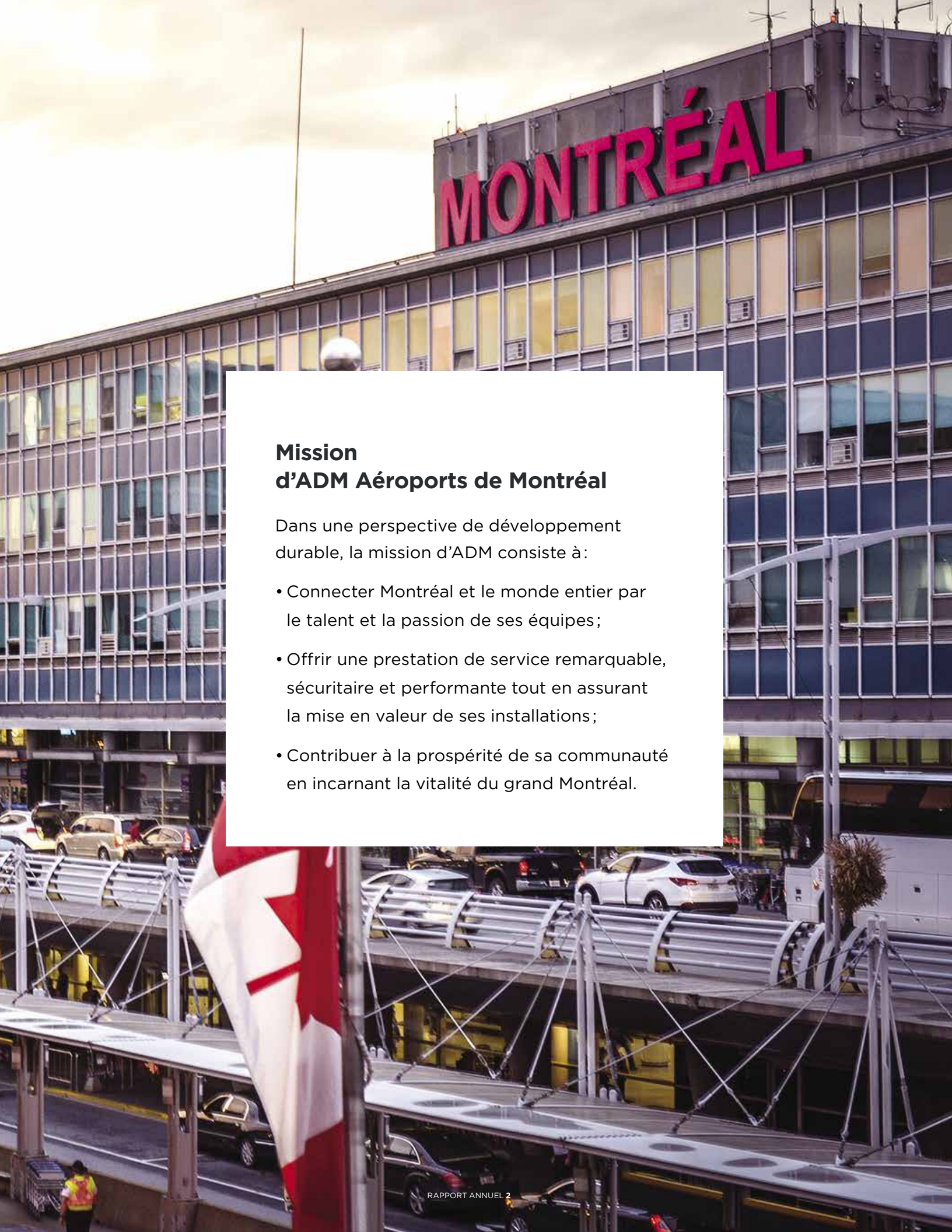


2019

rapport annuel 2019



Aéroports
de **Montréal**



MONTRÉAL

Mission d'ADM Aéroports de Montréal

Dans une perspective de développement durable, la mission d'ADM consiste à :

- Connecter Montréal et le monde entier par le talent et la passion de ses équipes;
- Offrir une prestation de service remarquable, sécuritaire et performante tout en assurant la mise en valeur de ses installations;
- Contribuer à la prospérité de sa communauté en incarnant la vitalité du grand Montréal.

Profil d'organisation

ADM Aéroports de Montréal, l'autorité aéroportuaire du grand Montréal, est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de YUL Aéroport international Montréal-Trudeau et de YMX Aérocité internationale de Mirabel en vertu d'un bail conclu avec Transports Canada en 1992 venant à échéance en 2072.

ADM entend réussir dans ses divers secteurs d'activité – les services aéroportuaires, immobiliers et commerciaux – et développer chacun de ses deux sites à leur plein potentiel.

Dans cette optique, YUL agit comme plaque tournante du transport de passagers domestique, transfrontalier et international, tandis que YMX agit comme aéroport tout-cargo et pôle aérospatial de calibre mondial.

L'Aéroport international Montréal-Trudeau et l'Aérocité internationale de Mirabel constituent d'importants pôles d'activité économique et des atouts de développement pour le grand Montréal. Trente-quatre transporteurs de passagers et neuf transporteurs tout-cargo relient Montréal à un nombre important d'aéroports dans le monde. En 2019, quelque 20,3 millions de passagers et 229 400 tonnes métriques de marchandises ont transité par YUL et YMX. Les quelque 250 établissements actifs sur les sites aéroportuaires génèrent un total de près de 60 000 emplois, dont 34 000 directs, et près de 8 milliards de dollars de PIB nominal au Québec. De ce montant, 6,8 milliards proviennent des activités des entreprises établies sur le site de YUL, ce qui correspond à 1,6% du produit intérieur brut (PIB) du Québec, sur une superficie de 12 km².

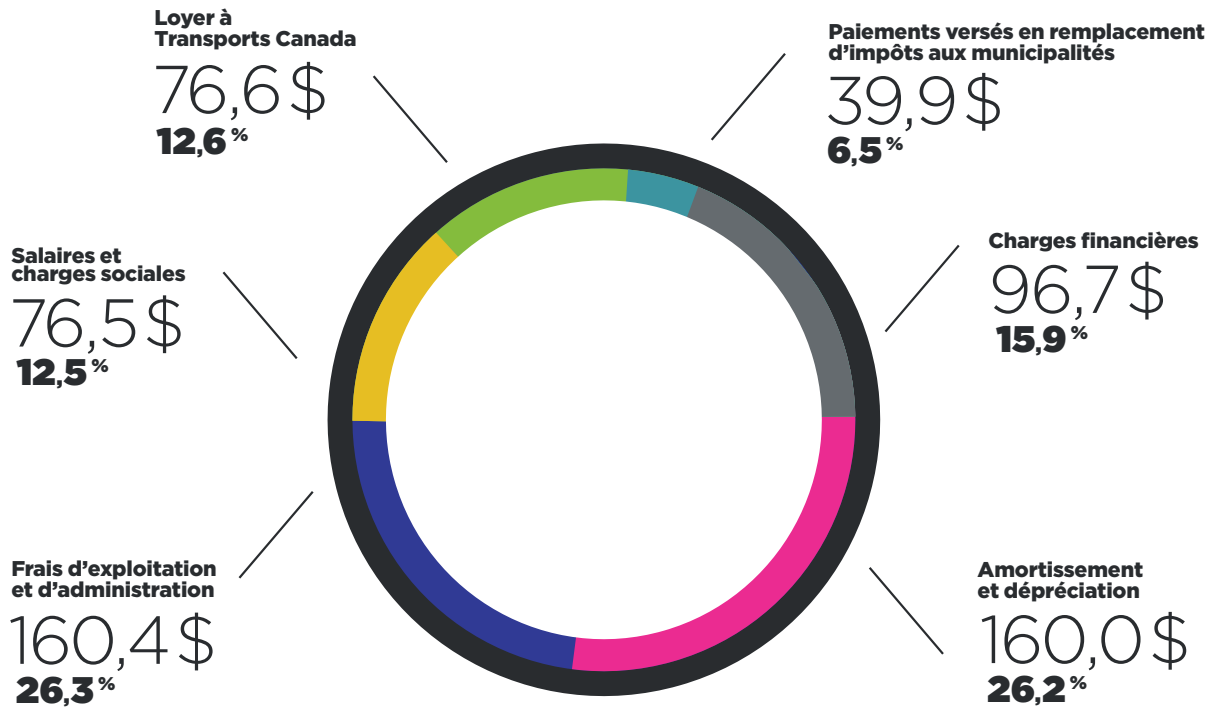
Table des matières Profil d'organisation **03** Faits saillants 2019 **04** Message de la direction **07** 2019 En bref **11**
Lancement de la nouvelle image de marque **13** Revue des activités **14** Responsabilité sociale **34** Analyse par la direction de la situation financière **52**
Rapport sur la gouvernance **60** Comité de gestion **68** États financiers consolidés **76**

Faits saillants en 2019

Sources de revenus en millions de dollars



Types de dépenses en millions de dollars

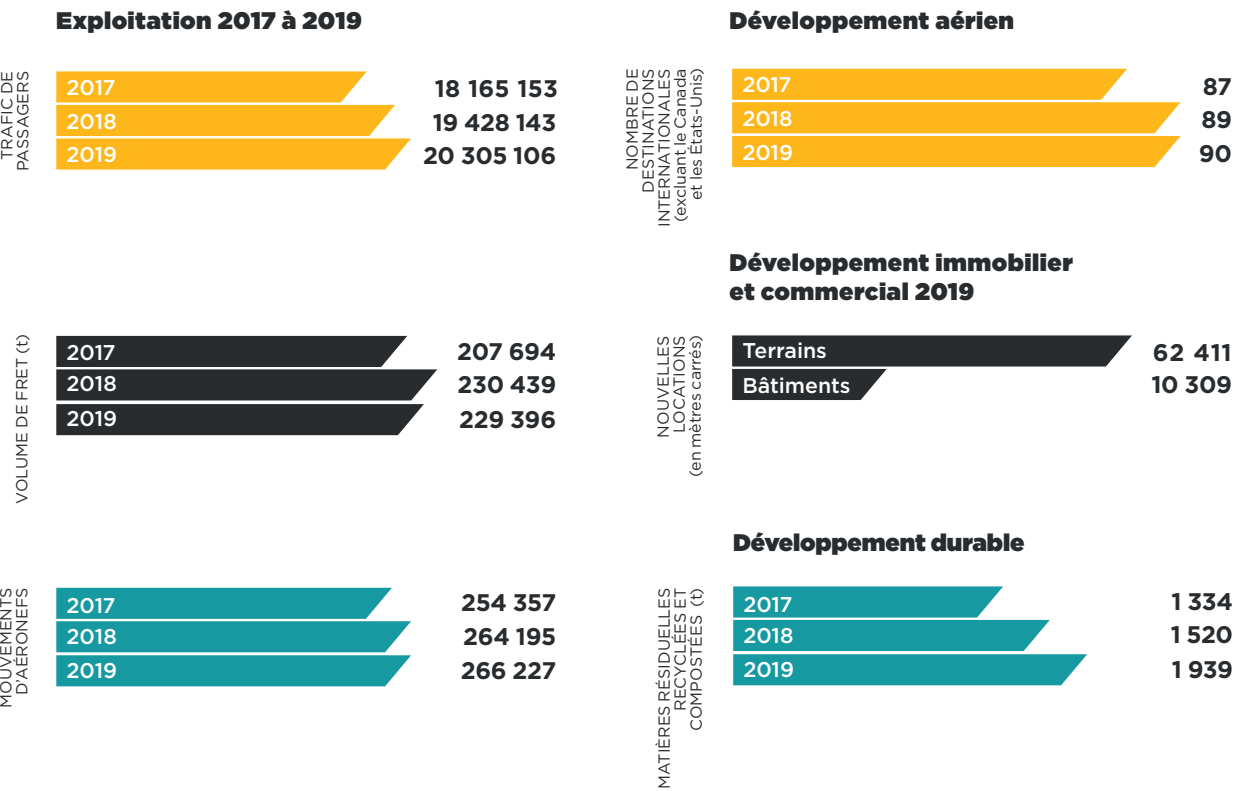


Faits saillants en 2019

Rétrospective financière en milliers de dollars

	2019	2018	2017*	2016*	2015*
Produits	707 049\$	645 021\$	582 886\$	525 283\$	486 307\$
Excédent des produits sur les charges	97 799\$	68 174\$	42 916\$	33 922\$	17 644\$
BAIIA	353 607\$	322 867\$	285 087\$	252 314\$	230 410\$
Investissements	351 706\$	219 803\$	229 351\$	254 775\$	237 378\$

* Les résultats financiers comparatifs n'ont pas été redressés à la suite de l'application initiale de l'IFRS16 au 1^{er} janvier 2019.





Message de la direction

Un aéroport au service de Montréal, la porte ouverte d'une métropole sur un monde inquiet

Au moment où nous préparons ce bilan 2019 d'Aéroports de Montréal, à la fin de mars 2020, les différents gouvernements à travers le Canada déploient des mesures sans précédent pour protéger la population contre la pandémie de la COVID-19 qui balaie le monde. Le gouvernement fédéral a fermé les frontières et appelé les Canadiens à l'étranger à rentrer au pays. Toute personne revenant de l'étranger doit s'isoler pendant 14 jours. ADM offre toute sa collaboration à l'Agence de la santé publique du Canada, aux autres agences fédérales en autorité, au gouvernement du Québec et à la Ville de Montréal. YUL demeure l'un des quatre aéroports au pays continuant d'accueillir des voyageurs internationaux, principalement des Canadiens qui rentrent à la maison. À travers le monde, les mesures pour contrer la propagation ont bouleversé tous les secteurs économiques et fait chuter le trafic aérien.

Nous portons notre regard sur 2019, une année qui a confirmé des tendances observables depuis une décennie, en sachant d'ores et déjà que 2020 sera une année de rupture. Les conséquences à moyen et à long termes de la pandémie sur l'économie, sur l'aviation civile, sur les habitudes de déplacement, sont impossibles à déterminer, à l'heure actuelle. À l'évidence, cette situation inédite jette de l'incertitude sur nos projections. Notre compte-rendu 2019 se voudra donc essentiellement factuel et mettra de côté les volets de prospective.

20 millions de passagers et nouvelle image de marque

En 2019, Montréal-Trudeau a continué d’être entraîné par l’élan économique du Québec et de sa métropole, et par la stratégie de son partenaire Air Canada, faisant de YUL un hub international. Cette orientation bénéficie à toute la communauté, puisqu’elle permet d’offrir à la population de Montréal une qualité de desserte aérienne digne des plus grandes métropoles du monde. Vienne, Sydney (N.-É.), Raleigh, la Nouvelle-Orléans et Sao Paulo sont d’ailleurs parmi les destinations qui se sont ajoutées en 2019; 152 destinations directes étaient offertes au départ de YUL par 34 transporteurs.

Au terme de l’exercice, 20,3 millions de passagers étaient passés entre nos murs, une progression de 4,5% par rapport à 2018. Le franchissement du seuil de 20 millions de passagers a coïncidé avec l’adoption d’une nouvelle image de marque basée sur la relation symbiotique entre Montréal et son aéroport international. Le nouveau logo établit l’appellation YUL comme la désignation principale de Montréal-Trudeau chez nous, en ligne et à l’international.

Améliorations au parcours passager

Plusieurs projets d’envergure ont été menés au cours de l’année pour répondre au flot croissant. Le nouveau centre de correspondance a été inauguré, facilitant le parcours des voyageurs en transit; la zone internationale a été réaménagée avec l’ajout de 16 dépôts à bagages libre-service; la zone réglementée après le point de fouille a été reconfigurée; des modifications opérationnelles ont permis d’accélérer la livraison des bagages aux différents carrousels; une augmentation de 50% des bornes APC (Automated Passport Control) a permis d’accélérer le mouvement des passagers en correspondance vers les États-Unis.

Sur le tarmac, l’augmentation de l’achalandage et la saturation des installations d’embarquement et de débarquement se sont reflétées dans une augmentation des transports de passagers par autobus vers les stationnements éloignés d’aéronefs. Leur nombre a été multiplié par trois pendant le pic d’affluence de l’été.

Solide performance opérationnelle

Cette situation n’a pas empêché l’organisation d’atteindre des niveaux de performance très élevés. YUL s’est même classé premier en 2019 parmi les aéroports majeurs d’Amérique du Nord à titre de «*Best Turnaroud Times Major Airports*». Les données compilées indiquent notamment qu’environ 10% des avions qui arrivent en retard à Montréal-Trudeau repartent à l’heure, regagnant le temps perdu grâce à l’efficacité de nos équipes. D’ailleurs, toute la communauté aéroportuaire s’est distinguée, en 2019. YUL a obtenu pour la première fois une certification quatre étoiles de Skytrax, se hissant dans le club des meilleurs aéroports du monde. Et plus récemment, Skytrax a encore reconnu YUL en lui attribuant le prix du «Meilleur personnel d’aéroport» en Amérique du Nord. Une reconnaissance qui vient se poser comme un doux baume pour ces 13 000 employés qui travaillent avec passion et dont le futur professionnel semble, pour le moment, incertain.

Lancement des travaux d’interconnexion au REM

Au cours de l’exercice, le Programme de développement côté ville a franchi des étapes importantes. La première pelletée de terre amorçant la construction de la station d’interconnexion de l’aérogare avec le Réseau express métropolitain (REM) a été faite en juillet. Ce projet sera emblématique d’une nouvelle vision de l’intermodalité durable au Québec, alors que le cœur de la métropole sera enfin relié par un mode écoresponsable et hors congestion à son aéroport international.

YMX maintient son élan

L’initiative de renouvellement de l’image de marque est aussi venue réaffirmer la vocation de YMX, l’Aérocité de Mirabel, qui poursuit son développement et s’impose dorénavant comme un pôle de l’aérospatiale d’envergure internationale. En 2019, les activités de construction aéronautique y ont été en forte croissance. Airbus a réitéré son engagement ferme envers le Québec et la région qui devient la principale base d’opération nord-américaine du géant européen de l’aviation. Des investissements significatifs ont par ailleurs été entrepris afin de soutenir le développement des activités cargo, qui ont légèrement fléchi en 2019.

Développement durable et relations avec la communauté

Au cours de l’exercice, YUL a renforcé son engagement envers le développement durable. Si le transport aérien est un mode de voyage pointé du doigt pour ses émissions de CO₂, YUL est déterminé à devenir, dans ce qu’il contrôle, c’est-à-dire les activités au sol, un exemple d’administration aéroportuaire écoresponsable. Notre plan de développement durable comprend des actions concrètes en matière de réduction de gaz à effet de serre (GES), de gestion des matières résiduelles, d’approvisionnement et biodiversité. Dans l’esprit de cette dernière priorité, nous avons en outre annoncé en 2019 l’aménagement en parc écologique d’un site de 19 hectares présentant une riche faune aviaire, qui sera ouvert au public dès 2020.

