogare) et le service *Park Air Express* a été réinstauré comme moyen de stationnement pratique et économique doté d'un service de navette gratuit.

L'Administration a également augmenté la capacité de la porte 22 en ajoutant une nouvelle passerelle d'embarquement des passagers et a remplacé un carrousel à bagages dans le hall des arrivées.

Pour aider les personnes désireuses de connaître les dernières nouvelles concernant un vol, le site web de l'aéroport, www.ottawa-airport.ca, a été réorganisé en 1998 pour communiquer des informations sur l'arrivée et le départ des vols en temps réel. Ce service, offert en collaboration avec Air Canada, affiche les mêmes renseignements que ceux fournis sur les écrans d'information de l'aéroport.

www.ottawa-airport.ca

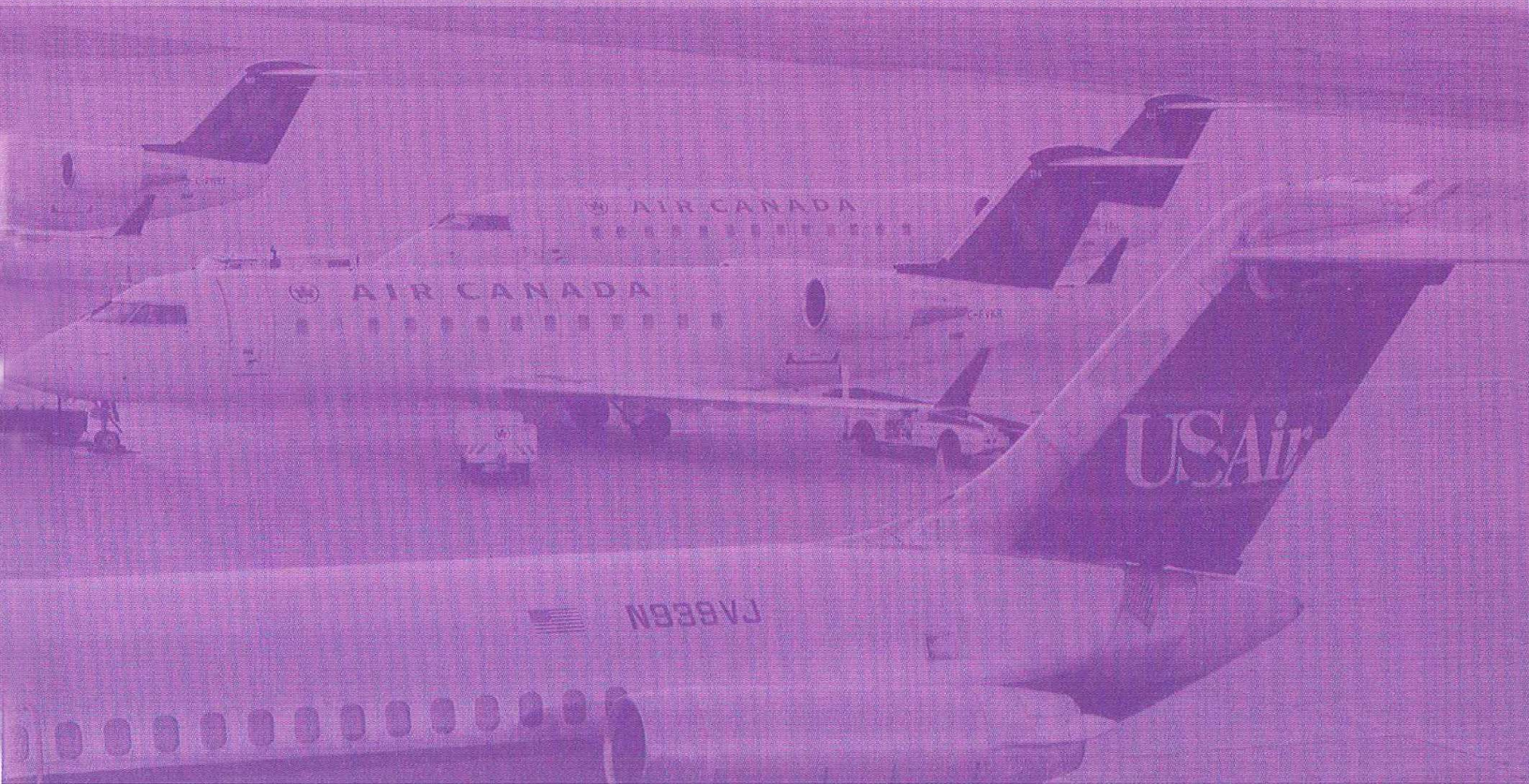


stationnement pratique
et économique

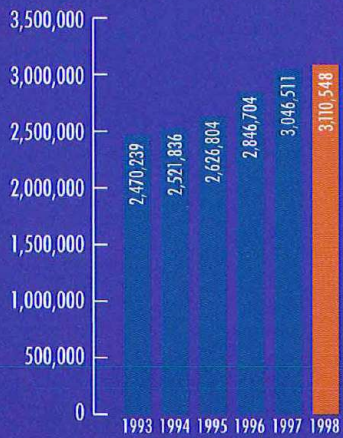


PLUS

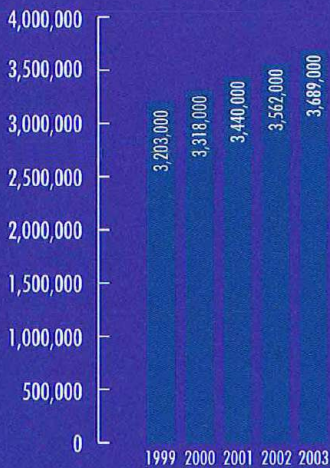
de passagers,
de vols et
de destinations



TRAFIC PASSAGERS TOTAL



PRÉVISIONS DU TRAFIC PASSAGERS



DEPUIS

1993, le trafic passagers à l'Aéroport international d'Ottawa a augmenté de 26 pour cent au total. Plus de trois millions de passagers ont transité par l'aéroport d'Ottawa en 1997 et 1998. Les prévisions, obtenues par les recherches entourant le Plan directeur, révèlent que le trafic passagers connaîtra une croissance proportionnelle à l'expansion de notre région. D'ici l'an 2020, on prévoit qu'il passera à environ 5,3 millions de passagers à l'Aéroport international d'Ottawa — soit une augmentation de 71 pour cent au cours des 20 prochaines années.

Les passagers de l'Aéroport international d'Ottawa bénéficient d'un choix de destinations plus étoffé que jamais auparavant. Les vols vers les États-Unis sont passés de 21 à 44 par jour depuis 1997. Les vols vers l'Europe ont grimpé de zéro à six ou dix par semaine, selon la saison.

L'ouverture du centre de prédédouanement, en juillet 1997, a simplifié les déplacements vers les États-Unis pour les passagers en voyages d'agrément et d'affaires. Les résidents de la région de la capitale nationale et les visiteurs peuvent maintenant se rendre n'importe où au sud de la frontière, de façon plus rapide et plus commode après le prédédouanement par les services de Douanes et Immigration des États-Unis à l'Aéroport international d'Ottawa. Les délais de correspondance aux aéroports d'escale ont été réduits et les voyageurs bénéficient d'un meilleur choix de destinations finales et d'une plus grande souplesse dans la planification de leurs déplacements.