Nos priorités en matière de développement durable ont donné lieu à une vaste consultation de nos parties prenantes au cours de l’année à laquelle ont participé près de 500 personnes. Ces échanges sont très précieux et nous aident à améliorer la performance de l’organisation et la qualité des relations avec la communauté.

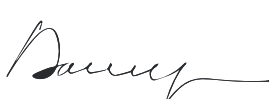
En cela, la réalité est parfois contre-intuitive. En 2019, par exemple, même si la hausse de l’achalandage s’est poursuivie, le nombre de mouvements (décollages et atterrissages) a fléchi de 1,7%. Le lancement d’une plateforme d’indicateurs en matière de développement durable sur le site Web d’ADM permet désormais de rendre compte avec plus de transparence de la performance enregistrée dans tous les aspects du développement durable, incluant le climat sonore, et de présenter de nouvelles initiatives.

La suite en temps d’incertitude

Alors que l’année 2020 a pris une tournure inattendue et inquiétante, il convient de rappeler l’un des principes qui ont guidé ADM dans l’élaboration de ses projets de développement côté ville et côté air. Nous avons fait le choix, il y a quatre ans, d’une approche modulaire et de projets séquencés en fonction de l’évolution des besoins. Cette approche adoptée par souci de saine gestion nous fournira dans les mois à venir une souplesse d’opération et nous aidera à limiter les contrecoups financiers des événements. Nous remercions, pour leur dévouement et leur compétence, tous les employés d’ADM; nous remercions pour leur collaboration tous les membres de la communauté aéroportuaire; et nous réitérons au gouvernement du Canada, au gouvernement du Québec et à la Ville de Montréal l’assurance de notre plus entière collaboration.



Philippe Rainville
Président-directeur général



Danielle Laberge
Présidente du Conseil



2019 en bref

1. YUL décroche une 4^e étoile Skytrax

YUL obtient pour une première fois la prestigieuse certification 4 étoiles du World Airport Star Rating de Skytrax et joint les rangs d'autres grands aéroports dans le monde. Cette quatrième étoile récompense les grands investissements des dernières années, la modernisation des infrastructures, l'atteinte des plus hauts standards de l'industrie ainsi que les efforts des employés pour bonifier l'expérience des passagers jour après jour.

2. Coup d'envoi de la construction de la station du REM

En juillet, un tournant est franchi avec le coup d'envoi des travaux de construction de la future station du Réseau express métropolitain (REM). Un projet structurant, qui assurera une liaison efficace entre le centre-ville de Montréal et son aéroport international!

3. Préservation des milieux naturels

ADM annonce qu'un site de 19 hectares où plus de 150 espèces d'oiseaux et de nombreux mammifères ont élu domicile sera aménagé en parc écologique afin de préserver ce secteur à valeur écologique élevée sur les terrains de l'aéroport. Le parc, situé au nord de l'aérogare dans l'arrondissement Saint-Laurent, près de la future station du REM du Technoparc, sera ouvert au public en 2020.

4. 20 millions de passagers

Pour la toute première fois, YUL atteint le nombre record de 20 millions de passagers accueillis au cours d'une même année. Pour l'occasion, une journée de festivités est organisée pour les passagers le 20 décembre. Certains profitent même d'une performance surprise de musiciens de l'Orchestre Métropolitain de Montréal.

5. De nouvelles connexions à travers le monde

Plusieurs nouvelles liaisons aériennes font leur apparition à YUL dont Vienne, Sydney (N.-É.), Raleigh, la Nouvelle-Orléans et Sao Paulo. Au total, 152 destinations directes sont offertes au départ de YUL en 2019.

6. Consolidation du statut de plaque tournante du trafic aérien

Une nouvelle installation offrant une plus grande capacité de traitement et un meilleur confort pour les passagers accueille ses premiers passagers en décembre. Le nouveau centre de correspondance recevra annuellement près d'un million de passagers qui emprunteront ce nouvel espace comme passerelle notamment vers la Chine, la Turquie, le Moyen-Orient, le Japon ou l'Afrique du Nord.

7. YMX se positionne pour l'avenir

Dans sa volonté de faire de l'Aérocité internationale de Mirabel un pôle d'expertise reconnu, ADM annonce un investissement de 107 M\$ pour l'amélioration et l'expansion des activités logistiques de Mirabel. De ce montant, le gouvernement fédéral injectera une somme de 50 M\$ provenant du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC).



Lancement de la nouvelle image de marque

Dans le cadre de son ambitieux plan de développement de ses sites aéroportuaires, ADM dévoilait en mai dernier sa nouvelle plateforme de marques dans le but de transformer Montréal-Trudeau en « marque-destination » de calibre mondial et de redynamiser le site de Mirabel en destination d'affaires aéronautiques internationale. Ce changement fait partie intégrante de la transformation de l'organisation qui est en cours depuis quelques années, visant le positionnement et la modernisation des deux sites aéroportuaires aux valeurs et ambitions communes, mais aux personnalités distinctes. Voici un aperçu des multiples changements des sites aéroportuaires, connus désormais sous les noms de YUL Aéroport international Montréal-Trudeau et YMX Aérocity internationale de Mirabel, qui ont mobilisé toute la communauté.

2019

Revue des activités



Exploitation aéroportuaire

Transporteurs et desserte aérienne

L'année 2019 marque une étape importante à YUL, avec plus de 20 millions de passagers accueillis en une seule année. Bien qu'on observe une demande en hausse quant aux trois secteurs d'activité, cette croissance est principalement marquée à l'international.

Air Canada, le transporteur principal à YUL, a continué de bonifier son offre globale sur chacun des secteurs en ajoutant Sydney (N.-É.), Raleigh, Bordeaux et Sao Paulo à sa desserte en plus de profiter d'une première année de service complet vers Tokyo, Baltimore, Phoenix, Windsor et London (Ontario).

Cette année, YUL a également accueilli un nouveau transporteur, Austrian (Vienne), en plus de profiter de la bonification de l'offre d'InterJet (Cancun et Mexico) et du prolongement des activités de Corsair (Paris-Orly) à la saison hivernale. De son côté, Air Transat a continué de consolider son offre et a ajouté un lien direct vers la Nouvelle-Orléans.

En 2019, YUL compte un total de 152 destinations régulières et saisonnières, soit 90 à l'international, 30 aux États-Unis et 32 au Canada, desservies par un total de 34 transporteurs.

Trafics de passagers et mouvements

En 2019, le trafic a progressé de 4,5 %, pour atteindre un total de 20,3 millions de passagers embarqués/débarqués, soit près de 900 000 passagers supplémentaires par rapport à 2018.

L'offre de service continue de s'enrichir à YUL, et la demande répond bien à cette offre bonifiée. L'ajout de nouvelles destinations et la consolidation des routes actuelles expliquent notamment cette bonne performance. De plus, le trafic de correspondance continue de croître, renforçant la position de hub de Montréal-Trudeau.

Ces éléments ont tous contribué à la bonne performance de YUL et lui auront permis de se démarquer des principaux aéroports canadiens, affichant la meilleure performance en 2019.

La performance du secteur domestique a connu un léger ralentissement, au cours de 2019. L'arrêt des opérations de WestJet vers Québec et le resserrement de l'offre d'Air Canada sur la même route expliquent en partie cet affaiblissement. De son côté, Air Transat a continué de bonifier son offre. Le secteur termine l'année en hausse de 0,6 %.

Les segments nord-est/centre et sud-est ont été les principaux moteurs de la croissance du secteur transfrontalier, en 2019. L'ajout de liens directs vers Raleigh (Air Canada) et la Nouvelle-Orléans (Air Transat) aura contribué à la performance du secteur, qui finit l'année avec une croissance de 2,3 %.

Le secteur international a connu une demande soutenue face à une importante augmentation de l'offre de sièges, résultant en un facteur de remplissage stable. Rappelons l'arrivée d'un nouveau transporteur, Austrian, et l'ajout de Sao Paulo à nos destinations. Le secteur international termine l'année en hausse de 9,3 %.

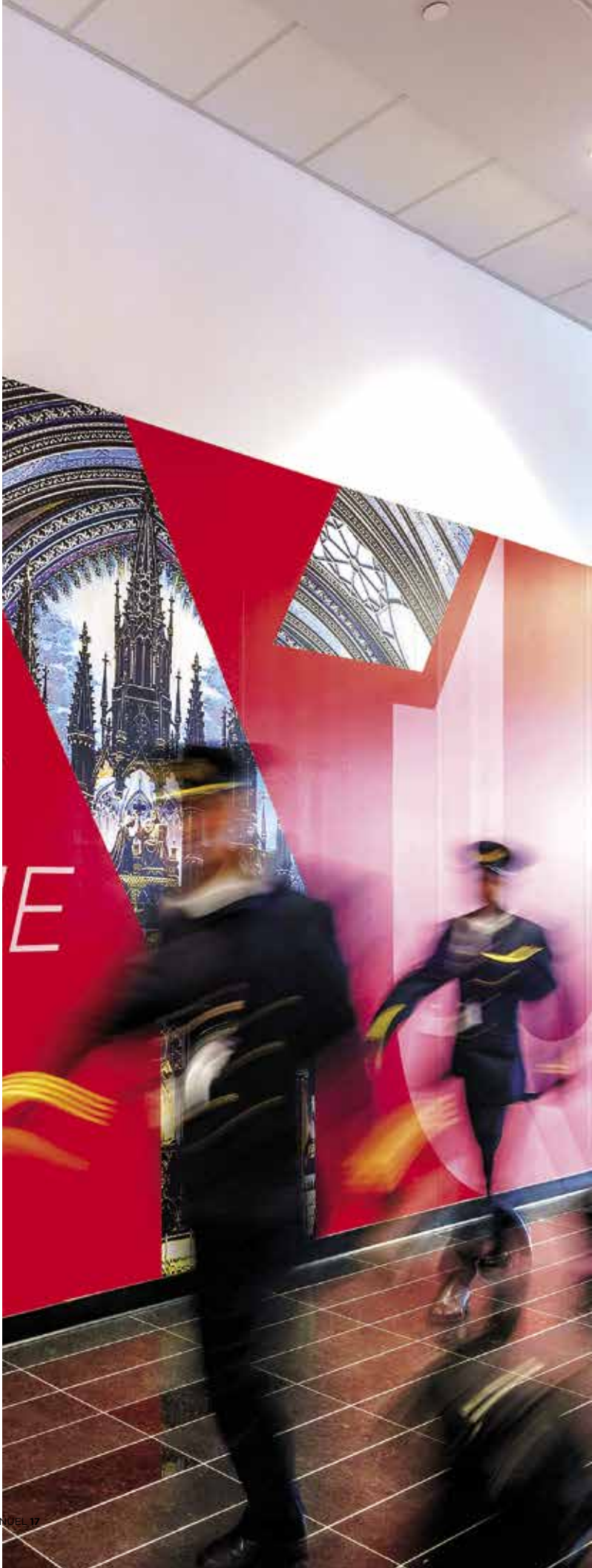
Le secteur international continue de progresser, avec une part de 42 %, devant le secteur domestique (36 %)

et le secteur transfrontalier (22 %). Parmi les principaux aéroports canadiens, YUL demeure le plus international en proportion de son trafic total de passagers.

Le nombre de mouvements d'aéronefs passagers commerciaux à YUL est en diminution de 1,7 % en 2019 tandis que le nombre de passagers par mouvement est en augmentation pour chaque secteur d'activité, soit domestique, transfrontalier et international.

Fret aérien

Au total, quelque 229 400 tonnes de marchandise ont transité par les sites aéroportuaires de YUL et de YMX en 2019, ce qui représente une diminution de 0,6 % par rapport à 2018. De ce nombre, 126 500 tonnes ont transité à YUL, ce qui correspond à une hausse de 2,7 %. Le fret manutentionné à YMX a, quant à lui, connu une diminution de 4,6 %, avec 102 900 tonnes. Cette diminution s'explique par différents facteurs, dont la diminution du transport cargo de certains partenaires.



Exploitation aéroportuaire

Opérations

La croissance soutenue du trafic de passagers continue d'imposer de nombreux défis aux équipes chargées d'assurer l'efficacité des opérations à YUL. Encore cette année, plusieurs initiatives ont été mises en place pour faciliter le parcours des passagers et permettre le maintien de la fluidité, tout en assurant un service de haut niveau à la clientèle. Concrètement, dans l'aérogare :

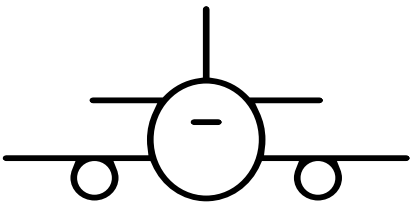
- La partie est de la zone d'enregistrement a été réaménagée avec le déploiement de 16 dépôts à bagages libre-service pour les passagers voyageant avec Air Canada. Cette technologie réduit considérablement le temps de traitement et bonifie l'expérience des voyageurs au départ.
- Un premier projet pilote sur l'utilisation de la biométrie a été lancé à YUL en partenariat avec le Forum économique mondial et les gouvernements des Pays-Bas et du Canada. L'initiative a pour but de créer un système sécurisé de reconnaissance faciale accélérant et facilitant les processus passagers de l'aéroport du point d'origine jusqu'à destination.
- Le processus de gestion des passagers en correspondance a été revu et grandement amélioré grâce à l'inauguration du centre de correspondance. Ouverte depuis décembre, cette nouvelle installation à la fine pointe permet de simplifier et d'améliorer la fluidité ainsi que le confort des passagers en transit à YUL. D'autre part, ADM a instauré un nouveau processus pour accélérer les correspondances de l'international vers l'international en implantant un contrôle des passagers s'appuyant exclusivement sur la vérification numérique du passeport à une borne automatisée des services frontaliers du Canada.

- La zone réglementée située juste après le point de fouille des départs domestiques et internationaux a été reconfigurée afin de distinguer la zone internationale (vols internationaux seulement) et la zone mixte des départs (vols domestiques et certains vols internationaux). Cette division de l'espace permet d'accroître l'efficacité des parcours de correspondance vers l'international et par conséquent, de maintenir et d'élargir la desserte aérienne de YUL, notamment vers les marchés en forte croissance.
- Le processus NEXUS aux arrivées internationales a été modernisé avec une technologie de nouvelle génération afin d'offrir un traitement plus rapide à la clientèle éligible. L'identité biométrique se valide maintenant à partir de la reconnaissance faciale plutôt que de l'iris.
- L'optimisation du processus opérationnel a permis une réduction de 6% des délais de livraison des bagages aux carrousels. Cette amélioration se traduit par une augmentation de 10% des bagages livrés à l'intérieur d'un délai de 45 minutes suivant l'arrivée des aéronefs aux barrières et conséquemment, par une augmentation de la satisfaction des passagers et une diminution de 70 % du nombre de plaintes.
- L'amélioration du processus pour les correspondances vers les États-Unis, combinée à une augmentation de 50% du nombre de bornes APC (Automated Passport Control) disponibles dans ce parcours, a permis de répondre à la demande croissante pour ce type de correspondance. Depuis 2016, la croissance moyenne annuelle du trafic dans ce parcours oscille entre 15 et 20%.
- Un indicateur de performance évaluant la ponctualité des opérations « *On-time performance* » a été ajouté. Celui-ci mesure la ponctualité et la performance des opérations de YUL et permet d'identifier des pistes d'amélioration afin d'offrir un meilleur service aux passagers.

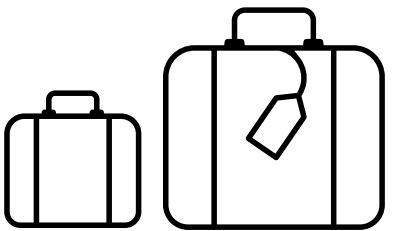
En ce qui a trait à la gestion du trafic d'aéronefs sur le tablier, une augmentation de 208% des opérations éloignées par autobus a été enregistrée durant la saison estivale. Afin de répondre à cette croissance et d'assurer une meilleure gestion du trafic sur le tablier, ADM a procédé à des travaux de réaménagement des postes d'embarquement/débarquement des secteurs domestique et transfrontalier en plus de se doter d'équipements supplémentaires pour le transport de passagers, soit six autobus électriques e.Cobus, deux escaliers mécaniques, trois plateformes (ambulift) et deux rampes (aviramps). L'ouverture des stationnements éloignés sud-ouest à l'été 2019 a également permis d'accueillir plus d'aéronefs.

Les nombreuses améliorations apportées chaque année aux opérations aéroportuaires contribuent positivement à l'expérience que vivent les passagers. Cette année, YUL a fait très bonne figure quant à la durée d'immobilisation au sol des avions, et est arrivé premier parmi les aéroports majeurs en Amérique du Nord dans la catégorie « *Best Turnaround Times Major Airports* », selon le rapport de *North America's Airport Leaders 2019*. Bien que seulement 68,9% des avions arrivent à YUL à l'heure prévue, 76,8% des vols décollent à l'heure, ce qui signifie que les équipes sont en mesure de rattraper 8% des retards et d'améliorer l'expérience des passagers.

Croissance du trafic de passagers en 2019



20,3 M
de passagers
embarqués et
débarqués



+900 000
de passagers

Une
hausse
de 4,5%

Exploitation aéroportuaire

Sûreté aéroportuaire

Plus de 200 membres de la Sûreté aéroportuaire veillent à la protection des passagers, du personnel et des installations aéroportuaires. Chaque année, les équipes de la Sûreté s'affairent à mettre sur pied de nouvelles initiatives afin d'assurer la sûreté et la sécurité du public voyageur et des usagers.

En 2019, la Sûreté aéroportuaire a notamment :

- Organisé, en collaboration avec l'équipe de l'Aérocité, un exercice majeur d'urgence à YMX, dont l'objectif était de valider le plan de mesures d'urgence et la coordination des intervenants, lors d'un écrasement d'aéronef. Cette activité à grand déploiement a mobilisé plus d'une trentaine d'intervenants, dont plusieurs partenaires tels que Nolinor, les services de police et d'incendie de la ville de Mirabel, le Service préhospitalier Laurentides-Lanaudière, la Sûreté du Québec, le ministère des Transports du Québec, Transports Canada, le CISSS des Laurentides, le CCSLL et Hélibellule.
- Déployé une campagne de sensibilisation sur la sécurité routière auprès du personnel aéroportuaire visant l'amélioration des habitudes de conduite des utilisateurs de véhicules sur l'aire de trafic de YUL.

- Bonifié l'expertise d'intervention auprès de la clientèle plus vulnérable grâce à une entente de partenariat avec le YMCA. La communauté aéroportuaire de YUL peut maintenant compter sur la présence d'intervenants spécialisés en santé mentale et en itinérance dans l'aérogare.
- Participé à un projet pilote de détection de drones dans une perspective exploratoire, qui permet d'examiner différentes façons de faciliter la gestion proactive de situations éventuelles auxquelles YUL pourrait devoir faire face. Cette entente d'une durée d'un an permettra l'analyse des opérations de drones dans une zone de trois milles nautiques du site aéroportuaire.
- Implanté un nouveau système de caméras de surveillance en partenariat avec Siemens et Genetec. L'acquisition de cette plateforme unifiée permet de rendre le parcours des passagers plus fluide en créant un environnement plus sécuritaire pour tous.