*Les vols vers
les États-Unis
sont passés*

de 21 à 44 par jour

Les nouvelles destinations desservies par vol direct comprennent LaGuardia et RaleighDurham. Ottawa international offre dorénavant plus de vols vers Boston et Chicago.

L'augmentation du nombre de vols et de destinations vient s'ajouter à l'amélioration de l'accessibilité et du service en direction et en provenance de la région de la capitale nationale. L'Aéroport international d'Ottawa offre maintenant :

82 vols quotidiens sans escale vers les principales villes canadiennes;
44 vols quotidiens sans escale vers les principales villes américaines; et
6 à 10 vols directs par semaine vers l'Europe.

Ces vols desservent directement 21 destinations.

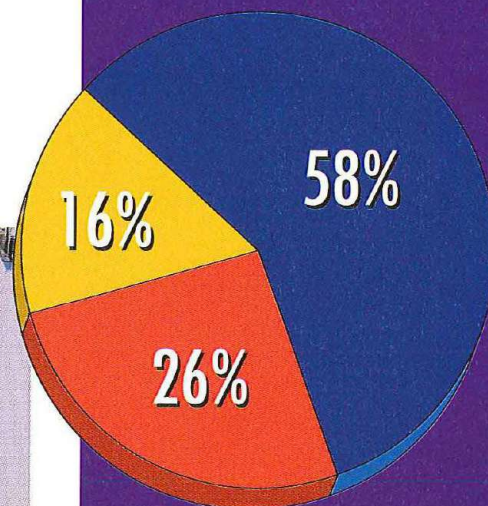


Destinations finales des passagers quittant Ottawa

58% au Canada

26% aux États-Unis

16% en Europe ou ailleurs



Faits saillants du trafic passagers

- Les renseignements tirés du contrôle des billets en 1998 nous révèlent que 58 pour cent de tous les passagers quittant Ottawa se rendent au Canada, 26 pour cent aux États-Unis et 16 pour cent en Europe et à d'autres endroits.
- 98 pour cent des gens qui utilisent l'Aéroport international d'Ottawa ont la région de la capitale nationale comme point de départ ou de destination finale.
- Le marché des voyages d'affaires représente 73 pour cent du trafic, celui des voyages d'agrément 27 pour cent.
- Ottawa-Toronto est la troisième route aérienne la plus fréquentée au Canada.
- Davantage d'avions gros porteurs sont utilisés pour les vols entre Ottawa et Toronto pour répondre à la demande aux heures de pointe.



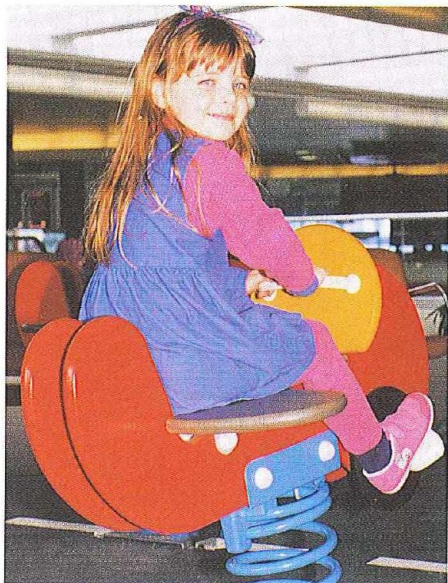
STRATÉGIE

de l'expansion future



LES plans visant à mieux satisfaire les besoins actuels et futurs de la région de la capitale nationale sont presque finalisés. En 1998, l'Administration aéroportuaire a approuvé un Plan directeur qui servira de plan d'action stratégique pour l'expansion à long terme des installations et des services aéroportuaires jusqu'en l'an 2020. Le Plan directeur offre une approche stratégique pour garantir des services aériens fiables et sécuritaires aux voyageurs qui empruntent l'Aéroport international d'Ottawa.

Grâce à une impressionnante contribution du public, ce plan permettra de garantir une expansion de l'aéroport qui saura répondre aux besoins et aux attentes du public voyageur de la région et des divers intervenants concernés.



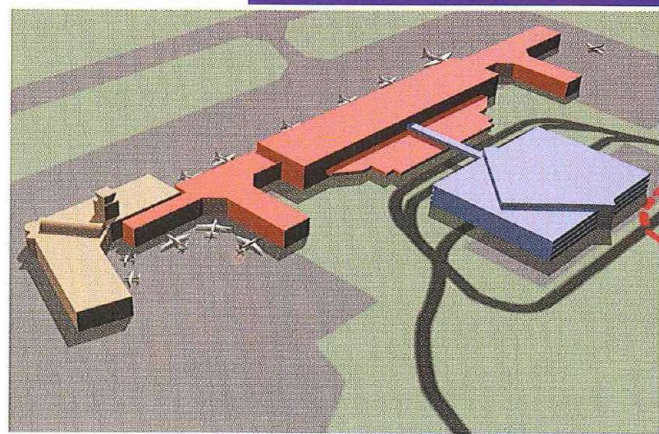
Le Plan directeur est un examen exhaustif du potentiel de l'aéroport en vue de s'agrandir et de satisfaire les besoins du public voyageur de la région. Il comporte une analyse des installations et des services aéroportuaires, des rapports sur le potentiel de développement économique, des études de planification environnementale et foncière et des études sur les services aériens. Il donne également un aperçu des demandes de voyages d'affaires et d'agrément ainsi qu'un plan de développement à long terme.

Il présente l'option la plus efficiente, la plus rentable et la plus fonctionnelle pour agrandir les installations aériennes à Ottawa dans le cadre d'une démarche échelonnée au cours des 20 prochaines années.

L'expansion des installations aéroportuaires engendrera des milliers d'emplois dans la construction et des retombées économiques fantastiques pour l'économie de la région de la capitale nationale — en plus des millions de dollars de dépenses annuelles. En fait, l'expansion de l'aéroport est nettement le plus gros projet de développement dans cette région en 15 ans — depuis la construction du Centre Rideau, du Centre des congrès et de l'Hôtel Westin.



Afin de mieux satisfaire les besoins actuels et futurs, la superficie du terminal de l'aéroport fera plus que doubler et le nombre de portes d'embarquement passera de 20 à 33 d'ici l'an 2020.

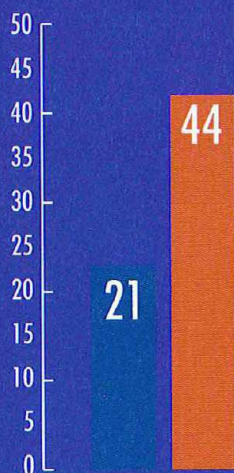


une expansion

qui répondra aux besoins

CHAQUE CENTIMÈTRE CARRÉ

AUGMENTATION DU NOMBRE DE VOLS VERS LES ÉTATS-UNIS



Comparaison des vols vers les É.-U. : avant le prédédouanement et aujourd'hui

La demande actuelle impose l'agrandissement de l'Aéroport international d'Ottawa, dont la dernière expansion remonte à 1987. L'aérogare quadragénaire s'efforce d'accueillir le trafic passagers actuel mais ne peut tout simplement pas faire face à l'essor prévu, les récentes rénovations ayant utilisé chaque centimètre carré d'espace disponible.