Technologies et innovation

L'automatisation des processus passagers, l'intégration des technologies numériques aux interactions quotidiennes, la venue prochaine du 5G et l'essor de l'intelligence artificielle présentent des occasions à saisir pour améliorer l'expérience des passagers et l'efficacité de notre plaque tournante afin de se démarquer comme aéroport. C'est dans cette optique que la création d'une nouvelle vice-présidence en Technologies et innovation a vu le jour en 2020 chez ADM.

Déjà en 2019, un contrat de cinq ans a été attribué à la firme Wipro dans le but d'assurer l'exploitation et l'évolution des environnements technologiques d'ADM. Wipro est une entreprise multinationale de services-conseils informatiques et d'intégration de systèmes, possédant une vaste expérience dans le domaine aéroportuaire. Ce partenariat permet notamment de soutenir les opérations aéroportuaires grâce à un modèle de prestation de services technologiques intégrée. Il offre également des occasions d'innovation à ADM en puisant dans le bassin des technologies émergentes déjà maîtrisées par Wipro, que ce soit dans le domaine de l'intelligence artificielle, de l'infonuagique, de l'analytique ou de l'Internet des objets.



Expérience client

Initiatives 2019

Au cours de la dernière année, le parcours passager a été largement revu pour en améliorer la fluidité. Une multitude d’initiatives et d’améliorations ont été mises en place afin de faire de YUL un aéroport de référence qui offre une expérience remarquable à l’image du caractère unique de la métropole.

Parmi celles-ci :

- Des consoles de jeux ont été installées pour les jeunes et les moins jeunes passagers qui désirent s’amuser avant le départ de leur vol. Chaque zone réglementée de l’aérogare compte un espace de divertissement YUL JEUX. Ces espaces offrent la possibilité de jouer au jeu de hockey sur glace NHL 19, ainsi qu’au jeu de football FIFA 2019. Une expérience amusante assurée!
- La création d’une foire aux questions réinventée. Plus de 425 articles de connaissances pratiques ont été créés pour répondre rapidement et plus facilement aux questions les plus souvent posées par les passagers, accompagnateurs et employés.
- YUL est devenu l’un des premiers aéroports au Canada à offrir un service de clavardage en ligne. Connu sous le nom de YUL CHAT et accessible via les sites Web yul.com et yulsatisfaction.admtl.com, ce nouvel outil répond aux besoins de communication en temps réel.
- Des cahiers à colorier ainsi que des crayons de couleur ont été distribués gratuitement dans le but de faire découvrir l’univers du voyage aux tout-petits. Les cahiers ont été conçus par l’artiste québécoise Marilou Côté, illustratrice et auteure de livres pour enfants.

- Les chiens de l’escouade câline YUL se sont vu créer leur propre carte à collectionner. Les cartes sont remises aux passagers qui font la rencontre de nos bénévoles accompagnés de leur chien. Les voyageurs peuvent donc en apprendre davantage sur les activités favorites des animaux en plus de découvrir des faits amusants pour chacun d’eux.

Ces efforts, et bien d’autres encore, ont d’ailleurs permis à YUL d’obtenir pour la première fois la prestigieuse certification quatre étoiles du World Airport Star Rating de Skytrax. De plus, les derniers résultats de l’étude de réputation 2019 de Léger, qui analyse la réputation de plus de 300 entreprises au Québec, ont démontré un gain de 4 points pour YUL, alors que le score de réputation des entreprises en général a diminué de 2 points. Ce résultat impressionnant a fait bondir YUL de 15 places au palmarès général pour le hisser au 1^{er} rang de l’industrie du transport. Enfin, l’étude réalisée par le *Reputation Institute*, qui mesure la réputation de plus de 400 sociétés les plus importantes et les plus visibles au Canada, a classé ADM parmi les 50 entreprises canadiennes ayant la meilleure réputation au Canada en lui conférant la 18^e position.



Expérience client

Satisfaction de la clientèle

La satisfaction des passagers est au cœur des préoccupations d’ADM. Les attentes et les besoins des passagers sont en constante mouvance, et cette nouvelle réalité incite au développement de solutions innovantes pour mieux y répondre.

Afin d’améliorer l’expérience des passagers, ADM a déployé un nouveau système de gestion des commentaires: YUL Satisfaction. L’objectif de cette nouvelle plateforme est de centraliser tous les commentaires reçus, afin d’obtenir une meilleure vue d’ensemble des besoins des passagers et ainsi de déterminer les actions requises pour améliorer leur parcours. Cet outil fonctionne en complémentarité avec le site Web yul.com.

De plus, ADM dispose d’un outil de mesure crucial pour l’amélioration du service à la clientèle. Il s’agit des sondages trimestriels OGSC (Outil de gestion du service à la clientèle) menés auprès de quelque 8000 passagers par année. Ces enquêtes comportent des questions sur tous les éléments du parcours du passager, tels que les stationnements, la signalisation, le passage au point de fouille, l’offre commerciale ainsi que l’ensemble de l’expérience vécue en zone réglementée. L’échelle de mesure comprend sept niveaux, allant de «extrêmement satisfait» à «extrêmement insatisfait» en passant par «ni satisfait ni insatisfait» (neutre).

En 2019, la satisfaction globale des passagers au départ s’est chiffrée à 6,09 sur 7, soit une augmentation de 0,25 par rapport à l’année précédente. Le taux de satisfaction des passagers demeure élevé en dépit de la forte croissance de l’achalandage et des nombreux travaux, avec 98,2% des passagers qui ont répondu «extrêmement satisfait», «très satisfait» ou «satisfait» à la question de satisfaction globale.

En 2019, ce sont le passage au point de fouille et le processus d’enregistrement qui ressortent comme les étapes jugées les plus importantes du parcours passager.

Sur le plan de la satisfaction, ces indicateurs obtiennent respectivement les notes de 6,27 sur 7 et 6,26 sur 7, tous deux en hausse par rapport à 2018.

Enfin, la satisfaction globale quant à l’offre de stationnement a été de 5,72 sur 7, une hausse de 4,4 points de pourcentage versus 2018, tandis que la satisfaction globale quant à la propreté de l’aéroport en général a enregistré une hausse de 2,7 points de pourcentage par rapport à 2018 pour atteindre 6,24 sur 7.

Satisfaction de la clientèle en 2019



98,2%
de passagers satisfaits

Programme de clients mystères

En plus de l’OGSC, ADM possède un programme de clients mystères. Ce programme est en place depuis plusieurs années et permet d’évaluer la prestation de service offerte aux passagers. Le volet commercial (restaurants, boutiques, services) ainsi que les volets stationnements et taxis sont évalués mensuellement. Les résultats obtenus sont ensuite partagés avec les prestataires de service et des rencontres sont organisées afin de tabler sur les comportements souhaités et de mettre en place des actions d’amélioration continue.

Services commerciaux et immobiliers

Offre commerciale

Le rehaussement de l'expérience client prend de multiples formes, dans l'aérogare. Il se reflète également dans les différentes offres commerciales de YUL afin de proposer aux passagers une expérience unique.

Pour une quatrième année consécutive, YUL se classe premier parmi les aéroports canadiens quant aux revenus par passager pour les 12 mois se terminant le 30 juin 2019. Depuis 7 ans, les revenus non aéronautiques progressent à un rythme moyen de 7,5 % par année. Les revenus strictement commerciaux influencés par le trafic de passagers, soit les revenus de stationnement et des concessions en aérogare, ont, pour leur part, progressé au rythme annuel moyen de 9,2%. Malgré certaines fermetures et relocalisations de commerces, les ventes totales des restaurants ont tout de même connu une croissance de 6,3 %.

En plus d'une augmentation de 7 % des ventes, la boutique hors-taxes The Loop, gérée par le partenaire Aer Rianta International (North America), s'est vu décerner le prix de la meilleure boutique hors-taxes dans un aéroport au Canada pour une quatrième année consécutive, dans le cadre de la cérémonie de remise des prix Gold Standards Awards de la Frontier Duty Free Association.

Parmi les initiatives permettant de diversifier l'offre commerciale à YUL, notons :

- L'arrivée du studio Desjardins, offrant un accès complémentaire aux caisses Desjardins destiné à l'accompagnement financier des employés et des voyageurs de YUL.
- L'ouverture du nouveau commerce UrbanCrave Express en zone réglementée, vis-à-vis la barrière 74. Considéré comme le petit frère des restaurants UrbanCrave qu'on retrouve déjà en zones domestique et transfrontalière, il offre un choix varié de mets « sur le pouce », tels que des sandwichs et des *wraps*, toujours faits à partir d'ingrédients frais et locaux.
- La rénovation complète du Ubar. Ce restaurant, ouvert depuis 2009, détient maintenant une superficie de 72 m², lui permettant d'accueillir près de 180 places, ce qui correspond au double de sa capacité originale.

- Le réaménagement de la boutique Relay en zone domestique et de la Maison de la Presse en zone transfrontalière. Lucky Mobile et Chatr ont également ouvert leurs portes cette année; ces deux boutiques proposent des solutions clés en main qui facilitent la vie des passagers à la recherche d'offres mobiles incluant toutes les options de conversation, de texte et de données dont ils ont besoin.

En plus d'accroître l'efficacité des parcours en correspondance vers l'international, le réaménagement de la zone internationale située après le point de fouille a permis à certains commerces de se refaire une beauté en restructurant leurs installations :

- Le restaurant RYU a rouvert ses portes aux passagers de YUL, en zone réglementée, près de la barrière 50. Les propriétaires ont profité de l'occasion pour revoir l'offre et proposer un véritable restaurant où les sushis sont à l'honneur. L'emplacement offre des places assises et une très belle terrasse.
- Camden Food Co. a également rouvert son comptoir de restauration entre les barrières 50 et 51. Ce commerce offre une abondance de choix santé ainsi que des sandwichs, des friandises, des pâtisseries et des boissons pour tous les goûts.
- L'ouverture du centre de correspondance a rendu possible la reconfiguration des boutiques Lolë, Bizou, du bureau de change ICE et du salon Balnéa, très prisé des passagers à la recherche d'un peu de détente avant leur vol.

Stationnement et transport au sol

L'importante fréquentation des parcs de stationnement ainsi que le début des travaux de construction de la future station du REM ont exigé une bonification de l'offre et une adaptation des services aux besoins de la clientèle, avec :

- Le perfectionnement du système de réservation en ligne par la mise en place d'une nouvelle plateforme

adaptée aux différents types d'appareils visant à créer une expérience de navigation plus conviviale et optimale. De plus, les clients peuvent désormais créer un compte qui leur permet de faire une réservation plus rapidement, de gérer leurs réservations futures et d'accéder à leur historique de réservation. Ces changements, combinés aux différentes stratégies mises en place au cours des dernières années, ont d'ailleurs mené à une augmentation de 28 % des revenus générés en ligne par rapport à 2018.

- L'ajout de personnel du partenaire Indigo dans les stationnements, afin d'accueillir et d'accompagner la clientèle en période de forte affluence.
- La mise à niveau des liens piétonniers au stationnement Étagé, à l'HotelParc et à l'EconoParc P5 pour faciliter l'orientation des passagers vers l'aérogare. Ces corridors ont également pour but de sécuriser le déplacement des usagers.
- De nouvelles promotions de surclassement permettant aux accompagnateurs empruntant le débarcadère des arrivées internationales d'utiliser le stationnement de courte durée à un coût inférieur, libérant ainsi les voies d'accès. De plus, lors des périodes de fort achalandage, des promotions de surclassement gratuit ont été offertes pour les différents parcs, dont l'EconoParc P5 et le stationnement Étagé, l'EconoParc P9 et l'HotelParc.

Sur le plan du transport collectif et commercial, ADM s'est assurée de maintenir une offre variée à YUL. À la panoplie de services déjà offerts, dont les taxis, Uber, les limousines sans réservation, l'autobus 747, l'autopartage, la location de voiture ainsi que les navettes privées, s'est ajouté le service EVA, une application coopérative de covoiturage entièrement québécoise. Une nouvelle aire d'attente pour les navettes d'hôtels a été aménagée à la porte 8 au niveau des départs. Finalement, une deuxième zone d'embarquement est maintenant destinée à Uber, permettant ainsi aux usagers d'embarquer à la porte 21 aux arrivées domestiques et à la porte 7 au niveau des départs.



Services commerciaux et immobiliers

Publicité et commandites

En 2019, ADM a continué de diversifier ses revenus et de développer son offre publicitaire. L'offre publicitaire à YUL a attiré de nombreux annonceurs de choix, dont Visa, HSBC, Audi, Air Canada et Huawei. Des commandites majeures ont également été conclues avec notamment Uber, Nintendo, Samsung, Rogers et Tennis Canada.

Développement immobilier

En 2019, les occasions de développement ont été nombreuses pour les sites aéroportuaires de YUL et de YMX, menant ainsi à des ententes avantageuses.

Développement immobilier YUL

ADM a amorcé les travaux préparatoires pour la construction des nouveaux centres de services d'Entreprise, d'Avis et de Hertz, trois compagnies de location de véhicules offrant des services aux passagers. Ces entreprises y aménageront leurs installations afin de libérer des terrains en façade de l'aérogare.

Une entente de location de terrain et de bâtiment a été conclue avec l'entreprise H.K. Camion et Remorque. L'entreprise exercera ses opérations de réparation de carrosserie pour camions lourds et semi-remorques sur un terrain d'une superficie de 2 259 m² et un bâtiment de 772 m².

Développement immobilier YMX

La croissance du nombre de mouvements aériens à YMX, depuis quelques années, a mené NAV CANADA à compléter son étude pour la réouverture de la tour de contrôle, qui a d'ailleurs repris du service en janvier 2020.

L'arrivée, en 2018, d'Airbus sur le site de YMX continue de générer des retombées positives pour l'industrie. Près de 2 500 employés d'Airbus ont d'ailleurs complété la première commande d'appareils A220 de notre partenaire Air Canada. Le premier vol commercial au départ de YUL a d'ailleurs pris son envol le 17 janvier dernier.

En 2019, ADM a signé une entente de renouvellement d'espace industriel à long terme avec l'entreprise Groupe Robert, qui est parmi les leaders de la logistique en Amérique du Nord. La présence de cette entreprise permettra de soutenir le fort potentiel de développement du cargo à YMX.

Établie à YMX depuis 2016, Mirajet entame maintenant sa troisième phase de développement. L'entreprise compte au total cinq hangars d'aéronefs privés et d'affaires mis à la disposition des passionnés d'aviation.

Une entente de partenariat avec Investissements Cargo C & F Mirabel et RAL Holdings Lp, une entreprise spécialisée dans la construction et la gestion d'espaces industriels et cargo, a été signée en janvier 2019. Cette entente permettra d'accroître les revenus d'ADM, qui percevra un pourcentage des gains reliés à la location d'espaces dans les bâtiments Cargo C et Cargo F à YMX.

Finalement, le projet de transférer à la Ville de Mirabel les terrains à vocation industrielle sous gestion d'ADM a fait son chemin, alors que le ministre des Transports du Canada a souligné sa volonté de poursuivre les discussions en ce sens avec les forces vives de Mirabel. Il s'agit d'une première étape importante dans ce processus. Rappelons qu'ADM soutient la démarche de la Ville de Mirabel et est prête à céder une partie des terrains à vocation industrielle du site aéroportuaire; ces terrains ne peuvent répondre directement à un usage lié à la mission aéronautique du site de Mirabel.



Infrastructures aéroportuaires

Planification

De nombreuses études sont requises afin de planifier un développement judicieux des sites aéroportuaires de YUL et de YMX. L'équipe d'experts chargée d'analyser les initiatives à venir pour faire face à la croissance soutenue du trafic aérien de passagers et de marchandises doit prendre en considération les besoins immédiats, mais aussi prévoir les enjeux à moyen et à long termes.

En 2019, les projets d'infrastructures du côté ville ont bénéficié d'une attention particulière. Ainsi, les études d'avant-projet se sont poursuivies au cours de l'année, plus particulièrement celles qui sont en lien avec les parcours passagers et véhiculaires, la conception de débarcadères et de stationnements éloignés, et le raccordement du réseau à la nouvelle configuration routière du site aéroportuaire.

En avril 2020, ADM a procédé à un vaste exercice de réduction de ses coûts pour donner suite à la baisse sans précédent et inattendue du trafic de passagers enregistrée dans la foulée de la fermeture des frontières canadiennes, visant à endiguer la pandémie associée à la COVID-19. De façon à dégager un maximum de liquidités dans un contexte de chute de revenus drastique, de nombreux projets de développement ou de construction ont été mis temporairement sur la glace, revisités, ou carrément arrêtés. Seuls les projets permettant de maintenir des installations sécuritaires et fonctionnelles, ainsi que ceux qu'il est stratégiquement plus rentable de compléter en 2020 se poursuivront.

YUL Aéroport international Montréal-Trudeau

Plusieurs projets ont été entrepris ou complétés pour faire face au défi de capacité à YUL. Ainsi, en 2019, les équipes de construction, d'architecture et d'ingénierie d'ADM ont notamment:

- Complété les travaux de construction de la première phase du centre de correspondance, représentant un investissement de 50 M\$, et effectué sa mise en service le 11 décembre 2019.

- Maintenu les travaux de modernisation de la salle à bagages domestique et internationale, incluant le traitement des bagages en correspondance. Ces travaux permettront une plus grande efficacité dans le traitement des bagages en plus de répondre aux besoins de capacité.
- Poursuivi les travaux de réfection majeure de la piste 06G-24D et la reconstruction partielle des voies de circulation B1 et B3 et totale de la voie E, afin de les transformer en voies de sortie rapide.
- Exécuté les travaux du tablier sud-ouest, assurant le bon état de cette infrastructure pour les années à venir.
- Procédé à l'augmentation de la capacité de stationnement des aéronefs sur le tablier, afin de répondre à la croissance du trafic aérien. Des travaux ont été réalisés dans le but de convertir, au besoin, les huit postes supplémentaires pour avions de code C ajoutés en 2017 et 2018 en postes d'avions de code E.

YMX Aérocité internationale de Mirabel

À l'automne, ADM a annoncé un investissement de 107 M\$ pour l'amélioration et l'expansion des activités logistiques à Mirabel. De ce montant, le gouvernement fédéral injectera une somme de 50 M\$ par le biais du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC), représentant un levier majeur pour le développement du site aéroportuaire. Concrètement, ce projet vise trois volets, soit l'augmentation de la capacité du tablier cargo avec l'ajout de 13 postes de stationnement d'aéronefs, le développement d'espaces additionnels d'entreposage d'environ 20 000 m² et l'aménagement du réseau routier. Ces améliorations contribueront à répondre à la croissance des activités de fret aérien et de chaîne d'approvisionnement, en plus d'améliorer la fluidité opérationnelle des aéronefs tout-cargo. En mars 2020, il a été convenu que la réalisation de ce projet serait retardée en lien avec le ralentissement des activités causé par la pandémie associée à la COVID-19.



Infrastructures aéroportuaires

En 2019, il n'y a pas eu de projets particuliers à YMX. Les travaux de réfection et d'entretien des chaussées côté air (tabliers, pistes, voies de circulation et baies d'attente) se sont poursuivis, avec des investissements de trois millions de dollars.

Grands projets

L'année 2019 a marqué le coup d'envoi des travaux de construction de la future station YUL-Aéroport-Montréal-Trudeau du REM. Au moment de procéder à la pelletée de terre inaugurale en juillet 2019, la station s'inscrit dans un chantier beaucoup plus large, le Programme de développement côté ville, qui doit notamment mener ADM à reconstruire le stationnement étagé et le débarcadère à YUL, infrastructures majeures qui sont en fin de vie utile et à capacité.

Dans la dernière année, plusieurs actions sont prises afin de mener à bien ce programme:

- La signature du contrat de gérance de construction pour la réalisation du Programme de développement côté ville au consortium formé de Pomerleau, SNC-Lavalin et Kiewit (PSK). PSK agit à titre de partenaire et de collaborateur clé tout au long de la réalisation des travaux. Son mandat comprend la gestion de la conception du programme, l'évaluation de sa constructibilité et la détermination des occasions pour optimiser l'échéancier et le phasage de construction.
- Un comité de gouvernance dédié au programme a été formé pour amener une expertise technique de calibre international à l'équipe de gestion d'ADM.
- L'excavation du puits d'accès de la future station à 35 mètres sous le stationnement étagé a été entamée.
- Une série d'études en collaboration avec nos partenaires de conception en architecture et en ingénierie a été réalisée, ce qui a permis de bonifier certaines facettes du projet.

- Des rencontres de consultation avec différents partenaires et organisations montréalaises ont été tenues.
- Les travaux de construction du stationnement P4, baptisé Econo Premium, destiné à accueillir les locataires automobiles et à offrir 3 000 espaces de stationnement couverts, se sont poursuivis. La structure, conçue pour accommoder un changement de vocation, a été complétée. Afin d'assurer un service de navette en accord avec les initiatives en matière de développement durable, le stationnement YUL Econo Premium sera notamment desservi par quatre nouveaux autobus électriques fabriqués au Québec.

En lien avec les efforts de rationalisation des coûts dans la foulée de la crise sanitaire mondiale, les projets d'infrastructures du côté ville seront réévalués. Une priorité demeure: construire la station du REM.

Considérant les importants changements à venir par rapport à la façon dont le projet avait initialement été conçu, ADM a été contraint à résilier le contrat qui le liait à PSK en mars 2020, ADM et PSK ayant convenu d'un commun accord les modalités de terminaison.



2019

Responsabilité sociale



Bilan en développement durable

En tant que gestionnaire aéroportuaire, ADM fait face à de nombreux défis et est engagée à les relever dans le respect des principes du développement durable. Cette préoccupation demeure au cœur de toutes les décisions et les actions de l'organisation, le développement durable faisant partie intégrante de la mission corporative, en plus de représenter un des axes de planification stratégique.

Le plan de développement durable comprend plusieurs plans d'action sectoriels avec des objectifs précis qui visent notamment l'amélioration de l'efficacité énergétique, la réduction significative des émissions de gaz à effet de serre, une nouvelle stratégie de gestion de l'eau, l'atteinte de l'objectif ultime zéro déchet, l'atteinte de hauts standards en matière d'approvisionnement responsable, le renforcement de l'engagement des employés, la promotion de la santé auprès des employés et les retombées positives dans la communauté.

ADM a entrepris en 2019 une consultation auprès des parties prenantes internes et externes pour valider ses enjeux de développement durable. Pour y arriver, près de 500 personnes provenant de groupes et de secteurs différents ont été consultées via un sondage, des ateliers et des entretiens individuels.

L'élaboration d'une matrice de matérialité a permis de définir les priorités évoquées par les parties prenantes internes et externes d'ADM. De plus, cet exercice a notamment révélé qu'ADM est perçue comme une organisation qui gère bien ses enjeux de développement durable, et qu'il y a une volonté provenant des parties prenantes d'être informées de l'avancement des projets de développement durable et des bons coups de l'organisation.

En parallèle, plusieurs actions ont été entreprises au cours de l'année :

- La réalisation d'un plan de communication destiné aux employés, à la communauté aéroportuaire, aux partenaires et au grand public visant à mieux communiquer les nombreuses initiatives conçues chaque année.
- La révision des objectifs en vue d'une mise à jour des plans d'action sectoriels en 2020.
- Le lancement de la plateforme d'indicateurs en matière de développement durable.



La mise en place de cette plateforme, accessible sur le site Web d'ADM, permet de rendre compte de la performance, et de faire état des nouvelles initiatives réalisées chaque année.

Protection de l'environnement

La protection de l'environnement est un souci pour tous les secteurs d'activité chez ADM. En 2019, les efforts se sont poursuivis afin de limiter le plus possible l'empreinte écologique des activités aéroportuaires grâce à :

Efficacité énergétique et réduction des gaz à effet de serre (GES) reliés au bâtiment

- L'implantation de mesures de remise en service des 70 systèmes de ventilation principaux de l'aéroport, afin d'en réduire la consommation d'énergie, d'améliorer le confort des usagers et de régler les problèmes d'opération. De plus, les équipements de chauffage de la centrale thermique ont été optimisés par les équipes d'entretien.
- L'amélioration de l'efficacité énergétique a été améliorée en intégrant cette composante dans tous les projets de construction, d'agrandissement ou de modernisation d'ADM. D'ailleurs, le nouveau centre de correspondance comprend un imposant mur végétal raccordé au système de ventilation, permettant de maintenir un niveau d'humidité satisfaisant dans l'air préchauffé par un mur solaire, favorisant ainsi la réduction des besoins en énergie.

Réduction des GES reliés au transport

- La promotion de la mobilité durable auprès de la communauté aéroportuaire et des employés d'ADM, avec la réalisation d'ateliers d'entretien de vélos, l'organisation des journées vélo-boulot récompensant les employés venant travailler à vélo et la participation à la Semaine de la mobilité durable.
- L'ajout de 10 bornes de recharge pour véhicules électriques à YUL, portant à 56 le nombre total de bornes, en plus de l'installation d'équipement ESPAR sur 50 véhicules lourds, réduisant leur consommation de carburant de 70 % lors des périodes d'attente sur le tablier de l'aéroport.

- L'adhésion à l'initiative EV 100, lancée en 2017 par l'organisation non gouvernementale internationale The Climate Group, visant l'accélération de l'adoption des véhicules électriques au sein des entreprises, et ce, sur l'horizon 2030. ADM s'est engagée à ce que 100 % de sa flotte électrifiable devienne électrique d'ici 2030.

Matières résiduelles

- La multiplication des efforts pour augmenter le taux de récupération des matières résiduelles au moyen de formations, afin de sensibiliser la communauté au tri des matières résiduelles. Par ailleurs, l'implantation de la collecte de matières compostables et recyclables à YMX a été déployée dans l'ensemble des bâtiments, y compris ceux des locataires. Enfin, ADM a poursuivi le projet de tri des matières résiduelles et a continué de remettre des denrées aux organisations Moisson Montréal et Le Chaînon.
- L'intégration d'initiatives pour réduire la consommation de matières résiduelles. Depuis 2014, les aéronefs stationnés aux barrières de YUL sont alimentés en air conditionné et en chauffage par un tuyau; cet équipement permet de réduire significativement les émissions de GES en évitant d'utiliser des génératrices auxiliaires. Cependant, les tuyaux sont fragiles et leur durée d'utilisation est courte en raison des déchirures. Les équipes d'ADM ont trouvé un fournisseur montréalais pour les réparer et ainsi prolonger leur durée de vie.

Verdissement et biodiversité

- La poursuite des efforts de verdissement des sites aéroportuaires et des communautés avoisinantes. Cette année, plusieurs arbres ont été plantés sur notre terrain gazonné à Dorval, sur la rue Goldfinch. ADM a également contribué financièrement à des projets de plantation à l'École Gentilly de Dorval et l'École alternative Jonathan, à Saint-Laurent.

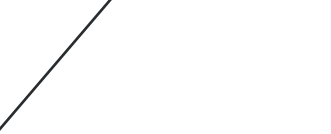
ADM a remporté le prix Projet vert ICI+ du Gala EnviroLys du Conseil des entreprises en technologies environnementales du Québec reconnaissant son engagement envers la protection de l'environnement par la création du parc écologique. Cet espace sera préservé et aménagé au bénéfice de toute la communauté, répondant à l'engagement de protéger les milieux à valeur écologique élevée sur les sites aéroportuaires.

Approvisionnement responsable

- La stratégie d'approvisionnement responsable d'ADM s'est vu remporter un prix Novae 2019 et se classe parmi les 20 meilleurs projets à impact de l'année. Celle-ci permet de réduire les impacts environnementaux des projets de construction, d'augmenter les contrats accordés à des entreprises d'économie sociale et de privilégier les achats de technologie propre, comme le camion électrique Ecotuned. En 2019, ADM a notamment fait appel à l'expertise d'une compagnie drummondvilloise spécialisée dans la fabrication de tapis entièrement faits de matériaux recyclés. Le Groupe Axess proposera une solution de plancher unique fait de pneus d'aéronefs recyclés pour le futur stationnement Econo Premium de YUL.

ADM a également poursuivi ses programmes de suivi de la qualité des eaux pluviales, sanitaires et souterraines ainsi que ses actions afin de maintenir une collaboration harmonieuse avec le milieu.





Gestion du climat sonore

À titre d'autorité aéroportuaire, ADM est responsable de l'élaboration d'un plan de gestion du climat sonore, de la mise sur pied du Comité consultatif sur le climat sonore et du traitement des plaintes relatives au bruit. La gestion du climat sonore demeure un dossier prioritaire pour ADM, qui doit assurer un équilibre entre le rôle de YUL comme acteur de développement du grand Montréal et le maintien d'une cohabitation harmonieuse avec les communautés riveraines. Des efforts soutenus sont déployés pour assurer cet équilibre.

Afin de réduire les impacts des activités liées à l'exploitation d'un aéroport international pour les communautés riveraines, ADM travaille avec ses partenaires Transports Canada, NAV CANADA, et les transporteurs aériens.

En plus d'analyser toutes les demandes d'exemption, ADM applique les restrictions en vigueur pour les horaires de vol à YUL. ADM rencontre régulièrement les transporteurs aériens qui ont effectué des vols à l'extérieur des heures d'exploitation afin d'exiger des plans d'action pour remédier à ces situations.

En 2019, ADM a octroyé 1103 exemptions aux transporteurs aériens, notamment pour des retards occasionnés pour des raisons hors du contrôle du transporteur, telles que les conditions météorologiques, des vérifications mécaniques et des délais opérationnels. Par ailleurs, 103 demandes d'exemption ont été refusées et 54 dossiers ont été soumis à Transports Canada pour enquête.

Mouvement d'aéronefs

Au cours des dernières années, malgré une augmentation significative du nombre de passagers, le nombre de mouvements est demeuré relativement stable. Ainsi, la croissance de YUL ne signifie pas une augmentation proportionnelle du nombre de mouvements.

Cette situation s'explique essentiellement par l'augmentation de la part relative du trafic international, qui utilise des avions transportant un plus grand nombre

de passagers par mouvement, ainsi que par des taux de remplissage plus élevés. Les avions sont plus gros, transportent plus de passagers et sont plus silencieux.

Mesure de bruit

Pour mesurer les niveaux de bruit, ADM dispose de huit stations de mesure de bruit, dont une mobile. ADM publie les niveaux de bruit L_{eq} enregistrés aux différentes stations de mesure de bruit autour de l'aéroport. Ces données sont disponibles sur son site Web, au admtl.com.

Plan de gestion du climat sonore

Afin d'adopter un mode de gestion plus efficace, ADM a élaboré un plan d'action ayant pour objectif d'optimiser la gestion du climat sonore et de favoriser l'acceptabilité sociale de ses activités. ADM a retenu les services de la firme d'experts Helios pour un accompagnement dans le dossier. Les meilleures pratiques de 30 aéroports internationaux de référence ont été analysées afin d'établir ce plan d'action.

Le Plan d'action sur la gestion du climat sonore 2019-2023 rassemble plusieurs actions dans huit catégories:

- Opérations nocturnes
- Flottes plus silencieuses
- Procédures d'atténuation du bruit (atterrissage et décollage)
- Mesure du bruit et rapports sur le climat sonore
- Gestion des plaintes
- Planification du territoire
- Relations avec les communautés riveraines
- Système de pistes préférentielles

Ce plan a été présenté au Comité consultatif sur le climat sonore, qui constitue un forum efficace d'échange d'informations, de discussion et de consultation quant à toute question relative au climat sonore.

YUL Aéroport international Montréal-Trudeau
2000 à 2019



Le Plan d'action sur la gestion du climat sonore 2019-2023 a aussi été présenté à des élus des villes de Dorval, Pointe-Claire, Ville Mont-Royal et des arrondissements de Saint-Laurent, Ahuntsic-Cartierville, Lachine, Rosemont-La Petite-Patrie, Anjou, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension et Saint-Léonard.

ADM souhaite recueillir les commentaires des citoyens et des citoyennes des communautés riveraines de YUL à l'égard du Plan d'action. Celui-ci a donc fait l'objet d'une consultation en ligne, de décembre 2019 à mars 2020.

WebTrak, l'une des mesures importantes de ce plan, est accessible en ligne via le site Web d'ADM depuis mai 2019. Avec cet outil, les citoyens peuvent visualiser les trajectoires des avions, leur altitude, leur modèle, le niveau de bruit enregistré aux stations de mesure de bruit, et soumettre des plaintes le cas échéant.

ADM s'est également dotée d'un Engagement sur la gestion des plaintes en 2019.

Information aux citoyens

Afin de mieux informer les citoyens sur les activités pouvant influencer le climat sonore autour de l'aéroport, ADM met à leur disposition plusieurs outils:

- Une infolettre envoyée par courrier électronique et publiée sur le site admtl.com.
- La plateforme Viewpoint, qui permet aux citoyens de déposer leur plainte en utilisant le formulaire sur le site Web d'ADM. Cette application permet la création d'un compte, accélérant ainsi le processus. Les plaintes sont automatiquement enregistrées dans le système de gestion du climat sonore et liées au mouvement aérien correspondant.
- Une ligne téléphonique (514 633-3351) et une adresse courriel (info@admtl.com) dédiées.
- Une section du site Web qui comporte une foire aux questions sur le climat sonore.

Le marché de l'emploi, toujours fort dans la région métropolitaine, amène les employeurs à revoir et à repenser continuellement leur manière de faire afin d'attirer les meilleurs talents. ADM n'est pas à l'abri de cette tendance, et, encore cette année, l'équipe des ressources humaines a redoublé d'efforts pour offrir aux employés les outils nécessaires pour qu'ils s'investissent avec passion dans la mission de l'organisation.

Pour y arriver, plusieurs initiatives ont été adoptées au cours de l'année:

- L'élaboration de diverses stratégies permettant de faire évoluer la culture d'entreprise vers une culture de service. En 2019, à la suite du lancement de la nouvelle plateforme de marque, une mise à jour des valeurs d'entreprise a été effectuée afin de mieux refléter la réalité d'ADM aujourd'hui. Ces nouvelles valeurs ont été élaborées de façon à assurer une continuité avec les anciennes. Celles-ci sont désormais: Fiabilité – Audace – Collaboration – Ouverture – Passion.
- Une réflexion sur le leadership a été menée dans le but de revisiter le profil de compétences de gestion en ayant comme impératif de le simplifier et d'assurer un arrimage optimal avec les nouvelles valeurs d'ADM.
- L'expérience que vivent les passagers repose sur l'engagement des employés d'ADM et des 13 000 employés de la communauté aéroportuaire. Afin de devenir un aéroport de référence qui offre des expériences remarquables à l'image du caractère unique de Montréal, l'équipe des ressources humaines a collaboré étroitement avec la direction et l'Expérience client dans la conception d'un plan de transformation culturelle visant à créer une expérience client unifiée à l'échelle de YUL.
- Une nouvelle approche plus flexible a été implantée pour mesurer l'engagement des employés et rehausser ce niveau d'engagement par le déploiement de plans d'action ciblés et évolutifs. Cette année, le sondage a

relevé que 79% des employés sont fortement engagés, ce qui représente une augmentation considérable par rapport à celui qui a été réalisé en 2017.

- En 2019, le module de recrutement du système modulaire de gestion des ressources humaines, basé sur une technologie infonuagique, a été mis à niveau afin d'accroître la capacité de l'équipe d'acquisition de talents, qui doit s'ajuster à une demande croissante de la part de ses clients.

Gestion des talents

En 2019, la gestion des talents continue d'être une priorité organisationnelle afin de bâtir la capacité humaine de l'organisation dans un contexte de forte croissance. Au regard de cette forte croissance, l'organisation a entrepris d'importantes transformations et déploie différentes mesures pour faciliter la gestion et l'appropriation des changements.

Les rencontres entre employés et gestionnaires continuent de se dérouler sous le thème du dialogue afin d'aborder les sujets liés aux talents, soit: la génération de valeur, l'utilisation des forces naturelles, l'élaboration de plans de développement. Le processus de gestion de la performance prévoit, en fin d'année, des revues de talents des équipes. Cette étape nourrit l'exercice de planification de main-d'œuvre, enrichie par une approche structurée d'évaluation quantitative et qualitative des compétences requises dans le futur. Une analyse des risques et vulnérabilités pour les postes critiques est également complétée.

Santé globale

Le programme de santé globale Équilibre, en place depuis 2018 et destiné aux employés, a pris son erre d'aller. Plusieurs nouvelles activités et initiatives ont été mises en place et s'avèrent très populaires auprès des employés, dont les cours d'activité physique en milieu de travail.

En matière de santé et sécurité au travail, les Comités locaux de santé et sécurité ont poursuivi leurs efforts afin de maintenir un milieu de travail sécuritaire et respectueux des normes relatives à la santé et sécurité au travail (SST). Le souci d'assurer un environnement sécuritaire en tout temps a conduit ADM et ses employés à créer des outils permettant le transfert de la culture SST, et ce, dès l'arrivée de nouveaux employés. À ce titre, une vidéo d'entreprise démontrant l'importance portée à la SST et mettant de l'avant plusieurs corps de métier a été conçue. Les réclamations auprès de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) sont également en baisse de manière considérable. Il est à noter qu'aucun incident avec blessure requérant un arrêt de travail n'est survenu au cours des trois derniers mois de l'année.