- Tous les jours, à 7 heures, six ou sept vols à destination des États-Unis sont desservis par un centre de prédédouanement qui peut seulement accueillir 150 passagers en tout confort.
- Il n'y a que 20 postes de stationnement pour les avions. L'aéroport en a besoin de 23 pour répondre à la demande actuelle. Aux heures de pointe, les avions qui viennent d'atterrir doivent donc attendre pendant 15 à 20 minutes pour qu'un poste se libère.
- Le hall des douanes canadiennes peut accueillir 160 passagers à l'arrivée. Les gros avions arrivent souvent d'Europe ou des destinations desservies par vol nolisé avec 250 à 300 passagers.
- Les voyageurs ayant accompli les formalités douanières se retrouvent dans des aires de récupération des bagages conçues pour des avions plus petits et qui ne peuvent pas accueillir plus d'un 747 à la fois.

Le Plan directeur présente d'énormes avantages pour le public voyageur

- Le plan optimisera l'utilisation du bâtiment actuel. Le réaménagement se fera par étapes pour minimiser les perturbations et les désagréments causés aux voyageurs.
- Durant l'expansion graduelle, l'espace de l'aérogare fera plus que doubler pour passer d'environ 32 000 m² à 72 000 m².
- Les installations destinées aux passagers seront considérablement améliorées : plus d'espace pour les aires d'attente, les salons de départ et les zones de récupération des bagages et de nouvelles concessions de vente au détail.
- Les plans compacts de l'aérogare minimiseront les parcours à pied.
- Pour atténuer la pression exercée par les aires de trafic sur la capacité, 30 postes de stationnement d'avion seront en service en 2005 et 33 en 2020.

Le Plan directeur suggère un certain nombre de façons de faciliter les déplacements en direction et en provenance de l'aérogare. Il recommande une nouvelle voie de service qui permettra une circulation à sens unique autour de l'aérogare. Il recommande également une voie d'accès à deux niveaux pour améliorer les services de transport et la flexibilité des passagers qui empruntent des véhicules particuliers ou le transport en commun.





Les espaces de stationnement augmenteront considérablement avec la construction d'une structure à plusieurs niveaux. Les places de stationnement passeront de 1 500 à 3 570 en 2005 et à 4 840 en 2020.

Le Plan directeur ne propose aucune modification à la configuration actuelle du terrain d'aviation. Aucune nouvelle piste ne sera nécessaire avant au moins les vingt prochaines années. Les pistes actuelles seront conservées et l'aéroport se réserve la possibilité de construire une piste additionnelle le long du chemin Leitrim si jamais le besoin le justifiait.

Le plan d'aménagement foncier des 16 km² de terrains aéroportuaires prend en considération l'engagement de l'Administration aéroportuaire à protéger les espaces verts actuels. Le Plan directeur augmente les espaces verts — des pistes cyclables traversant la propriété ont déjà été ouvertes. Les terrains côté piste subiront peu de changements et l'aménagement côté piste, comme l'aire de trafic et l'agrandissement de l'installation de dégivrage, sera effectué en majorité sur des espaces actuellement asphaltés. D'autres stratégies de mise en valeur des terrains seront examinées.

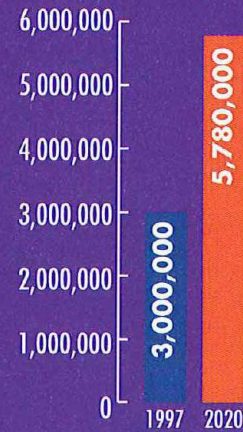
Le Plan directeur répond aux demandes actuelles et futures de voyages par avion de la collectivité. Sa mise en œuvre créera des milliers d'emplois et facilitera le développement économique dans la région de la capitale nationale grâce à une meilleure liaison avec le reste du monde.