Relations de travail

En 2019, ADM a continué de travailler au développement et à la consolidation d'une approche collaborative visant la résolution proactive des enjeux. Grâce à cette approche, ADM a atteint un niveau de collaboration patronal-syndical avec le syndicat des employés de métier, qui se manifeste par d'ambitieux projets jamais réalisés auparavant:

- L'élaboration d'un projet pilote rendu possible grâce à la confiance réciproque des parties et des employés du groupe des électromécaniciens air qui travaillent ensemble depuis l'été 2019 à la création d'équipes semi-autonomes. Cette initiative vise à reconnaître le professionnalisme et l'apport de ce groupe en leur octroyant l'autonomie requise dans l'exercice de leurs fonctions.
- D'autre part, alors que la convention collective de cette unité syndicale vient à échéance en mars 2020, il a déjà été convenu d'entamer son processus de renouvellement d'une manière jamais utilisée auparavant, soit la négociation raisonnée. Cette démarche démontre la volonté des parties de poursuivre des discussions

ouvertes visant une résolution proactive des enjeux. Afin de se familiariser à cette approche, les parties ont participé à une formation commune sur le sujet, créant ainsi une autre belle occasion de tisser des liens.

La convention collective de l'unité des employés administratifs et professionnels ainsi que du soutien administratif est venue à échéance à la fin de l'année 2019. Les parties ont amorcé le processus de négociation, et ce dernier suit son cours.

La convention collective de l'unité des pompiers viendra quant à elle à échéance à la fin de l'année 2020.

Rémunération globale

ADM souhaite se prémunir des effets que pourraient occasionner la pénurie de main-d'œuvre ainsi que les nombreuses entraves routières sur le réseau montréalais sur sa capacité d'attirer et de retenir les talents. C'est donc dans cette optique qu'ADM poursuit sa démarche d'actualisation des conditions de travail pour y injecter une dose d'innovation. Des groupes de discussion avec les différentes catégories d'employés ont ainsi été organisés afin de bien cerner les besoins et les attentes des employés. Un groupe de travail s'est également penché sur les mesures de mitigation pouvant être mises en place afin de réduire les conséquences de la fermeture de la ligne de train de Deux-Montagnes pour permettre les travaux du REM.

Dotation

Au total, 167 postes ont été pourvus en 2019. Le programme de proposition de candidatures a mené à 25 embauches, ce qui représente environ 15% des embauches totales. À la fin de l'année, l'effectif totalisait 720 employés réguliers. Le taux de roulement est passé de 10,6% en 2018 à 23,2% en 2019. Cette hausse s'explique notamment par une importante restructuration qui a été réalisée en début d'année et qui a mené à l'impartition des emplois associés au service à la clientèle et au bureau des permis.

Ressources humaines

Principaux indicateurs liés aux ressources humaines

Indicateurs	2019	2018
Employés réguliers	720	587
Formation (heures)	9 544	10 315
Postes comblés	167	166
Départs à la retraite	21	14
Taux de roulement ¹	23,2	10,6
Taux d'absentéisme	6,22	6,2
Taux de fréquence ²	2,88	3,0
Taux de gravité ³	106,5	66,9
Taux d'incidence ⁴	16,3	15,0

¹ Taux de roulement: pourcentage de l'effectif qui quitte l'organisation au cours d'une année
² Taux de fréquence: nombre de réclamations soumises à la CNESST
³ Taux de gravité: nombre de jours perdus par 200 000 heures travaillées
⁴ Taux d'incidence: nombre d'employés absents annuellement par tranche de 1000 assurés



Grand merci à tous nos employés

Dominique Charest • Patrick Lebeau • Lyne Michaud • François Lallemand • Sylvie Pagé • Mélanie Beaulieu • Raymond Lecompte • René Simard • Michel Fillion • Bernard Dubé • Josée Piédalue • Gilles Fortin • Yves Després • Michel Léveillé • Gérald Villeneuve • Gilles Marcil • Richard Demers • Daniel St-Pierre • Daniel Gagné • Robert Arcand • Jocelyne Ferland • Line Lanthier • Élie Elhindy • Michel Roy • Christine Meloche • Daniel Cinq-Mars • Joanne Bergeron • Louis Despins • Manon Libersan-Laniel • Pierre Audette • Robert Lefebvre • Pierre Marineau • Pierre Moser • Johanne Nadeau • Pierre Lalonde • Lise Sabourin • Ronald Therrien • Pierre-Yves Roy • Georges Kamran • Patrick Demers • André Picard • Donald Campeau • Stéphane Bourassa • Caroline Beaudoin • Paul Fex • Jean Gratton • Jacques Paradis • Sylvain Massicotte • Sylvain Marchand • Yves Charlebois • Jean-François Tanguay • Yvan Bélanger • Michel Giroux • Sylvain Fauteux • Guillaume Dorval • Guylain Fortier • Marie-Hélène Deveau • Hugues Massicotte • Stéphane Rolland • Sylvain Léger • Marie-Josée Germain • Carole Ladouceur • Paul Mongeau • Bruno Gélinas • Luc Fortin • Annie Saccaro • François Villeneuve • Lyne Gilbert • Denis Piché • Philippe-Alexandre Brunet • Stéphane Boudrias • Luc Charbonneau • André Dulude • Michel Legault • Diane Tellier • Daniel Rose • Martin Le Jossec • Marie-Andrée Abraham • Serge Bouchard • Charles Aubé • Steve Jodoin • Yves Cloutier • Donald Desrosiers • Martin Thériault • Mario Contant • Lise Lafleur • Frédéric Guénette • Stéphane Lemay • Alexandra Richard • Dany Bolduc • Yanick Choquette • Luc Renaud • Dominique Piché • Sylvie Charbonneau • Robert Poulin • Julie Desparois • Ferdinando Colavita • Patrizia Marchei • Stevens Castonguay • Yvan Lafontaine • Karl Brochu • Melanie Aussant • Jean-Yves Jacob • Rémi Savoie • Geneviève Meunier • Pierre-Luc Dupré • Joe Lugara • Lise Richard • Serge Lapierre • Louise Duplessis • Joana Panagiotopoulos • Paolo Sbragia • Claude Berger • Christine Touchette • Martin Gagné • Louis Joncas • Marcel Bénard • Daniel Deslongchamps • Sylvain Taillon • Walter Dafoe • Ivan Chouinard • Éric Lalonde • Francis Lapierre • Raymond Plouffe • Nathalie Desrosiers • Jean-Luc Vanier • Julie Boissonneau • Marie-Josée Boyer • Benoît Marcil • Geneviève Lacoste • Daniel Gobeil • Simon Lalande • Yvon Hunter • François Primeau • Jean-Martin Bélisle • Pascal Marsan • Marc-André Turcotte • Jasen Beaulieu • Diane Lussier • Houria Saadallah • Sébastien Champagne • Richard Lafond • Patrice Jalbert • Patrick Gingras • Guy Landry • Guerdy Louis-Jacques • Laurie Talluto • Pascale Bouchard • Joël Dauphinais • Julie Larose • Denis Boucher • Frédéric Campeau • Marc Tétrault • Michel Dupras • Éric Lalonde • Yan Doyon • Patrice Fortin • Gilles Turcotte • Anne Marcotte • Benoît Teste • Étienne Therrien B. • Sébastien Turcot • Josée Dubois • Claude Hurtubise • Yves Guérin • Luc Paulin • Marc-André Chrétien • David-Yoan Denis • Marc-André Allaire • Dany Ouellet • Rémi Perron • Luc Veilleux • Daniel Chamass • Guylaine Thibault • Alex Payer • Yanick Bélisle • Ricardo Mendoza • Marc Vallières • François Dionne • Nathalie Blanchard • Darren Klenk • Cherley Théard • Claude Gauthier • J.A. Denis Leduc • Jean-Sébastien Lord • Yan Lavoie • Benoît Hamelin • Luc Bélanger • Richard Tétreault • René Roy • Sylvain Jutras • Benoît Bissonnette • Guy Champoux • Simon Lafrance-Thibodeau • Pascal St-Onge • Amélie Côté • Denis Arsenault • Martine Lemire • Dominic Landry • Jacques Carlos • Yannick Phaneuf • Renée Lebel • Michel Vertefeuille • Kimberly Ann Bois • Francis Bullaert • Stéphane Picard • Alain Bégin • Patrick Gendreau • Benoît Rochon • Jean-Claude Martel • Yanick Adams • Éric Clément • Gilbert Bouchard • Stéphane Hamel • Michel Crête • Stacy McNeven • Mario Dumouchel • Patrick St-Amand • Fanny Brasseur • Philippe Houle • Ronald Leduc • Ghislain Ouellet • Alejandra Juge Velez • Cynthia Hurteau • Martin Gamache • Lyne Chalifoux • Denis Boucher • Alexander Leonard • Gaétan Brousseau • Jean-Christophe Labruguière • Ginette Benoit • Michel Proulx • Dominique Latraverse • Diane Bourque • Mélanie Sarris • Fabienne Saint-Pierre • Ginette Cyr • Simon Riquier St-Pierre • Pierre Gony • Isabelle Tétrault • Ivett Gorena Klaric • Rock Martin Chapados • Benoit Masson • Alex Bonazzuoli • Sébastien Champion • Jonathan Gingras • Stéphane Bélisle • Nathalie St-Aubin • Mario Giroux • Éric Godmer • Sylvain Bélanger • Simon Bélanger • Marcel Bourdeau • Charles Quinn Jr. • Philippe Rainville • Lorraine Fournel • Guy Richer • Nicolas-Fridolin Simard • Dominic Paillé • Jules Lamontagne • Eve-Emmanuelle Brisebois • Julien Girard • Nadia de Champlain • Mostafa Sbait • Niki Elias • Marc-André Côté • Éric Montplaisir • Pierre Boily • Érik Groeneveld • Jonathan Ducreux • Amélie Marchand • Karima Bendaoued • Benoit-Patrick Huneault • Martin Brochu • Simon Dazé-Garant • André Courchesne • Alain Brisebois • Hugues Martin • François Dionne • Steve Parenteau • Sidy Doukouré • Philippe Larivière • Simon Leblond • Sergio Valente • Caroline Houle • Pierre Élie • Jean Bérubé • Camille Jr Bélisle • Marie-Claude Desgagnés • Abdelouahid Tadimi • Jean-Marc Debon • Kodjo Blagogee • Nasreddine Tissaoui • Jean-Christophe Côté • Philippe Dussault • Luc Bédard • Christian Bergeron • Josée Thibeault • Karine Richard O'Connell • Nathalie Boisvert • Vincent Chartier • Olivier Préfontaine • François-Xavier Hébert • Sylvain Beauvais • Marie-Noëlle Côté • Benadad Mentor • Alexandre Jacquaz • Christian Dallaire • Carmen Leduc • Pierre Cusson • Karl Rioux • Pierre St-Denis • Vincent Cormier • Éric Martel • Yanick Lajeunesse • Vincent Beauchamp • Maxime Turgeon • Maxime Clermont • Nicolas Boucher • Myrrha Dubé • Roy Téodoro Landicho • Éric Latreille • Marc-André Bleau • Carlos Sanchez • Caroline Ouellette • Danik Laurence • Anne-Marie Urban • Jonathan Bathurst • Fiona Robertson • Jean-Philippe Guénette • Hélène Bélanger • Francis Labrie • François Pellerin • Antoine Faucher • Benjamin Rathé • Jean-Philippe Beaudry • Denis Joly • Marc Peterson • Éric Corbeil • Pierre Beauchamp • Luc Berthiaume • Jonathan Chaloux • Mathieu Héту • Gérald Aubé • Younes Sarradi • Mathieu Jalbert • Pierre St-Onge • Yajyavalk Canniah • François Gagliardi • Alexandre Bertrand • Philippe Gagnon • Victor Delia • Pierre Lacoste • Johanne Bacha • Martin Cattaneo • Mario Ranellucci • Youri Thonon Perras • Charles Gratton • Lucas Donato • Pierre Beaulieu • Patrick Levert • Pierre-Marc Boulanger • Jean-Francois



Larin • Pascal Martin • Sylvain Martel • Richard Parent • Robert Lauzon • Louis-Philip Fafard Mongeau • Sarah Talbot • Nathalie Dubé • Martine St-Arnaud • Maxime Roy • Mathieu Blais • Lakdar Kamouche • Michel Duval • Marie-Félicité Gignac • Geneviève Rioux • Rawaa Al Rishan • Nancy Price • Tania Major • Aymeric Dussart • Paula Fernandes • Angel Sanabria • Mathieu Choquette • Noemi Lopez • Sylvie Gravel • Michel Chiocchetti • Michèle Verreault • Benoit Lavallée • Frédéric Nadeau • Luka Bessette • Francis Vanier • Ellen Gaudet • Richard Paulin • Olivier Massie • Sabino Tobon Ramos • Danny Lefrançois • Claude Ruel • David Rochon • Marc-Antoine Dawson • Christopher-Élie Honeine • François Cousineau • Liette Ménard • Daniel Kelly • Laurent Martin • Jaison Decelles • Jonathan Marceau • William Renke • Alain-André Perron • Aminata Fofana • Hugues Charbonneau • Christopher Dixon • Angélique Trotel • Mélissa Desroches • Jean-François Aboud • Benoit Poliquin • Dominique Delattre • Michel Poupart • Antonio Petrecca • Alain Klimczak • Sébastien Arnaud • Pascal Genest • Marco Dubé • Alain Morissette • Michel Archambault • Ricardo Gonzalez • Éric Quesnel • Nancy Noël • Anick Poirier • Andreas Klein • Isabelle Grenier • Lee Martin • Alexandre Simard • Any T. Fréreau • Jonathan Fortin • Michel Audet • Karine Blais • Guillaume Dumais • Marylène Martel • Erwin Banno • Jessica Moyaert • Michèle Haddad • Hanen Dhakouani • Marc Robillard • Sebastien Tapp • Catherine Phan • Arthur Boidin • Jérémy Létourneau • Marc-André Geoffrion Bédard • Patrick Witty • Marc-André Therrien • Philippe Martel • Julie Leduc • Pierre-André Lefebvre • Troy Morren • Alexandre Désorcy • Pierre Bellemare • Mathieu Gagnon • Emanuelle Roy-Paradis • Younes Bouda • Mounia Hatimi • Alexandre Brie • Elsa Valérie Duré-Gabriel • Maude Canuel • Yves Gagnier • Édith Lajule • Rim Mansouri • Laurence Cusson • Antoine Charbel • Martine Viau • Jessica Deschênes • William Carrera • Olivier Beauséjour • David Théorêt • Mario Lampron • Bernard Lamothe • Jonathan Blais • Aziz Amezian El Kaddaoui • Jocelyn Pronovost • Guillaume Prud'homme • Sawsan Eid • Gustave Morin • Guylaine Gauthier • Mathieu Morin • Carlos Gonzalez • Claudia Caceres • Carl Lajoie • Jean-François Vivier • Fatemah Muhammad • Alexandre Laverdière • James Jean Eldebs • Florent Lebourg • Karim Benani • Marguerite Karteris • Hamed Ben Fredj • Danny Coveney • Farid Loumi • Glaucimery De Oliveira • Philippe Stas • Yves Beausoleil • Simon Latraverse • Samuel Bérard • Daniel Cloutier • Stéphanie Chéhadé • Dominic Cammarata • Benoit Corbeil • Karine Sinclair • Jean-Gabriel Côté • Linda Ledoux • Dominick Ledoux • Paul Durocher • Jean-François Mills • Patrick Genest • Pierre-Marc Séguin • Luc Poirier • Vincent Carrière • Mathieu Bader • Said Azanar • Julie Lauzon • Ginette Maillé • Yvon Boudreault • Christian Côté • Nadji Brassard Tremblay • Pierre Loyer • Julie Moisan • Gabriel Brousseau • Roxanne Deschamps-Jetté • Jean-François Brossoit • Marie-Josée Delorme • Yannick Leroux • Anne-Sophie Hamel-Longtin • Fabienne Rossignol • Stéphane Larin • Laurent Beauregard • Maxime Richard • David Pelletier • Jean-Simon L. Théorêt • Éric Bessette • Guy Robichaud • Nichola Paquette • Jan-Michel Taillefer • Sophie Prégent • Stéphane Bouchard • Francis Larocque • Éric Paquet • Martin Filiatrault • Annie Lacroix • Patrick Goulet • Félix Valois • Achille Clément • Alain Goodhue • Christopher Gervais • Catherine Séguin • Luc Courchesne • Alejandra Ramirez Posso • Dominic Zappitelli • Éric Baillargeon • Laurie Desrochers • Antonio Gallo • Xavier Perro • Cynthia Presseault • Maxime Théroux • Stéphane Lapierre • Jocelyn Parent • Martin Massé • Daniel Beaulieu • Mireille Ntolo • Yanick Leonard • Hicham Zerious • Michael Tremblay • Dominic Quesnel • Amel Farsaoui • René Bastien • Isabelle Paradis • François Boudreau • Marie-Christine Sivière • Martin Lamothe • Maxime Lambert • Aleksandra Mikolajska • Julie Dubeau • Pascale Girard • Luc Nadon • Khalid Joumayl • Isabelle Aubé • Xavier Torroella • Claude Lemieux • Alexandre Thériault • Ghislain Riendeau • Ahmed Ghali • Mirna Bakhos • Sebastiano Vasquez • Sylvain Choinière • Philippe Riopel • Jonathan Roy • Erika Shanks • Samantha Venneri • Premendra Soochit • Gabriel Ménard • Richard Smith • Fanny Bédard • Marc-André Majeau • Aimrick Larose • Dominic Robichaud • Éric Meunier • Simon Boulanger • Éric José Guipi Bopala • Zhong Zhao • Raoul Poulin • Stéphanie Moran • Patrice Badeau • Marc-André Doucet-Beauchamp • René Courchesne • Philippe Charron • Yann Goulet-Demers • Samuel Fex • André-Philippe Thibault • Alexandre Ouellet-Hébert • Jonathan Beaudoin • Claude Brisebois • Pascal Daigle • Antoine Lambert • Olivia Nuozzi • Marion Cocquempot • Karl-Harold Mercier • Elizabeth Ménard-Laberge • Ghislain Paré • David Makonnen • Dania El-Aintabli • Frédérique Laquerre • Mark Ruel • Diane Barbussi • Pierre-Marc Drouin • Benoit Lapierre • Ali Allouchi • Florence Delaby • Philippe Frizon • Arean Badri • Christian Bérubé • Justine Destrubé • Pascal Villeneuve • Jonathan Cartier • Bogdan Birza • Julien Charest-Landry • Étienne Séguin-Dupuis • Ariana Rosa Rojas Diaz • Coralie Lebeau-De Marinis • Sabrina Tremblay • Sarah Quimet • Vincent Rémillard • Serge Topalian • Éric Berry • Andre Villeneuve • Jonathan Beaulne • Isabelle Bérubé • Marc-Olivier Lamothe • Maude Gemme-Lacombe • Kevin Beauchamp • Gregory Kaller • Caroline Salvail • Édith Beaulieu • Anne-Marie Michaud • Viviane Gaudreau • Isabelle Bérard • Seifeldin Khafagy • Yousra Abdelouafi • Hélène Charreyre • Anis Berrada • Jérôme Lavoie • Carlos Gurréonéro • Emmanuelle Hoga • Miryam Said • Sylvain Boucher • Stéphane Mailhot • Marie-France Bouchard • Mathieu Frenette • Vincent Blécourt • Steven Tormey • Louise Savard • Amélie Champagne • Mohamed Ait Lounis • Lisa-Marie Veillette • Pascal Michaud • Rana Nassereddine • Michael L'Heureux • Abirham Sinniah • Dylan Ford • Marc-Antoine Dupéré • Gabriel Verge • Chloé Sanscartier • Claudly Jean-Louis • Patricia Barrette • Sid Ahmed Cherifa • Angelina Barre • Benoit Vigneault • Guillermo Esteban Quesada Ramos • Nicolas Smith • Emmanuelle Lavoie • Jacynthe Proulx • Alex Mallet • Jérémy Ferland • Ben Ibrahim Fofana • Jean-Sébastien Audy • Michel McDuff • Nicolas Rolland • Geneviève Bégin • Stéphane Hébert • Chad-Anthony Trentin • Alex Fafard Aubin • Antonio Polletta • Gilles Blais • Mickaël Deschênes • Sébastien Meese • Félix Laberge • Pasquale Delli Fraine • Frédéric Thériault • Richard Rodgers • Steve Beaulac • Robert Bertrand • Bruno Côté • Robert Daoust • Abdelouadoud Lemri Ouadrhiri

Communauté

En 2019, le déploiement de la nouvelle image de marque a permis de repositionner YUL comme étant l'aéroport de sa ville et, tout comme YMX, qui fait rayonner le grand Montréal, participe à son développement économique et contribue à en faire une destination de choix. ADM s'identifie à sa métropole, se voit comme un membre actif de sa communauté et a le souci de maintenir une relation étroite avec la collectivité. À cet effet, ADM a développé de nouveaux partenariats et s'est impliquée dans diverses causes sociales.