agrément

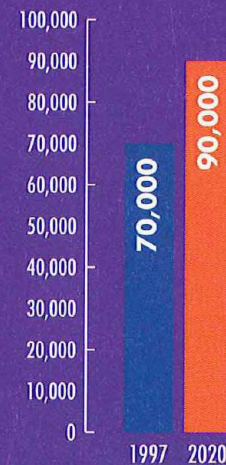


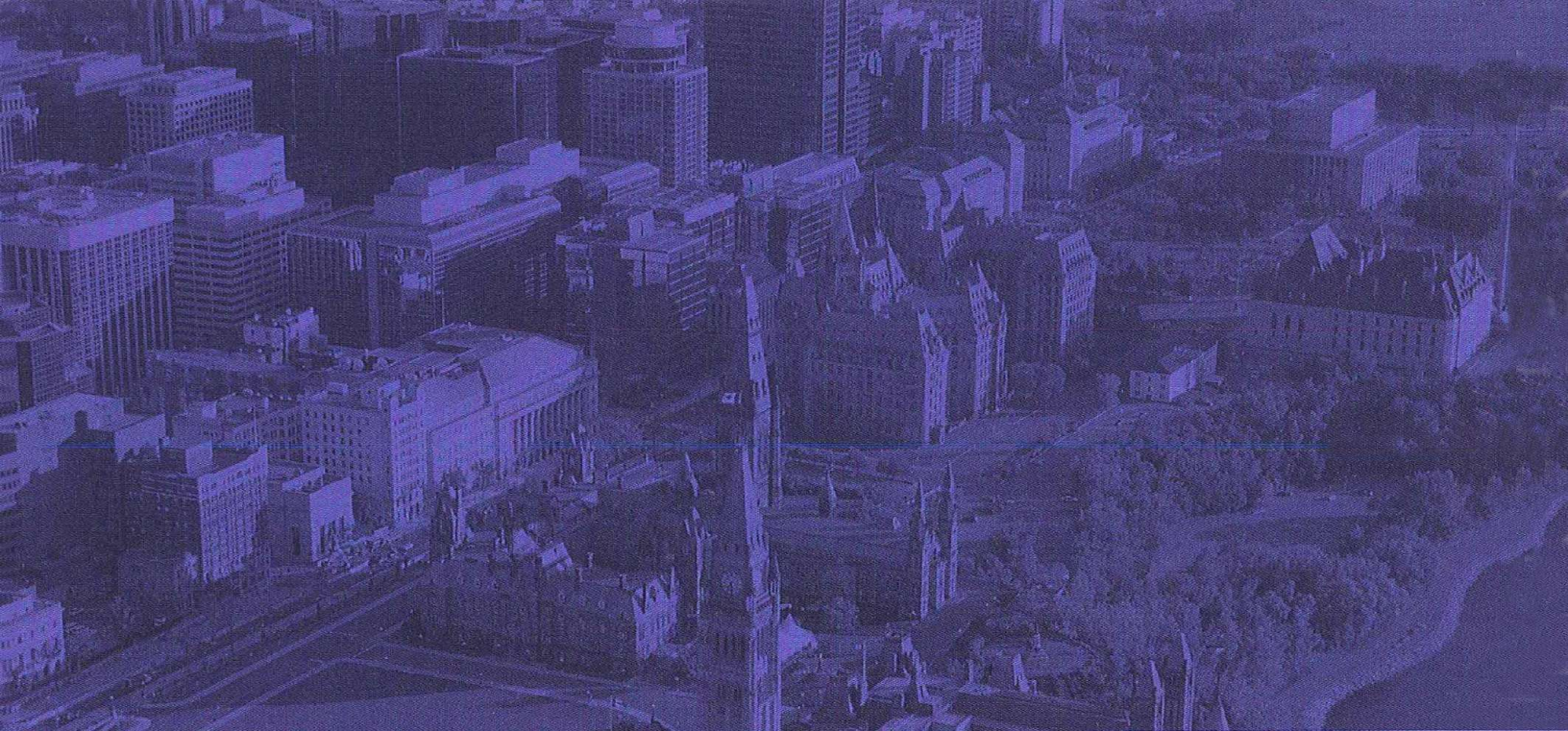
PRÉVISIONS DE LA DEMANDE AÉRIENNE

Nombre de passagers



Opérations d'avions



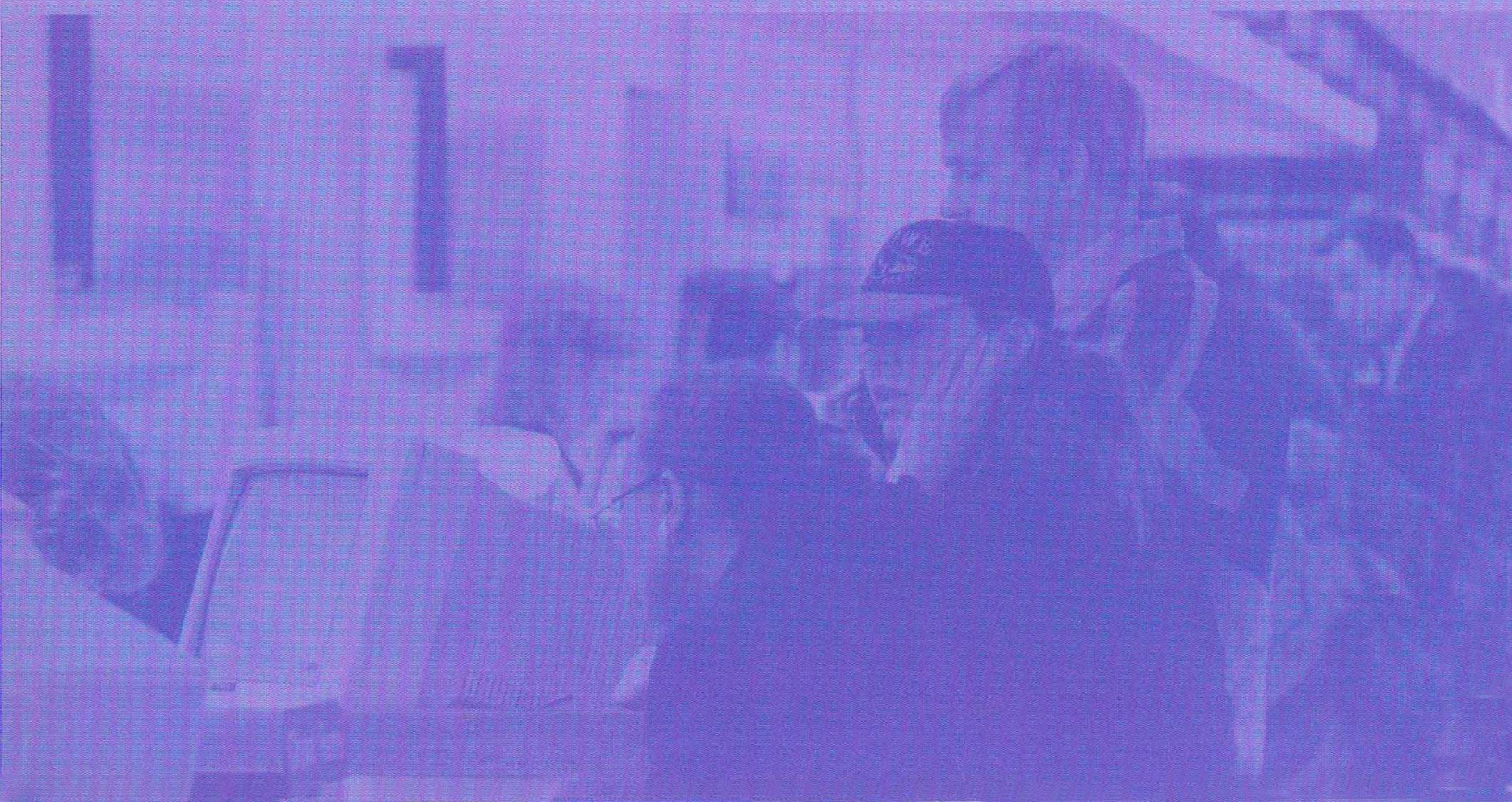


Au service d'une région

DYNAMIQUE

en pleine

EXPANSION



LE dynamisme et l'essor des activités de l'Aéroport international d'Ottawa sont le reflet exact de la collectivité qu'il dessert. Le potentiel d'affaires et les perspectives de croissance de la région de la capitale nationale ont remodelé cette région d'une « ville de fonctionnaires » à un des meilleurs endroits où vivre et brasser des affaires. En conséquence, l'expansion des affaires a intensifié la demande de transport aérien dans la région.

Quatrième centre urbain au Canada avec une population de 1,1 million d'habitants, la région de la capitale nationale dispose du quatrième revenu per capita au Canada et d'une main-d'œuvre locale hautement qualifiée (32 pour cent des travailleurs ont suivi des études universitaires). La région a des taux remarquablement élevés de croissance de l'emploi. De 1982 à 1994, elle s'est classée au deuxième rang au Canada pour la création d'emplois.

En plus d'être le siège du Parlement fédéral, la région abrite des entreprises de haute technologie de réputation internationale comme Nortel, Mitel, Newbridge, Digital, Corel, Cognos, MDS Nordion et plus de 900 sociétés d'appoint dans les domaines des télécommunications, des logiciels, du matériel informatique, de la microélectronique et des sciences de la vie.