Partenariats

ADM a renforcé son implication dans sa communauté avec :

- La tenue de la 2^e Semaine de l'aviation civile. ADM a contribué aux activités pour souligner le 75^e anniversaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), organisées par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) en collaboration avec la Ville de Montréal.
- La consolidation du partenariat avec la Chambre de commerce et d'industrie de Mirabel, grâce à l'organisation d'une activité réunissant la communauté de YMX et les membres de la Chambre de commerce à l'Aérocité.
- Une participation soutenue aux activités d'Équiterre, du Conseil régional de l'environnement de Montréal, Trajectoire Québec et de Jour de la Terre.
- Des ententes renouvelées avec la CCMM, Montréal international, AéroMontréal, Tourisme Montréal, le Conseil des relations internationales de Montréal, le Conseil du patronat du Québec, la Jeune Chambre de commerce de Montréal, la Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île, la Chambre de commerce italienne et celle de Saint-Laurent-Mont-Royal.
- Des contributions à la tenue d'événements dans la métropole, tels que le Forum économique international des Amériques.
- Une implication dans le Fonds YUL 375 idées permettant à une quinzaine de jeunes entrepreneurs d'obtenir un financement pour lancer un projet. Parmi les projets financés, mentionnons La Tasse, qui est disponible dans plus de 300 établissements, dont le Café Java U et le Paramount à YUL.
- La poursuite de la collaboration avec MT Lab, une organisation qui teste des projets de jeunes entreprises québécoises dans divers aspects des opérations, notamment pour rehausser l'expérience client à YUL.
- Une contribution à des programmes de recherche renommés de l'Université du Québec à Montréal (UQAM) permettant la création de forums d'échanges et d'apprentissage.

Vivez Montréal
Vibrante ♥ Festive + Multiculturelle ♥ Surprenante + Chaleureuse ♥ Passionnante

Des espaces d'exposition dans
l'aéroport visant à promouvoir
la culture et l'art montréalais.

#YULART

Live Montréal

Vibrant ♥ Festive + Multicultural ♥ Surprising + Welcoming ♥ Exhilarating

Exhibit spaces
in the airport to promote
Montréal culture & art.

Communauté

Montréal dans tous ses états

Depuis 2017, l'enseigne « MONTRÉAL » en façade de l'aérogare se transforme au gré des événements. Cette année, elle a entre autres arboré les couleurs arc-en-ciel de la Fierté, le damier noir et blanc du Grand Prix de Montréal et le logo des Canadiens de Montréal pour souligner l'ouverture de la saison de hockey. Avec ces habillages, ADM offre une vitrine sur sa ville, tout en reflétant le caractère chaleureux et accueillant de la métropole. Il s'agit aussi d'une façon de soutenir les événements et les causes chères aux Québécois, tels que la campagne Bell Cause pour la cause. Pour la première fois, son logo a été affiché sur la façade de YUL dans le but d'offrir une grande visibilité à la cause de la santé mentale.

ADM vise également à faire la promotion des artistes locaux dans l'aérogare à travers le programme YULArt. Cette année, l'illustratrice montréalaise Cécile Gariépy a réalisé une imposante murale de près de six mètres de haut rappelant les ruelles vivantes de la métropole avec ses motifs et couleurs éclatantes. L'œuvre peut être admirée par les passagers de la zone transfrontalière à YUL.

L'exposition *Le Montréal*, mettant à l'honneur les caractéristiques phares de Montréal grâce au talent de 62 créateurs québécois qui ont produit des œuvres artistiques et littéraires en hommage aux célèbres couvertures du magazine The New Yorker, peut être contemplée dans l'espace du tunnel situé en zone domestique. Ce projet a été accueilli à YUL dans le but de rehausser l'expérience du parcours des passagers et de contribuer à faire vivre la « Montréalitude ».

Implication sociale

Alors qu'ADM veille à bien cibler et concentrer ses efforts auprès de sa communauté, de nouvelles lignes directrices en matière de dons et de commandites sont en cours d'élaboration. Déjà, en 2019, ADM a procédé à une réévaluation de ses diverses implications sociales afin d'assurer une plus grande contribution aux organismes qu'elle soutient.

Ainsi, ADM a :

- Soutenu le projet Bâtir pour mieux nourrir de Moisson Laurentides, pour lequel une somme de 10 000 \$ a été remise.



- Joint le programme Opération retour à l'école de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, qui encourage la persévérance scolaire auprès des jeunes fréquentant les écoles secondaires de la région métropolitaine.
- Appuyé le programme d'accessibilité et de collecte des dons de monnaies étrangères, grâce auquel près de 30 000 dollars ont été remis à l'organisme Kéroul.
- Contribué à la campagne de financement du Théâtre du Nouveau Monde, de la cathédrale Christ Church et de Centraide, pour laquelle les employés d'ADM ont généreusement contribué en remettant une somme record de 304 776 \$.
- Organisé la septième édition de l'activité Enfants en première en partenariat avec Air Transat, Autisme Montréal, À pas de Géant et Olympiques spéciaux. Cette journée unique permet aux enfants présentant des troubles du spectre de l'autisme (TSA) ou des limitations fonctionnelles de se familiariser avec le processus aéroportuaire de façon à réduire leurs appréhensions à l'égard d'un voyage en avion. Cette année, près de 300 participants ont pu expérimenter le parcours d'un voyageur dans un aéroport, de l'arrivée au parc de stationnement jusqu'à l'embarquement et à l'annonce des mesures de sécurité à bord.

- Soutenu ses employés impliqués dans de nombreuses causes, dont le 48 HEURES VÉLO de la fondation Fais-Un-Voeu Québec. D'ailleurs, ADM a prêté gracieusement les installations de Mirabel pour la tenue de l'activité caritative pour une troisième année consécutive. Les pompiers du Service d'incendie d'ADM ont quant à eux participé pour la troisième fois au Défi Gratte-Ciel, un exploit sportif pour lequel les participants amassent des dons au profit de l'association Dystrophie musculaire Canada. Les membres de la Sûreté aéroportuaire ont poursuivi leur implication pour le transport d'organes entre YUL et les centres hospitaliers.
- Participé à des dizaines d'activités en lien notamment avec les domaines de l'éducation, de l'entrepreneuriat et de la culture.

Enfin, cet automne, des employés d'ADM ont contribué à la revitalisation d'une zone d'entreposage du site aéroportuaire où des résidus de construction s'étaient accumulés au cours des années. Après environ 400 heures de travail, ils ont réussi à récupérer 90 % des matériaux, pour ensuite les vendre sur le marché des métaux recyclés. Ainsi, une somme de 120 000 \$ a été amassée puis remise à Centraide, une initiative qui démontre que les employés d'ADM ont à cœur le développement durable dans leur quotidien !



2019

Analyse par la direction de la situation financière



Analyse par la direction de la situation financière

et des résultats consolidés d’exploitation pour l’exercice terminé le 31 décembre 2019

APERÇU GÉNÉRAL

ADM est l’autorité aéroportuaire du grand Montréal responsable de la gestion, de l’exploitation et du développement de YUL et de YMX en vertu d’un bail conclu avec Transports Canada en 1992 et dont l’échéance est le 31 juillet 2072. Société à but non lucratif et sans capital-actions, ADM ne verse aucun dividende. Payant un loyer à Transports Canada basé sur ses revenus, ADM assure elle-même le financement de ses programmes d’immobilisations.

SOMMAIRE FINANCIER

(en millions de dollars)	2019	2018 ¹	Variation (%)
Produits	707,0 \$	645,0 \$	9,6
Charges d'exploitation	236,9 \$	214,9 \$	10,2
Paie­ments versés en remplace­ment d’impôts aux municipalités (PERI)	39,9	38,4	3,9
Loyer à Transports Canada	76,6	69,3	10,5
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles	160,0	151,0	6,0
Charges financières (nettes)	96,7	103,2	(6,3)
Total des charges	610,1 \$	576,8 \$	5,8
Excédent des produits par rapport aux charges avant quote-part et impôts	96,9 \$	68,2 \$	42,1
Quote-part des résultats d’une coentreprise	0,5	-	-
Impôts sur le résultat	0,4	-	-
Excédent des produits par rapport aux charges	97,8 \$	68,2 \$	43,4
BAIIA	353,6 \$	322,4 \$	9,7
<i>BAIIA en % des produits</i>	50,0 %	50,0 %	-

¹ Redressé, voir note 1 c) des états financiers consolidés.

Les états financiers consolidés d’ADM sont dressés conformément aux normes internationales d’information financière (IFRS). ADM présente le BAIIA, qui est une mesure financière n’ayant pas de sens prescrit par les IFRS. Il est donc peu probable que l’on puisse le comparer avec des mesures du même type présentées dans des sociétés autres. Le BAIIA est défini par ADM comme étant l’excédent des produits par rapport aux charges avant impôts, charges financières, amortissement et dépréciation des immobilisations et quote-part des résultats d’une coentreprise. Ce dernier est utilisé par la direction comme indicateur pour évaluer la performance opérationnelle. Le BAIIA a pour objet d’apporter de l’information supplémentaire et ne devrait pas remplacer d’autres mesures du rendement préparées en vertu des IFRS.

Le tableau suivant présente le rapprochement du BAIIA, mesure financière non conforme aux IFRS, avec l’excédent des produits par rapport aux charges mesuré selon les IFRS :

(en millions de dollars)	2019	2018 ¹
Excédent des produits par rapport aux charges	97,8 \$	68,2 \$
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles	160,0	151,0
Charges financières (nettes)	96,7	103,2
Quote-part des résultats d’une coentreprise	(0,5)	-
Impôts sur le résultat	(0,4)	-
BAIIA	353,6 \$	322,4 \$

¹ Redressé, voir note 1 c) des états financiers consolidés.

FAITS SAILLANTS

BAIIA

Le BAIIA s’est établi à 353,6 M\$ pour l’exercice clos le 31 décembre 2019, une performance supérieure de 31,2 M\$ ou 9,7 % par rapport à 2018. En pourcentage des produits, le BAIIA s’est maintenu à 50,0 % en 2019.

Investissements

Les investissements totaux d’ADM ont atteint 351,7 M\$, en 2019 (219,8 M\$, en 2018). À YUL, les travaux ont porté notamment sur :

- La construction du stationnement public Albert-de-Niverville (P4);
- La réhabilitation de la piste 06G-24D et de ses voies de circulation;
- Les travaux préparatoires et de construction de la station du REM de l’aéroport;
- La construction du centre de correspondance permanent;
- Le réaménagement du réseau routier afin d’accéder au chantier de la station du REM de l’aéroport;
- Les travaux relatifs à la revue de la zone mixte des départs.

Au cours de 2019, les investissements dans les aéroports ont été financés par les flux de trésorerie provenant des activités d’exploitation, y compris les frais d’améliorations aéroportuaires (FAA), ainsi que par la dette à long terme.

PRODUITS

(en millions de dollars)	2019	2018	Variation (%)
Activités aéronautiques	250,6 \$	228,5 \$	9,7
FAA	236,4	215,1	9,9
Stationnements et transports au sol	98,5	92,3	6,7
Concessions	61,9	59,9	3,3
Immobiliers et autres	59,6	49,2	21,1
Total des produits	707,0 \$	645,0 \$	9,6

Les produits se sont élevés à 707,0 M\$ en 2019, soit une augmentation de 62,0 M\$ ou 9,6 % par rapport à 2018.

Activités aéronautiques

Les produits tirés des activités aéronautiques se sont élevés à 250,6 M\$ en 2019, une hausse de 22,1 M\$ ou 9,7 % par rapport à 2018. Ces revenus se composent principalement des droits d’atterrissage et des redevances générales d’aérogare perçus des sociétés aériennes et représentent 35,4 % (35,4 %, en 2018) de l’ensemble des revenus d’ADM. Cette hausse est principalement attribuable à l’accroissement du trafic de passagers et des activités des transporteurs ainsi qu’aux augmentations tarifaires de 2,5 %, le tout net des programmes incitatifs et promotionnels pour assurer le développement de la desserte aérienne en matière de variété et de qualité de destinations.

FAA

Les produits générés par les FAA ont totalisé 236,4 M\$, en 2019, en hausse de 21,3 M\$ ou 9,9% par rapport à 2018. Ces revenus, qui représentent 33,4 % (33,4 %, en 2018) de l'ensemble des revenus d'ADM, sont entièrement affectés au financement de l'amélioration et du développement des infrastructures aéroportuaires, y compris le remboursement du capital et le paiement des intérêts sur la dette à long terme. Des FAA sont payés par tous les passagers au départ de YUL, à l'exception ceux qui sont en correspondance. La hausse de ces revenus est attribuable à l'accroissement du trafic de passagers ainsi qu'à l'augmentation tarifaire. Le tarif de ces derniers est passé de 25\$ à 30\$ par passager le 1^{er} avril 2018.

Stationnements et transports au sol

Les produits tirés des stationnements et des transports au sol se sont chiffrés à 98,5 M\$, en 2019, en hausse de 6,2 M\$ ou 6,7% par rapport à 2018. Ces revenus totalisent 13,9 % (14,3 %, en 2018) de l'ensemble des revenus d'ADM. La croissance de ces produits est principalement attribuable à des hausses de tarifs ainsi qu'à la mise en place d'une charge auprès des loueurs de véhicules, à compter du 1^{er} février 2019, afin de récupérer les coûts d'investissement reliés à l'aménagement du nouveau site pour ces derniers.

Concessions

Les concessions ont généré des produits de 61,9 M\$, en 2019, en hausse de 2,0 M\$ ou 3,3% par rapport à 2018. Ces derniers totalisent 8,8 % (9,3 %, en 2018) de l'ensemble des revenus d'ADM. L'augmentation de ces produits est principalement attribuable à la croissance du trafic de passagers et à la hausse des tarifs de certaines concessions, notamment pour les boutiques hors-taxes et les restaurants.

Immobiliers et autres

Les produits immobiliers et autres se sont élevés à 59,6 M\$, en 2019, en hausse de 10,4 M\$ ou 21,1% par rapport à 2018, et représentent 8,5 % (7,6 %, en 2018) de l'ensemble des revenus d'ADM. Ces produits proviennent surtout de la location de terrains, de bâtiments et d'espaces, ainsi que des revenus tirés des filiales. L'augmentation est principalement attribuable à un gain sur la disposition de bâtiments.

CHARGES

(en millions de dollars)	2019	2018	Variation (%)
Salaires et charges sociales	76,5 \$	77,2 \$	(0,9)
Entretien et services	112,4	92,2	21,9
Biens et services publics	22,6	22,7	-
Autres charges d'exploitation	25,4	22,8	11,4
PERI	39,9	38,4	3,9
Loyer à Transports Canada	76,6	69,3	10,5
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles	160,0	151,0	6,0
Charges financières (nettes)	96,7	103,2	(6,3)
Total des charges	610,1 \$	576,8 \$	5,8

Le total des charges s'est élevé à 610,1 M\$, en 2019, soit une augmentation de 33,3 M\$ ou 5,8% par rapport à 2018.

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales ont légèrement baissé passant de 77,2 M\$, en 2018 à 76,5 M\$, en 2019, une diminution de 0,7 M\$ ou 0,9%. Cette variation est attribuable à l'augmentation des salaires capitalisés aux investissements et à la baisse de la charge de retraite, contrebalancée par les hausses statutaires et l'augmentation des effectifs.

Entretien et services

Les frais d'entretien et de services se sont chiffrés à 112,4 M\$, en 2019 en hausse de 20,2 M\$, ou 21,9% par rapport à 2018. Cette catégorie de dépenses comprend les frais pour l'entretien des infrastructures et des équipements aéroportuaires, le coût des services d'exploitation impartis à l'externe, les honoraires juridiques et professionnels ainsi que les frais des technologies de l'information. L'augmentation de ces charges est principalement due aux mesures de mitigation pour maintenir un haut niveau de service et de fluidité pour les voyageurs dans un contexte de sous-capacité de l'infrastructure, aux coûts liés à la transition du modèle opérationnel de la technologie, aux démarches exploratoires liées au programme de développement côté air et aux initiatives d'amélioration de la compétitivité.

Biens et services publics

Les biens et les services publics comprennent le coût du matériel et des fournitures requises pour les opérations quotidiennes et l'entretien de l'équipement, le carburant, les produits dégraçants, l'électricité et les frais de chauffage. Ces derniers sont demeurés stables à 22,6 M\$, en 2019, par rapport à 22,7 M\$, en 2018.

Autres charges d'exploitation

Les autres charges d'exploitation sont passées de 22,8 M\$, en 2018 à 25,4 M\$, en 2019, une augmentation de 2,6 M\$ ou 11,4 %. Ces coûts comprennent notamment les frais de perception des FAA, les frais de publicité et promotion ainsi que les frais de formation et d'assurances. La hausse de cette catégorie de dépenses est notamment attribuable à l'augmentation des frais de perception des FAA versés aux compagnies aériennes et conséquente à l'accroissement du trafic de passagers et à la hausse tarifaire de ces derniers à compter du 1^{er} avril 2018.