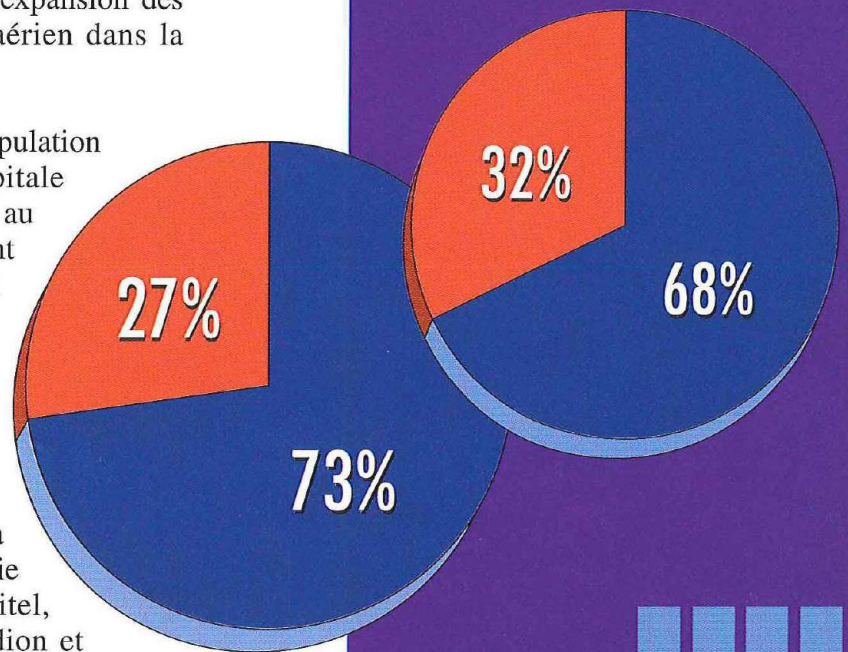
Dans la région, plus de 40 000 personnes travaillent dans le secteur de la haute technologie. Ce secteur en plein essor, qui opère dans le cadre de la mondialisation des marchés, exige un accès direct et pratique au reste du monde. Ottawa international relie les entreprises régionales de haute technologie, ainsi que les milliers d'autres entreprises locales et nationales, à leurs partenaires actuels et potentiels dans le monde entier.

La région accueille également chaque année un flot de quatre à cinq millions de touristes et possède quelques-unes des meilleures attractions touristiques nationales : le Bal de neige, le Festival des tulipes, les musées nationaux, le Centre national des arts, un casino, la colline du Parlement, des bâtiments historiques ainsi que des parcs et des voies d'eau — tout cela à quelques minutes du centre-ville.

La région de la capitale nationale est un endroit exceptionnel à visiter et où faire des affaires. En tant que partenaire-phare de l'essor de la région, l'Administration de l'Aéroport international d'Ottawa représente un important levier économique et social pour la promotion de nos entreprises prospères et de notre qualité de vie exceptionnelle.

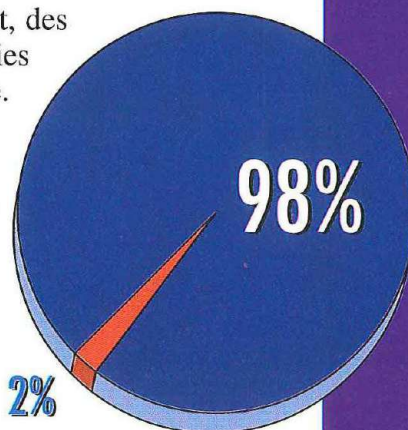
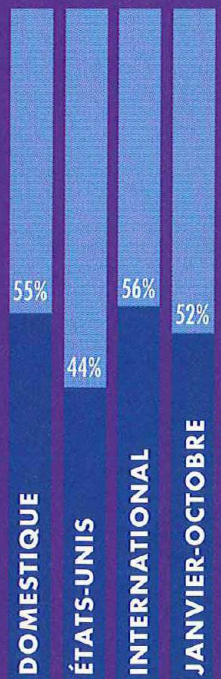
DONNÉES DÉMOGRAPHIQUES SUR LES PASSAGERS

68% pour affaires, 32% pour le plaisir
73% des revenus



COEFFICIENT D'OCCUPATION

Indique le pourcentage de sièges occupés sur les vols quittant Ottawa. Les calculs sont basés sur les statistiques d'occupation mensuelles pour tous les vols sans escale.



Pour 98 pour cent des passagers, Ottawa est la destination finale ou le point d'origine



L'Aéroport international d'Ottawa est situé à moins de 20 minutes de la colline du Parlement et du cœur de la région de la capitale nationale. Il se trouve à moins de 30 minutes du parc de haute technologie de Kanata.

En voiture, il faut moins de 30 minutes en moyenne pour se rendre au travail.

La population de la région d'Ottawa devrait augmenter à 1,2 million d'habitants d'ici l'an 2001, comparativement à 1,09 million en 1996.

LA RÉGION a été classée au sixième rang mondial pour la qualité de la vie par *The Corporate Resources Group*. Ce cabinet de gestion suisse a classé les villes internationales en fonction de leur faible taux de criminalité, de leur propreté environnementale, de leurs services publics, de leur stabilité politique et de leurs conditions économiques et sociales. La région s'enorgueillit d'offrir à ses citoyens une bonne santé, des quartiers sécuritaires, une abondance d'installations récréatives et d'espaces verts ainsi que l'accès à de bonnes écoles et à des activités parascolaires avec une tolérance zéro pour la drogue et la violence.

La région de la capitale nationale abrite plus de 1 000 associations, plus de 900 entreprises de haute technologie, le Parlement fédéral et une majorité des agences et ministères du gouvernement fédéral. Grâce à cette solide assise publique et privée, elle dispose d'une population active ayant l'un des niveaux d'instruction et l'un des revenus par ménage les plus élevés au pays.

La région a accès à un marché de 120 millions de personnes à moins de deux heures de vol et à un marché de 40 millions à moins de 13 heures via camion. Élément tout aussi important, grâce au nombre accru de vols à destination des États-Unis, le milieu de la haute technologie de la région a plus facilement accès à ses partenaires stratégiques situés au sud de la frontière.

En voiture, Ottawa est à une heure de la frontière américaine, à quatre heures de Toronto et à deux heures de Montréal.

*La région de la capitale nationale
et l'aéroport d'Ottawa : en pleine croissance.*

FINANCES

L'Aéroport international d'Ottawa

Points saillants financiers

	1998	1997
Revenus	33 547 000 \$	26 789 000 \$
Dépenses	29 194,000 \$	23 862 000 \$
Excédent des revenus sur les dépenses	4 353 000 \$	2 927 000 \$
Dépenses d'immobilisations brutes	3 643 000 \$	11 266 000 \$
Encaisse en fin d'exercice	123 000 \$ en caisse	1 949 000 \$ dette bancaire
Location des terrains à Transports Canada	5 301 000 \$	3 977 000 \$



Conseil d'administration, composition des comités et rémunération

Conseil d'administration

Exécutif

Louis Bertrand
Graham Bird
Roger Lachapelle
Gayle Mullington
François Pichard
Regis Trudel

De vérification

Gaétan Bélec
Claude Bennett
Hugh Blakeney
François Pichard
Whitman Tucker

Affaires communautaires

Graham Bird
Michael Robinson
Whitman Tucker
Richard Wagner
Shirley Westeinde

Environnement et installations

Gaétan Bélec
Claude Bennett
Jeffrey Dale
Roger Lachapelle
Richard Wagner

Ressources humaines

Louis Bertrand
Hugh Blakeney
Jeffrey Dale
Gayle Mullington
Michael Robinson
Shirley Westeinde

Mises en candidature

Gaétan Bélec
Claude Bennett
Jeffrey Dale
Regis Trudel
Shirley Westeinde

Compensation des directeurs

Annuelle	Président	12 000 \$
	Vice-président	10 000 \$
	Présidents des comités	10 000 \$
	Autres directeurs	7 000 \$
Frais de réunions	Plus de 3.5 heures	500 \$
	Moins de 3.5 heures	250 \$

Plage de rémunération de la haute direction

La plage de rémunération du président de l'Administration se situe entre 113 000 \$ et 169 400 \$. Celle du vice-président et chef des finances et du vice-président aux opérations se situe entre 77 000 \$ et 115 400 \$.