PERI

Les PERI ont augmenté de 1,5 M\$ ou 3,9%, pour s'établir à 39,9 M\$ en 2019. Cette hausse est principalement liée à la révision des estimés de la valeur foncière des actifs d'ADM pour les années antérieures par Services publics et Approvisionnement Canada.

Loyer à Transports Canada

Le loyer à Transports Canada s'est établi à 76,6 M\$, en hausse de 7,3 M\$ ou 10,5% par rapport à l'exercice 2018. Cette hausse est directement liée à l'augmentation des revenus d'ADM, le loyer étant calculé en fonction d'un pourcentage de ces derniers.

Les transferts aux gouvernements, qui comprennent le loyer à Transports Canada et les PERI, ont atteint 116,5 M\$, en 2019 et représentent 16,5% des revenus totaux (107,7 M\$ et 16,7% respectivement, en 2018).

Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles

L'amortissement et la dépréciation des immobilisations corporelles se sont élevés à 160,0 M\$ en 2019, ce qui représente une hausse de 9,0 M\$ ou 6,0 % par rapport à l'exercice précédent, résultant, d'une part, de l'amortissement accéléré pour des actifs dont la durée de vie a été revue à la baisse en raison des travaux prévus du Programme de développement côté ville, et d'autre part, de la mise en service de projets complétés au cours de 2018 et 2019.

Charges financières (nettes)

Les charges financières sont présentées nettes des produits financiers. Ces charges ont baissé à 96,7 M\$ par rapport à 103,2 M\$ en 2018, soit une diminution de 6,5 M\$ ou 6,3%. Cette variation s'explique principalement par la hausse des intérêts capitalisés aux projets d'immobilisations.

Excédent des produits par rapport aux charges

L'exercice terminé le 31 décembre 2019 s'est soldé par un excédent des produits par rapport aux charges de 97,8 M\$, comparativement à 68,2 M\$ pour l'exercice 2018.

PERSPECTIVES FINANCIÈRES POUR 2019

Le 11 mars 2020, l'Organisation mondiale de la Santé a décrété que le virus COVID-19 était devenu une pandémie, et ceci a eu, et devrait continuer à avoir un impact négatif sur la demande de transport aérien à l'échelle mondiale. Par conséquent, ADM a connu une baisse importante du trafic de passagers et des activités des transporteurs en mars et avril 2020 comparé à 2019 et anticipe une baisse marquée du trafic de passagers pour l'année 2020. Cette situation est attribuable aux annulations de vols et d'itinéraires, et aux interdictions de vol imposées aux compagnies aériennes conséquentes aux avertissements lancés et aux restrictions de déplacement imposées par les différentes autorités gouvernementales à travers le monde. Cette baisse significative des activités a des impacts négatifs importants sur les opérations d'ADM et ses produits, notamment sur les revenus aéronautiques et les FAA, ainsi que ceux qui sont générés par les stationnements, transports au sol et les concessions. En plus des répercussions négatives sur les diverses sources de revenus, des interruptions ont été constatées au niveau des chaînes d'approvisionnement et des services impartis à des tiers en plus de la main-d'œuvre. Certains collaborateurs se retrouvent en difficulté financière en raison de la dépression économique résultant de la pandémie et demandent à ce que leurs contrats soient renégociés, ou même annulés de façon permanente, afin d'alléger leurs obligations financières.

La pandémie a forcé ADM à procéder à une réduction de coûts importante et à revoir et à prioriser son programme d'investissements en capital afin de s'assurer d'avoir les liquidités nécessaires pour respecter ses obligations financières. De plus, ADM a émis pour 500 M\$ d'obligations au mois d'avril 2020, lui permettant ainsi le financement de ses activités générales et la poursuite de certains de ses projets en capital, incluant le travail de conception et de planification de ses grands programmes.

Malgré un environnement difficile, les agences de notation de crédit Moody's et DBRS ont confirmé les cotes de crédit respectives A1 et A (élevée), liées aux dettes garanties sénior d'ADM et maintiennent une perspective « stable ». ADM peut donc affirmer que ses cotes de crédit n'ont pas été affectées jusqu'à maintenant.

La situation évolue rapidement, et divers acteurs gouvernementaux mettent en place des mesures afin de limiter la propagation de ce virus. ADM met également en place des mesures de mitigation afin d'atténuer les répercussions négatives de la COVID-19 tout en maintenant un espace sécuritaire tant pour les passagers que ses employés et partenaires sur le site aéroportuaire.

La pandémie aura des effets directs et indirects sur la performance financière d'ADM, en 2020. Par contre, la direction croit que la baisse d'activités sera temporaire et que les mesures d'atténuation mises en place seront suffisantes pour traverser cette période difficile. Les opérations normales pourront éventuellement reprendre une fois que la propagation du virus sera contenue. ADM continue de surveiller de près la situation, afin de répondre rapidement aux changements.

NORMES INTERNATIONALES D'INFORMATION FINANCIÈRE (IFRS)

Des nouvelles normes, interprétations des normes existantes et de nouveaux amendements ont été publiés et sont en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2019, notamment IFRS 16, *Contrats de location*. Les états financiers consolidés d'ADM incluent l'application rétrospective de cette dernière, et il n'y a eu aucun autre impact sur les états financiers consolidés d'ADM. La note 1 c) afférente aux états financiers consolidés décrit la nouvelle norme IFRS 16 ainsi que l'incidence de son application sur l'année 2018.

Le Bureau international des normes comptables continue de proposer des changements aux IFRS. Selon la direction, aucune nouvelle norme ni modification aux normes existantes en vigueur au 1^{er} janvier 2020 n'auront d'impact sur les états financiers consolidés d'ADM.

2019

Rapport sur la gouvernance

Les membres du conseil d'administration



Danielle Laberge
Présidente du Conseil
Professeure émérite,
Université du Québec
à Montréal



Suzanne Rancourt
Vice-présidente du Conseil
Présidente du Comité
des immobilisations et
d'environnement
Administratrice de sociétés



Yves Beauchamp
Administrateur
Président du Comité dédié -
Programme côté ville
Vice-principal, Administration
et finances, Université McGill



Marc G. Bruneau
Administrateur
Associé et vice-président
exécutif de Valeurs Mobilières
WhiteHaven Inc.



Marie-Hélène Nolet
Administratrice
Vice-présidente, Stratégie et
support aux programmes,
BDC Services-conseils



Michel A. Brunet
Administrateur
Avocat-conseil principal,
Dentons Canada S.E.N.C.R.L.



Alain Côté
Administrateur
Président du Comité d'audit
Administrateur de sociétés



Yves Dufresne
Administrateur
Administrateur de sociétés



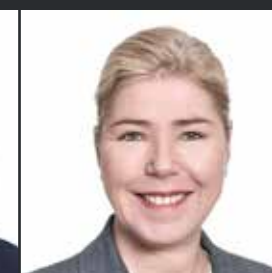
Yves Filion
Administrateur
Président, Consultation
Yves Filion Inc.



Louise Roy
Administratrice
Chancelière émérite,
Université de Montréal
et présidente du conseil, CIRANO



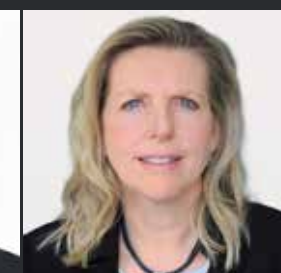
Hélène V. Gagnon
Administratrice
Vice-présidente, Affaires
publiques et communications
mondiales, CAE



Mélanie Kau
Administratrice
Présidente du Comité
de gouvernance et des
ressources humaines
Administratrice de sociétés



Robert Lefebvre
Administrateur
Administrateur de sociétés



Ann MacDonald
Administratrice
Chef de l'exploitation,
Bone Structure



Philippe Rainville
Administrateur
Président-directeur général,
Aéroports de Montréal

Rapport sur la gouvernance

Pratiques en matière de régie d’entreprise

Bien que non assujettie aux règles de gouvernance qui régissent les compagnies publiques, ADM adhère aux pratiques de divulgation et de gouvernance imposées à ces dernières en les adaptant à son statut de société sans capital-actions. Pour obtenir plus de détails, veuillez consulter le site Web admtl.com.

Conseil d’administration

Le Conseil d’administration assume la responsabilité de la gérance d’ADM. Il exerce toute l’autorité et tous les pouvoirs, pose tous les actes et fait tout ce qu’ADM est autorisée à exercer ou à faire en vertu de la loi, de ses statuts ou de ses règlements administratifs, à moins que la loi ou ses règlements administratifs n’exigent que ceux-ci ne soient exercés que par l’assemblée des membres d’ADM. Le Conseil d’administration assume la responsabilité de la régie d’entreprise et de la reddition de comptes aux instances auxquelles ADM doit faire rapport.

Le Conseil d’administration se compose actuellement de 15 administrateurs, dont 13 sont désignés par le Conseil et 2 par le Gouvernement du Canada.

Quatre organismes de mise en candidature sont appelés à soumettre, sur demande, le nom de trois candidats dont le profil correspond aux compétences recherchées par le Conseil d’administration, et ce, pour chaque poste qui doit être pourvu. Ces organismes de mise en candidature, nommés dans les règlements administratifs d’ADM, sont le Gouvernement du Québec (un poste), la Communauté métropolitaine de Montréal (cinq postes), la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (trois postes) et les transporteurs principaux faisant affaire à YUL (deux postes). Le président-directeur général est administrateur de facto d’ADM, et le Conseil d’administration peut nommer un quinzième administrateur.

Le mandat des administrateurs est d’une durée maximale de 3 ans et est renouvelable, pourvu que la durée totale des mandats qui auront été confiés à un administrateur donné ne dépasse pas 9 ans ou, par dérogation à ce qui précède, n’excède pas 12 ans.

Le Conseil d’administration s’est réuni à neuf reprises, en 2019. Les aspects les plus importants du plan stratégique d’ADM ont été traités par ses membres. Les dossiers des investissements requis par la croissance du trafic de passagers à YUL demeurent des enjeux importants et continuent de faire l’objet d’une attention particulière, tout comme l’approbation des contrats majeurs d’ADM et le suivi du dossier du REM.

En juillet 2019, Normand Legault, qui assumait la présidence du Conseil d’administration depuis le 16 septembre 2015, a quitté ses fonctions. Il terminait alors son troisième mandat à titre d’administrateur, ce qui correspond aux nombres d’années maximales permises selon les règles de gouvernance en vigueur. Administratrice d’ADM depuis huit ans et vice-présidente du Conseil d’administration depuis l’automne 2018, Danielle Laberge a été élue pour succéder en tant que présidente du Conseil.

Sept nouveaux administrateurs ont également été nommés au cours de l’année 2019 en remplacement de membres qui ont vu leur mandat arriver à échéance.

Comité d’audit

Le Comité d’audit joue un rôle essentiel dans la bonne gouvernance financière d’ADM, notamment au chapitre de la surveillance (i) de la qualité, de l’intégrité et de la communication de l’information financière, (ii) de la gestion administrative, des contrôles internes, et des audits internes, et (iii) des audits externes. Il appuie le Conseil d’administration et lui fait rapport périodiquement sur le résultat de ses travaux, notamment quant aux questions relatives aux affaires financières et aux audits internes et externes, de même que dans l’exercice de ses

responsabilités à l’égard des régimes de retraite et dans l’acquittement de ses obligations à ce sujet.

Plus particulièrement, le Comité d’audit révisé et recommande à l’approbation du Conseil d’administration les budgets annuels ainsi que les états financiers trimestriels et annuels. Il révisé les flux de trésorerie et recommande toute forme de financement requis par ADM. Il revoit les systèmes de comptabilité interne, les procédures et l’efficacité des contrôles financiers. Il s’assure de l’intégrité de l’information financière d’ADM, de sa conformité aux normes comptables applicables ainsi que du respect des obligations d’ADM en vertu de son bail, de la réglementation et de toute plateforme de financement. Ses autres responsabilités visent le plan d’audit, l’examen des résultats de l’audit externe, la nomination des auditeurs externes, les certificats de la direction, l’octroi des contrats sujets à l’approbation du Conseil d’administration et des contrats à revenus, ainsi que les politiques de délégation d’autorité et d’acquisition de biens et services. En outre, le Comité d’audit établit un programme annuel d’audit interne, s’assure de son exécution et en examine le rapport.

De plus, en ce qui concerne les régimes de retraite, le Comité veille à établir et à faire approuver les objectifs et stratégies afférents, à assurer une saine gouvernance et à maintenir des communications transparentes avec les intervenants, dont le Comité de retraite. Ce faisant, il prépare les dossiers décisionnels relatifs aux régimes de retraite et plus spécifiquement quant au plan de gouverne, aux règles des régimes, à la gestion financière (placements et capitalisation) et à la conformité.

Le Comité d’audit est composé de: Alain Côté (président du Comité), Marc G. Bruneau, Yves Filion et Marie-Hélène Nolet.

Comité des immobilisations et d’environnement

Le Comité des immobilisations et d’environnement appuie le Conseil d’administration, notamment quant à l’approbation et à l’exécution du programme et des projets d’immobilisations et des projets majeurs, ainsi que la gouvernance en matière de technologies de l’information.

Il supervise l’application de la politique environnementale d’ADM et reçoit les rapports relatifs aux incidents et aux risques environnementaux majeurs.

Il s’assure du suivi des risques d’entreprise sous sa responsabilité et fait rapport de ce suivi en temps opportun auprès du Conseil d’administration. Plus particulièrement, le Comité des immobilisations et d’environnement revoit et recommande pour adoption par le Conseil d’administration le programme, les projets d’immobilisations et leur enveloppe budgétaire. Il fait un suivi budgétaire des projets majeurs du programme d’immobilisations approuvés par le Conseil d’administration, et fait un examen régulier de leur exécution et des risques liés à leur réalisation.

Le Comité des immobilisations et d’environnement s’assure également de la stabilité et de la sécurité de l’architecture informatique et des services de télécommunication utilisés et offerts par ADM, ainsi que de la protection des actifs informatiques et des données.

En matière environnementale, le Comité reçoit la reddition de comptes relativement à la politique environnementale d’ADM. Il reçoit un rapport relativement aux incidents environnementaux, approuve les mesures correctives appropriées par le biais des recommandations de la direction ou d’experts retenus à cette fin, le cas échéant, et s’assure de l’implantation des suivis des mesures correctives recommandées par la direction d’ADM.

Les membres du Comité des immobilisations et d’environnement sont: Suzanne Rancourt (présidente du Comité), Yves Beauchamp, Hélène V. Gagnon, Robert Lefebvre et Ann MacDonald.

Rapport sur la gouvernance

Comité de gouvernance et des ressources humaines

Le Comité de gouvernance et des ressources humaines appuie le Conseil d’administration en matière de gouvernance et de déontologie et en regard des relations entre ADM, la communauté, les parties prenantes et les autorités politiques. Il examine, approuve et recommande, le cas échéant, l’approbation de politiques, de pratiques et de programmes relatifs à la gestion des ressources humaines et à la planification de la relève.

De façon plus détaillée, il appuie le Conseil d’administration et lui fait rapport périodiquement sur le résultat de ses travaux, notamment quant aux questions relatives (i) à la gouvernance, y compris les pratiques de gouvernance d’ADM, le mode de fonctionnement et la taille du Conseil d’administration, les critères de sélection des administrateurs, le processus de communication et de consultation avec les organismes de mise en candidature, la rémunération des administrateurs, le code d’éthique et la politique de dénonciation des activités frauduleuses; (ii) aux communications et aux affaires publiques, en s’assurant que les politiques et stratégies sont aptes à maintenir la crédibilité et la bonne réputation d’ADM auprès de ses parties prenantes; et (iii) aux ressources humaines, y compris les politiques et programmes de rémunération globale, la politique salariale annuelle, ainsi que la description des fonctions, la rémunération et l’évaluation de la performance du président-directeur général.

Le Comité de gouvernance et des ressources humaines se compose des administrateurs suivants : Mélanie Kau (présidente du Comité), Michel Brunet, Yves Dufresne et Louise Roy.

Comité dédié – Programme côté ville

Le Comité dédié du Conseil d’administration pour le Programme de développement côté ville est un comité mixte composé de deux administrateurs d’ADM et de deux experts. Il a pour rôle d’assurer la surveillance du Programme de développement côté ville, d’assurer une prise de décision

éclairée en temps opportun, et d’approuver les différentes phases du Programme de développement côté ville selon sa délégation d’autorité. Il agit aussi à titre de conseiller stratégique à la direction du Programme de développement côté ville et offre conseils et perspectives basés sur ses expériences.

Le Comité est responsable de la surveillance et de la bonne conduite du Programme de développement côté ville et de ses projets. Il agit au nom du Conseil d’administration et est responsable de la reddition de comptes auprès de celui-ci. Il doit s’assurer d’une surveillance rigoureuse et diligente des risques du Programme de développement côté ville et de ses projets.

Les membres du Comité dédié – Programme de développement côté ville sont: Yves Beauchamp (membre interne et président du Comité), Robert Lefebvre (membre interne), Alain Bonnot (membre-expert externe) et Marc Rivard (membre-expert externe).

Comité consultatif communautaire

Le Comité consultatif communautaire appuie la direction d’ADM. Il a comme mandat de soumettre, lorsque requis, des observations pertinentes à l’égard de tout projet ou de toute décision touchant les sujets mentionnés à la partie 9 des règlements administratifs d’ADM. Le Comité consultatif communautaire se compose de membres issus d’organismes s’intéressant au développement aéroportuaire et représentant les diverses régions du Grand Montréal. Le Comité consultatif communautaire relève du président-directeur général. Le budget de fonctionnement du Comité consultatif communautaire est déterminé annuellement par le Conseil d’administration. Les membres sont nommés pour un mandat d’une durée de trois ans, renouvelable. En 2019, le Comité consultatif communautaire s’est réuni à trois reprises et a discuté des grands enjeux d’ADM. Plus spécifiquement, le Comité s’est penché sur le dossier des investissements requis par la croissance du trafic de passagers et a continué à suivre l’évolution du dossier des accès à YUL et à s’intéresser aux grands projets d’immobilisations d’ADM.