Déclarations requises

Les lignes directrices en matière de conflit d'intérêt sont incluses dans le Règlement. Chaque administrateur a remis une déclaration de conflit d'intérêt pour 1998, comme l'exige le Règlement, et se conforme aux lignes directrices.

Une commande permanente d'un montant de 130 000 \$, passée avec Sweeper Brushes Inc., n'a pas été attribuée par un processus d'appel d'offres parce que l'entreprise est le seul fournisseur de balayeuses de pistes au Canada.

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'acquitter 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 approuvés par le conseil d'administration.

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



Paul Benoit
Président et chef de la direction



John G. Weerdenburg, CA
Vice-président et chef de finances

Rapport des vérificateurs

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

Nous avons vérifié le bilan de L'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa au 31 décembre 1998 et les états des résultats et des 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 1998, 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 la période précédente.



Comptables agréés
Ottawa, Ontario
Le 8 février 1999


BILAN

au 31 décembre 1998

(en milliers de dollars)

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
ACTIF À COURT TERME		
Encaisse	123 \$	- \$
Débiteurs	2 202	2 912
Produits de consommation	442	367
Frais payés d'avance	164	644
	<u>2 931</u>	<u>3 923</u>
IMMOBILISATIONS CORPORELLES (note 3)	9 463	7 523
FRAIS D'ORGANISATION (note 4)	1 759	2 327
	<u>14 153 \$</u>	<u>13 773 \$</u>
PASSIF À COURT TERME		
Emprunt bancaire (note 5)	- \$	1 949 \$
Créditeurs et charges à payer	2 569	3 422
Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an	1 260	1 260
	<u>3 829</u>	<u>6 631</u>
DÉPÔTS DE GARANTIE	294	289
DETTE À LONG TERME (note 6)	2 750	3 926
	<u>6 873</u>	<u>10 846</u>
ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (notes 10 et 11)		
ACTIF NET	<u>7 280</u>	<u>2 927</u>
	<u>14 153 \$</u>	<u>13 773 \$</u>

AU NOM DU CONSEIL

 , administrateur

 , administrateur

(voir les notes accompagnant les états financiers)

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DES VARIATIONS DE L'ACTIF NET

de l'exercice terminé le 31 décembre 1998

(en milliers de dollars)

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
REVENUS		(11 mois) note 13
Redevances d'atterrissage	7 871 \$	6 559 \$
Redevances générales d'aérogare	9 235	6 825
Stationnement	5 176	4 684
Concessions	4 973	3 757
Locations de terrain et de locaux	3 151	2 779
Autres revenus	<u>3 141</u>	<u>2 185</u>
	<u>33 547</u>	<u>26 789</u>
DÉPENSES		
Bail à long terme	5 301	3 977
Matériaux, fournitures et services	10 017	8 080
Salaires et avantages sociaux	7 465	6 182
Paiements tenant lieu de taxes (note 11)	3 975	2 583
Taxe de transfert du terrain (note 9)	-	1 327
Frais d'intérêts et de financement	175	331
Amortissement	<u>2 261</u>	<u>1 382</u>
	<u>29 194</u>	<u>23 862</u>
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES	4 353	2 927
ACTIF NET AU DÉBUT	<u>2 927</u>	-
ACTIF NET À LA FIN	<u><u>7 280</u></u> \$	<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 1998

(en milliers de dollars)

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Encaisse provenant de (utilisée dans)-		
Exploitation :		
Excédent des revenus sur les dépenses	4 353 \$	2 927 \$
Ajouter les éléments sans effet sur l'encaisse:		
Amortissement des immobilisations et des frais d'organisation	2 261	1 382
Perte (gain) sur vente d'immobilisations	(10)	4
Intérêts sur la dette à long terme	84	80
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement d'exploitation:		
Diminution (augmentation) des débiteurs	710	(2 786)
Augmentation des produits de consommation	(75)	(367)
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	480	(644)
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	(853)	3 313
Augmentation des dépôts de garantie	<u>5</u>	<u>289</u>
Total de l'exploitation	<u>6 955</u>	<u>4 198</u>
Financement :		
Augmentation (remboursement) de la dette à long terme	<u>(1 260)</u>	<u>5 106</u>
Investissement :		
Acquisition des immobilisations	(3 643)	(11 266)
Déduire l'aide gouvernementale (note 7)	-	2 889
	<u>(3 643)</u>	<u>(8 377)</u>
Augmentation des frais d'organisation	-	(224)
Produits de la vente d'immobilisations	<u>20</u>	<u>18</u>
Total de l'investissement	<u>(3 623)</u>	<u>(8 583)</u>
Augmentation de l'encaisse	2 072	721
Endettement bancaire au début	<u>(1 949)</u>	<u>(2 670)</u>
Encaisse (endettement bancaire) à la fin	<u><u>123</u></u> \$	<u><u>(1 949)</u></u> \$
L'encaisse (endettement bancaire) se compose de :		
Encaisse (découvert bancaire)	123 \$	(453) \$
Acceptation bancaire	-	(1 496)
	<u><u>123</u></u> \$	<u><u>(1 949)</u></u> \$

(voir les notes accompagnant les états financiers)

ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL D'OTTAWA

Notes complémentaires

de l'exercice terminé le 31 décembre 1998

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 1er janvier 1995 en vertu de la partie II de la Loi sur les Corporations Canadiennes.

Les objectifs de l'Administration sont :

- a) de gérer, d'opérer et de 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 chargés aux utilisateurs de l'aéroport et de permettre un accès équitable à tous les transporteurs;
- b) d'assumer et de promouvoir le développement des terrains de l'aéroport dont l'Administration est responsable, en conformité avec les activités de transport aérien; et,
- c) d'étendre les facilités de transport et de 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.

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 par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada pour les entreprises commerciales. La préparation de ces états financiers exige que la direction fasse des estimations et des hypothèses qui ont une incidence 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, nettes de l'aide gouvernementale, 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.

Constataion 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>1998</u>	<u>1997</u>
Coût :		
Mobilier et équipement	1 074 \$	570 \$
Équipement informatique et logiciels	414	253
Véhicules	3 400	3 269
Améliorations locatives	4 258	2 982
Chaussées et surfaces pavées	<u>2 882</u>	<u>1 348</u>
	12 028	8 422
Moins l'amortissement cumulé :		
Mobilier et équipement	271	128
Équipement informatique et logiciels	145	69
Véhicules	870	431
Améliorations locatives	1 060	235
Chaussées et surfaces pavées	<u>219</u>	<u>36</u>
	2 565	899
	<u>9 463 \$</u>	<u>7 523 \$</u>

4. FRAIS D'ORGANISATION

(en milliers de dollars)

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Coût :		
Valeur comptable, au début	2 840 \$	2 616 \$
Coûts supplémentaires encourus au cours de l'exercice	<u>-</u>	<u>224</u>
	2 840	2 840
Moins l'amortissement cumulé	<u>1 081</u>	<u>513</u>
	<u>1 759 \$</u>	<u>2 327 \$</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. D'après les conditions de cette marge de crédit, les taux d'intérêt varient selon le taux préférentiel de la banque (6,75 % au 31 décembre 1998).

6. DETTE À LONG TERME

(en milliers de dollars)

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Dettes à payer à Transport Canada ne portant pas d'intérêt, payable en trois versements annuels à partir du 1er janvier 1998	2 519 \$	3 779 \$
Dettes envers la Province de l'Ontario ne portant pas d'intérêt, à un taux d'escompte de 6 %, à payer sur une période de 5 ans, à partir de 2007	<u>1 491</u>	<u>1 407</u>
	4 010	5 186
Tranche échéant à moins d'un an	<u>1 260</u>	<u>1 260</u>
	<u>2 750 \$</u>	<u>3 926 \$</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 pour exploiter 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 0,6 millions de dollars (1997 - 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. Ces fonds ont été obtenus en 1997 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 de s'envoler pour les États-Unis. En 1997, l'Administration a comptabilisé le financement total de 2 millions de dollars comme une réduction du coût du projet inclus dans les améliorations locatives.

En 1997, la Gendarmerie royale du Canada (la G.R.C.) avait 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 retirés. Ces fonds avaient 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 ont été comptabilisés comme une réduction du coût des immobilisations corporelles correspondantes d'un montant de 889 000 \$ et comme une réduction de dépenses d'exploitation correspondantes non récurrentes incluses dans l'état des résultats et dont le montant était 611 000 \$.

8. RÉGIME DE RETRAITE

L'Administration subventionne un régime de retraite au nom de ses employés; ce régime de retraite a une composante à prestations déterminées et une composante à cotisations déterminées. L'élément de prestations déterminées est à l'intention des employés qui étaient employés de l'Administration à la date du transfert, y compris les anciens employés 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'hérite de Transport Canada aucun passif qui ne soit financé en ce qui concerne les employés 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 employés 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 1998 s'élèvent à 638 000 \$ (1997 - 505 000 \$).

9. TAXE DE TRANSFERT DU TERRAIN

En 1997, l'Administration avait 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 exigences de divulgation, et diverses autres situations ayant un impact important sur l'exploitation quotidienne de l'aéroport. L'Administration croit s'être conformée à toutes les exigences contenues dans le bail.

Le bail contient une option de renouvellement de 20 ans qui peut être exercée à l'échéance du bail. À l'échéance 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 bail à long terme sont les suivants :

1999	6,0 millions \$
2000	6,1 millions \$
2001	8,6 millions \$
2002	10,9 millions \$
2003	11,1 millions \$

Au 31 décembre 1998, le montant total des engagements d'exploitation de l'Administration, dans le cours normal des affaires, est d'environ 4 millions \$ par an. La durée de ces engagements annuels peut aller jusqu'à 5 ans.

11. PAIEMENTS TENANT LIEU DE TAXES MUNICIPALES

Au cours de l'exercice, la Province de l'Ontario a modifié la Loi sur l'évaluation applicable à toute la province :

- (a) afin d'éliminer la taxe sur les locaux professionnels en distribuant le montant à toute l'assiette fiscale non-domiciliaire et,
- (b) afin de fixer la date d'évaluation de toutes les propriétés de l'Ontario au 30 juin 1996.

Les propriétés de l'aéroport étaient exonérées de la taxe sur les locaux professionnels avant que cette modification n'ait pris effet. Les évaluations représentent le fondement sur lequel la décision est prise concernant le montant des paiements tenant lieu de taxes municipales.

L'Administration a payé et indiqué dans l'état des résultats la totalité des paiements tenant lieu de taxes municipales exigés par le ministre des Finances de la Province de l'Ontario. Ces paiements s'appuyaient sur les paiements tenant lieu de taxes municipales de 1997 majorés de 30 % pour refléter l'impact de la perception des taxes précédentes sur les locaux professionnels, en augmentant l'impôt foncier, et d'un 10 % supplémentaire, pour prendre en considération la mise en opération graduelle des évaluations basées sur la valeur du marché annoncées par la Province. D'après les valeurs estimées par la Province, les paiements tenant lieu des taxes municipales pour l'Administration augmenteront et atteindront environ 7,2 millions de dollars en 2001, lorsque la période de mise en opération graduelle prendra fin.

La direction croit que les valeurs estimées par la Province sont sérieusement surestimées et a déposé une opposition en ce qui concerne les valeurs pour son terrain et ses immeubles. La Province a accepté de re-vérifier ces estimations. La direction croit avoir trop payé le montant des paiements tenant lieu de taxes municipales pour 1998, et ce trop payé sera établi suite à la révision. On ne peut pas estimer le montant payé en trop et dans le cas d'un règlement, ce dernier sera comptabilisé lorsque que le montant sera fixé.

12. LE PASSAGE À L'AN 2000

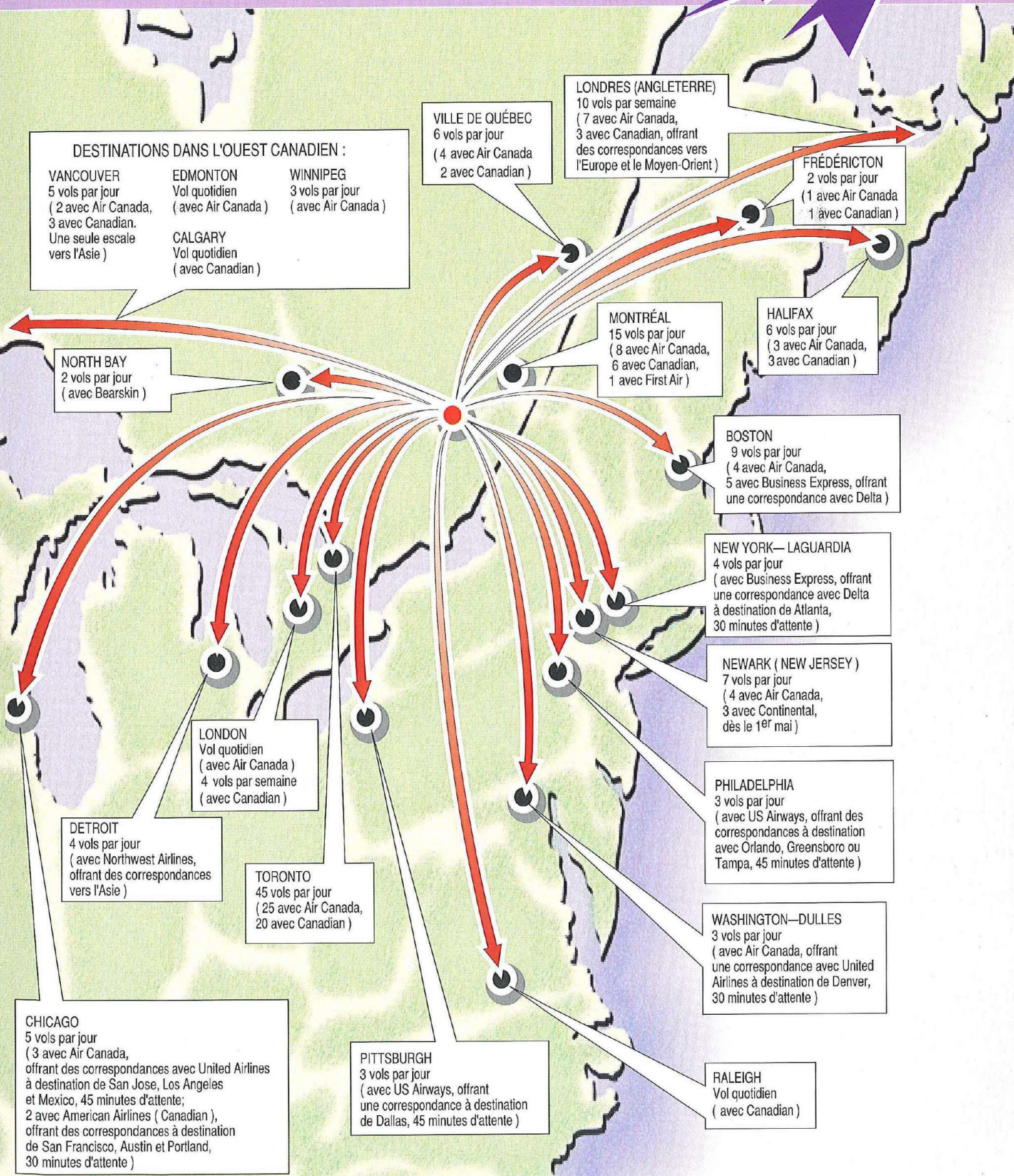
Le passage à l'an 2000 survient car de nombreux systèmes informatiques utilisent deux chiffres plutôt que quatre pour identifier l'année. Les systèmes sensibles aux dates peuvent confondre l'an 2000 avec l'année 1900 ou une autre date, ce qui entraîne des erreurs lorsque des informations faisant intervenir des dates de l'an 2000 sont traitées. En outre, des problèmes semblables peuvent se manifester dans des systèmes qui utilisent certaines dates de l'année 1999 pour représenter autre chose qu'une date. Les répercussions du passage à l'an 2000 pourront se faire sentir le 1er janvier de l'an 2000, ou encore avant ou après cette date, et, si l'on n'y remédie pas, les conséquences sur l'exploitation et l'information financière peuvent aller d'erreurs mineures à une défaillance importante des systèmes qui pourrait nuire à la capacité de l'entité d'exercer normalement ses activités. L'Administration a entrepris un programme de vérification conforme au passage à l'an 2000. Il est cependant impossible d'être certain que tous les aspects du problème du passage à l'an 2000 qui ont une incidence sur l'entité, y compris ceux qui ont trait aux efforts déployés par les clients, les fournisseurs ou d'autres tiers, seront entièrement résolus.

13. CHIFFRES COMPARATIFS

Les états financiers comparatifs de 1997 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. Certains des chiffres de l'exercice précédent, en particulier ceux de l'état des résultats, ont été reclassés en fonction de la présentation adoptée au cours de l'exercice écoulé.

L'Aéroport international d'Ottawa

Votre carte d'accès planétaire



DESTINATIONS DANS L'OUEST CANADIEN :

VANCOUVER 5 vols par jour (2 avec Air Canada, 3 avec Canadian. Une seule escale vers l'Asie)	EDMONTON Vol quotidien (avec Air Canada)	WINNIPEG 3 vols par jour (avec Air Canada)
	CALGARY Vol quotidien (avec Canadian)	

VILLE DE QUÉBEC
6 vols par jour
(4 avec Air Canada
2 avec Canadian)

LONDRES (ANGLETERRE)
10 vols par semaine
(7 avec Air Canada,
3 avec Canadian, offrant
des correspondances vers
l'Europe et le Moyen-Orient)

FRÉDÉRICTON
2 vols par jour
(1 avec Air Canada
1 avec Canadian)

NORTH BAY
2 vols par jour
(avec Bearskin)

MONTRÉAL
15 vols par jour
(8 avec Air Canada,
6 avec Canadian,
1 avec First Air)

HALIFAX
6 vols par jour
(3 avec Air Canada,
3 avec Canadian)

BOSTON
9 vols par jour
(4 avec Air Canada,
5 avec Business Express, offrant
une correspondance avec Delta)

NEW YORK—LAGUARDIA
4 vols par jour
(avec Business Express, offrant
une correspondance avec Delta
à destination de Atlanta,
30 minutes d'attente)

NEWARK (NEW JERSEY)
7 vols par jour
(4 avec Air Canada,
3 avec Continental,
dès le 1^{er} mai)

PHILADELPHIA
3 vols par jour
(avec US Airways, offrant des
correspondances à destination
avec Orlando, Greensboro ou
Tampa, 45 minutes d'attente)

WASHINGTON—DULLES
3 vols par jour
(avec Air Canada, offrant
une correspondance avec United
Airlines à destination de Denver,
30 minutes d'attente)

LONDON
Vol quotidien
(avec Air Canada)
4 vols par semaine
(avec Canadian)

DETROIT
4 vols par jour
(avec Northwest Airlines,
offrant des correspondances
vers l'Asie)

TORONTO
45 vols par jour
(25 avec Air Canada,
20 avec Canadian)

CHICAGO
5 vols par jour
(3 avec Air Canada,
offrant des correspondances avec United Airlines
à destination de San Jose, Los Angeles
et Mexico, 45 minutes d'attente;
2 avec American Airlines (Canadian),
offrant des correspondances à destination
de San Francisco, Austin et Portland,
30 minutes d'attente)

PITTSBURGH
3 vols par jour
(avec US Airways, offrant
une correspondance à destination
de Dallas, 45 minutes d'attente)

RALEIGH
Vol quotidien
(avec Canadian)



**Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa
50, chemin de l'aéroport, Gloucester (Ontario), Canada, K1V 9B4**

Téléphone : (613) 248-2000
Télécopieur : (613) 248-2003
Relations avec les médias : (613) 248-2050
Site inforoute : www.ottawa-airport.ca