Les membres du Comité consultatif communautaire - 2019

Madame Ève Paré, présidente-directrice générale, Association des hôtels du grand Montréal (présidente du Comité consultatif communautaire);

Monsieur François Alepin, Club des professionnels du transport Québec;

Monsieur Paul Arseneault, titulaire de la Chaire de tourisme Transat, directeur du Réseau de veille en tourisme, vice-président Innovation MT Lab), professeur, Département de marketing, ESG UQAM;

Monsieur Pierre Bellerose, Conseiller stratégique sénior à Tourisme Montréal, président du CA de l’incubateur MT Lab;

Madame Suzanne Benoît, présidente-directrice générale, Aéro Montréal;

Monsieur Ghislain Bilodeau, premier vice-président – administrateur de la région Île de Montréal, FADOQ;

Monsieur Mario Boily, directeur général, Ville de Mirabel;

Monsieur Hubert Bolduc, président d’Investissement Québec International;

Monsieur Robert Bourbeau, directeur général, Cité de Dorval;

Madame Geneviève Brault-Sabourin, directrice générale, Chambre de commerce et d’industrie de Mirabel;

Monsieur Cameron Charlebois, directeur général Exécutif, Bureau du développement et de la planification des campus de l’Université McGill;

Madame France Dionne, directrice générale exécutive, Institut de tourisme et d’hôtellerie du Québec;

Monsieur Yves-Thomas Dorval, président-directeur général, Conseil du patronat du Québec;

Madame Véronique Doucet, directrice du Service du développement économique, Ville de Montréal;

Monsieur Joseph Huza, président-directeur général de la Chambre de commerce de l’Ouest-de-l’Île de Montréal;

Monsieur André Leclerc, directeur général, Kéroul;

Monsieur Denis Leclerc, président et chef de la direction, Écotech;

Madame Michelle LLambias Meunier, vice-présidente, Affaires publiques et corporatives, Chambre de commerce du Montréal métropolitain;

Madame Selena Lu, présidente, Jeune Chambre de commerce de Montréal;

Monsieur Robert Mercure, président-directeur général, Palais des congrès de Montréal;

Madame Catherine Morency, titulaire de la Chaire Mobilité, Polytechnique Montréal;

Monsieur Thomas Mulcair, président du conseil d’administration, Jour de la Terre;

Monsieur François Pépín, président, Trajectoire Québec;

Madame Véronique Proulx, présidente-directrice générale, Manufacturiers et Exportateurs du Québec;

Monsieur Martin Roy, président-directeur général du RÉMI (Regroupement des événements majeurs internationaux);

Madame Sylvie Séguin, directrice générale, Chambre de commerce et d’industrie de Saint-Laurent – Mont-Royal;

Monsieur Pierre Tremblay, ing., directeur général adjoint, Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec.

Rapport sur la gouvernance

Rémunération des administrateurs pour l’année 2019

	Présences Conseil d'administration	Présences Comité d'audit	Présences Comité des immobilisations et d'environnement	Présence Comité de gouvernance et des ressources humaines	Présences Comité dédié – Programme côté-vile	Honoraires	Jetons	Total
Yves Beauchamp ¹	4		2		2	17 917 \$	16 000 \$	33 917 \$
Jean-Jacques Bourgeault	6	4				26 250 \$	14 250 \$	40 500 \$
Marc G. Bruneau	10	6				35 000 \$	23 250 \$	58 250 \$
Michel A. Brunet ²	4			3		11 667 \$	10 500 \$	22 167 \$
Alain Côté ³	5	2				20 834 \$	9 750 \$	30 584 \$
Jean-Pierre Desrosiers	9	6				41 248 \$	21 750 \$	62 998 \$
José P. Dorais	5			4		20 417 \$	13 500 \$	33 917 \$
Yves Dufresne ⁴	4			3		11 667 \$	10 500 \$	22 167 \$
Yves Filion	8	2	4			35 000 \$	21 000 \$	56 000 \$
Hélène V. Gagnon	10		2	3		42 500 \$	23 250 \$	65 750 \$
Mélanie Kau	10			7		38 334 \$	24 750 \$	63 084 \$
Danielle Laberge Présidente du Conseil	10	6	2	3	1	107 500 \$	12 000 \$	119 500 \$
Robert Lefebvre	10		6		7	55 000 \$	47 750 \$	102 750 \$
Normand Legault	5	3	3	4		116 667 \$	---	116 667 \$
Ann MacDonald ⁵	5		2			17 500 \$	9 750 \$	27 250 \$
Mario Messier	6		4			26 250 \$	14 250 \$	40 500 \$
Marie-Hélène Nolet ⁶	7	2				20 417 \$	12 750 \$	33 167 \$
Danielle Poudrette	9		6			41 248 \$	21 750 \$	62 998 \$
Philippe Rainville	10	6	6	7	6	---	---	---
Suzanne Rancourt	10		6			38 333 \$	23 250 \$	61 583 \$
Louise Roy ⁷	2			1		5 832 \$	4 500 \$	10 332 \$
Total						729 581 \$	334 500 \$	1 064 081 \$

1 Début de mandat d’Yves Beauchamp: 19 septembre 2019 **2** Début de mandat de Michel A. Brunet: 19 septembre 2019
3 Début de mandat d’Alain Côté: 25 juillet 2019 **4** Début de mandat d’Yves Dufresne: 19 septembre 2019 **5** Début de mandat d’Ann MacDonald: 25 juillet 2019
6 Début de mandat de Marie-Hélène Nolet: 20 juin 2019 **7** Début de mandat de Louise Roy: 30 novembre 2019

Rémunération des dirigeants

Le salaire annuel du président et des autres membres du comité de gestion varie de 180 000 \$ à 450 000 \$.
De plus, une somme de 2,507 M\$ a été payée à titre de bonis de performance.

Administrateurs membres du conseil d’une société «émetteur assujetti»
Mélanie Kau, Alimentation Couche-Tard Inc.; Suzanne Rancourt, Groupe WSP Global inc.; Alain Côté, Goodfellow inc.



2019

Comité de gestion

Les membres du comité de gestion

Philippe Rainville, président-directeur général, **Joanne Bergeron**, vice-présidente, Ressources humaines et vice-présidente, Développement durable, **Sylvain Choinière**, vice-président, Affaires juridiques et secrétaire corporatif, **Aymeric Dussart**, vice-président, Technologies et innovation, **Charles A Gratton**, vice-président, Services commerciaux et développement immobilier, **Stéphane Lapierre**, vice-président, Exploitation et développement aérien, **Ginette Maillé**, vice-présidente, Finances et administration et chef de la direction financière, **Martin Massé**, vice-président, Affaires publiques.



Revue stratégique 2020-2024

Réussir la croissance

Le 11 mars 2019, l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) a décrété que la crise sanitaire internationale associée à la COVID-19 avait atteint le niveau de «pandémie».

Partout à travers le monde, les instances gouvernementales ont mis en place des mesures hors du commun pour limiter la propagation du virus. Au Canada, la fermeture des frontières force entre autres les transporteurs aériens à réduire graduellement leurs activités aériennes partout au pays et donc, à YUL. Ces mesures ont un impact considérable sur les opérations et les revenus d'ADM. La pandémie aura des effets directs et indirects sur la performance financière d'ADM ce qui entraînera des mesures sans précédent afin de conjuguer trois nouvelles priorités:

- 1. Minimiser la propagation du virus;
- 2. Adapter le niveau de service offert pour refléter la baisse drastique du trafic de passagers;
- 3. Réduire nos coûts pour faire en sorte de dégager un maximum de liquidités.

Compte tenu de cette situation exceptionnelle qui évolue de jour en jour, la revue stratégique 2020-2024, à travers laquelle ADM exprimait sa volonté de «réussir la croissance» en adaptant progressivement la capacité de YUL à l'augmentation du nombre de passagers, devra être considérablement revue. Alors que les équipes s'affairent à revoir les différents scénarios et projections, une chose est certaine: une importante chute des revenus et du trafic de passagers est à prévoir pour l'année, ce qui viendra passablement chambouler la feuille de route et le programme d'investissement prévus à la planification stratégique de l'organisation amorcée en 2018.

Notons qu'il s'agit d'une situation qui n'a pas de référence dans l'histoire. L'industrie aérienne demeure par ailleurs un modèle de résilience et l'aéroport Montréal-Trudeau sera prêt à reprendre son envol et le cours de ses activités normales dès que cela sera possible.

Transparence

Reddition de comptes

ADM a pour principes à la fois de rendre des comptes à la collectivité, de pratiquer la transparence dans ses relations avec ses clients et ses diverses parties prenantes, et de communiquer ouvertement avec le public. ADM rend compte de son administration de diverses façons, soit:

- En publiant un rapport annuel qui contient, outre les états financiers audités, des renseignements particuliers relatifs à la régie d'entreprise, à la rémunération des administrateurs et des dirigeants, et aux dérogations à la politique d'acquisition de biens et services;
- En publiant des communiqués à l'instar des sociétés cotées en bourse;
- En tenant une assemblée annuelle publique;
- En tenant une rencontre annuelle avec chacun des organismes de mise en candidature;
- En respectant les exigences financières des prêteurs obligataires et du syndicat bancaire.

ADM effectue également une tournée annuelle des conseils de ville ou d'arrondissement des collectivités environnantes, dont ceux de Dorval, de Pointe-Claire et de Saint-Laurent.

Consultation

En sus du travail effectué avec le Comité consultatif communautaire, ADM consulte ses diverses parties prenantes sur toute question pertinente relative à la gestion, à l'exploitation et au développement des aéroports, soit directement, soit par l'intermédiaire de comités mis sur pied expressément à cette fin.

En voici quelques exemples:

Comité consultatif sur le climat sonore

Composé de 15 membres désignés respectivement par la Ville de Montréal (1), les villes de Dorval et de Pointe-Claire ainsi que l'arrondissement Saint-Laurent (1 chacun),

Transports Canada (1), le gouvernement du Québec (1), NAV CANADA (1), les sociétés aériennes (3) et Aéroports de Montréal (5), ce comité se réunit régulièrement pour discuter des questions relatives au climat sonore.

Comité consultatif des compagnies aériennes

Ce comité constitue un forum efficace pour discuter de sujets d'intérêt commun aux transporteurs et pour les représenter officiellement lors de consultations ou de communications formelles avec Aéroports de Montréal, notamment quant au développement des infrastructures requises par l'offre grandissante de services aériens.

Comité des exploitants de l'aéroport

Regroupant des membres de la direction d'Aéroports de Montréal, des chefs d'escale de transporteurs ainsi que des représentants des services d'inspection fédéraux, de NAV CANADA, des manutentionnaires et d'autres fournisseurs de services à l'aviation, ce comité veille à la coordination des activités aéroportuaires.

Plan directeur

La mise à jour du Plan directeur de chacun des deux aéroports est requise tous les 10 ans et doit faire l'objet de consultations auprès de divers groupes selon ce qu'Aéroports de Montréal juge approprié, incluant les municipalités de Montréal, de Mirabel et le Comité consultatif communautaire. Une fois les commentaires reçus, la mise à jour doit ensuite être déposée auprès du ministre des Transports du Canada. Les plans directeurs de YUL et de YMX ont fait l'objet de consultations en 2013 et ont été déposés auprès du ministre des Transports du Canada. Ces plans couvrent la période 2013-2033.

Plan d'utilisation des sols

Un plan de consultation doit être déposé auprès de Transports Canada préalablement à toute modification du plan d'utilisation des sols. Ces consultations doivent être effectuées auprès du Comité consultatif communautaire ainsi qu'auprès de divers autres organismes, instances et ministères selon ce qu'Aéroports de Montréal juge approprié. Une demande d'approbation des modifications envisagées doit ensuite être déposée auprès du ministre des Transports du Canada.

Information

Le public dispose de différents moyens pour communiquer avec un représentant d'Aéroports de Montréal ou pour accéder à l'information relative aux activités d'ADM, y compris les suivants:

- En consultant le site Web d'Aéroports de Montréal à l'adresse admtl.com;
- En composant les numéros des renseignements généraux (514 633-3333 ou 1 800 465-1213);
- En remplissant une carte de commentaires disponible en différents endroits de l'aérogare;
- Le public voyageur peut également faire part de ses commentaires, questions ou suggestions soit par téléphone (514 633-3351), soit par télécopieur (514 394-7356) ou encore par courriel (yulclientele@admtl.com);
- En communiquant par écrit avec les Affaires publiques.

Aéroports de Montréal procède à des sondages sur une base continue afin de s'assurer que les services aéroportuaires répondent adéquatement aux attentes des clients; près de 2 300 passagers sont interviewés chaque trimestre sur différents aspects du service à la clientèle.



Rapport sur les contrats n’ayant pas fait l’objet d’un appel d’offres public

Conformément aux Principes d'imputabilité de Transports Canada, aux Règlements administratifs et à la Politique d'acquisition de biens et services d’Aéroports de Montréal, tous les contrats supérieurs à 125000\$ doivent faire l’objet d’un appel d’offres ouvert, à moins que le signataire autorisé, pour des motifs d’efficacité et de praticabilité, n’en décide autrement. Dans tous les cas, un processus de validation du prix est systématiquement appliqué.

Motifs de dérogation

- A. Lorsqu’Aéroports de Montréal considère qu’il est plus efficient d’octroyer un nouveau contrat à un fournisseur actuel, lorsque les fournisseurs des services ont acquis une expérience particulière en rapport avec le contrat précédent ou lorsqu’il est urgent d’entreprendre des travaux afin d’éviter de causer préjudice à la sécurité des lieux et personnes.
- B. Lorsque la technologie acquise demeure la propriété du fournisseur, est sous brevet ou licence, que l’expérience et l’expertise spécialisée du fournisseur sont quasi exclusives, ou que le maintien d’une source d’approvisionnement est indispensable compte tenu d’investissements importants déjà effectués pour établir un standard.

Contrats de 1 M\$ et plus :

Valeur du contrat	Entreprise	Nature du contrat	Motif
1 000 000\$	Nachur’s Alpine Solutions	Fourniture de formiate de sodium en cas d’urgence	A
1 100 000\$	Wipro Limited Canada	Logiciels-services de recherche, suivi et analyse de données machine (<i>big data</i>)	A
1 900 000\$	Les Constructions Serbec	Réaménagement des bureaux administratifs	A
1 998 361\$	Aero Mag 2000	Construction d’un deuxième bassin d’interception du glycol	A
3 400 000\$	Les Constructions Serbec	Travaux relatifs à la revue de la zone mixte des départs (lot 1)	A
4 309 149 \$	Roxboro Excavation	Relocalisation de la passerelle d’embarquement 72	A
1 030 000\$	Precise ParkLink	Équipements des stationnements	B
1 191 950\$	United Rotary brush corporation	Acquisition de brosses à balais de piste	B
1 600 000\$	Eurovia Québec Construction	Réfection des chaussées – travaux 2019	B

Contrats de moins de 1 M\$:

Motif de dérogation A – Compagnie (contrat)

Cummins Est Canada (achat d’un inverseur de transfert automatique), Décor au vent (fabrication et installation d’une structure en aluminium et de toiles tendues en vinyle), Lavi Industries (achat de séparateurs d’espace intérieur), Systèmes Urbains (relevé des puits d’accès électrique et télécom), Les Entreprises Serbec (ajout de bornes BIP et travaux connexes), Engie Services (fourniture d’équipements mécaniques, uDrop et tablettes pour le dépôt des bagages), C.A.L. Construction (aménagement d’espaces de bureaux), Martin & Levesque (vêtements de pompier), CMS Entrepreneurs Généraux (relocalisation d’aqueduc et ajout de vannes), Bell Canada (achat de matériel Data Domain et services professionnels), Sel Warwick (achat de formiate de sodium), UMAknow Solution (gestion des plaintes et des commentaires), Orama Marketing (enquêtes OGSC-ASQ), Opsis (gestion des carrousels internationaux et US), Preco-MSE (pieux et blindage), Enseignes Dominion (fabrication d’enseignes et de mobilier urbain), Precise ParkLink (achat de matériel pour stationnements), Autocar Chartrand (navettes pour stationnements), Materna Information & Communications Norway (mise en place de bornes d’impression d’étiquettes à bagages), Vision Box (projet pilote d’embarquement biométrique)

Motif de dérogation B – Compagnie (contrat)

Alstef Canada (ajout de capacité ITPC), ADB SafeGate (ajout et remplacement des unités de guidage VDGS, achat de lumières et d’accessoires pour feux de piste), Portes de garage Citadelle (achat de portes de garage), Jaquith Industries (fourniture de composantes des boîtes de lumières), Régulvar (contrôle, climatisation et chauffage du stationnement), Gastier MP (installation de chargeurs eGSE), Patlon Aircraft Industries (acquisition et installation de PCA’s), Chantry Limited (réservation des stationnements en ligne), Solutions Oxilio (enregistrement des communications radiocom), Bell Canada / Bell Mobilité (interréseautage Ethernet, acquisition de matériel Data Domain et de cartes SUP, services professionnels, système de distribution d’antennes et tête de ligne), Groupe Géomatik (services d’arpentage), Entretien McGill (lavage des surfaces vitrées), Valmont Structures (relocalisation de la passerelle d’embarquement 72), Synergie Électrique (entrepreneur électrique), Bédard Ressources (inspections sanitaires, clavardage sur la plateforme YUL Satisfaction), Arinc International of Canada (achat d’équipements CUPPS et kiosques APC), Vancouver Airport Authority (achat de bornes APC, bornes BIP), HoneywellI Limitée (mise à jour du logiciel EBI), Wipro Limited Canada (services professionnels de transition), Vio Numérique (gestion des médias sociaux), Siemens Canada (achat de caméras de surveillance), Kin&Co (service d’accompagnement Expérience client), Cobus Industries (achat d’autobus Cobus 3000), Aviramp (achat de rampes mobiles), TLD America Corporation, Air Canada, Palon, Keith Consolidated (achat d’équipements pour les opérations de Porter)

2019

États financiers consolidés

pour l'exercice clos le 31 décembre 2019

Rapport de la direction

La direction de la Société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers consolidés présentés dans son rapport annuel.

Ces états financiers consolidés ont été préparés selon les Normes internationales d'information financière (les « IFRS ») au moyen des méthodes comptables détaillées présentées dans les notes afférentes. Ils comprennent nécessairement des montants déterminés sur une base de critères acceptables à l'aide d'estimations justifiables et raisonnables de la direction. Les informations financières présentées ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à celles des états financiers consolidés.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la Société maintient des systèmes de contrôles internes efficaces et de qualité pour la comptabilisation de l'information financière et la gestion des biens, tout en s'assurant que les coûts sont raisonnables. Ces systèmes lui donnent l'assurance que l'information financière est pertinente, précise et fiable et que les actifs de la Société sont correctement comptabilisés et bien protégés.

Les auditeurs indépendants, KPMG, ont audité les états financiers consolidés de la Société. Leur rapport indique l'étendue de leur audit ainsi que leur opinion sur les états financiers consolidés.

Le Comité d'audit du Conseil d'administration se réunit périodiquement avec les auditeurs indépendants et avec la direction pour examiner l'étendue de l'audit et pour évaluer les comptes rendus de l'audit. Les états financiers consolidés ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration, par suite d'une recommandation du comité d'audit.

Le président-directeur général,



PHILIPPE RAINVILLE, CPA, CA

La vice-présidente aux finances et à l'administration,
et chef de la direction financière,



GINETTE MAILLÉ, CPA, CA

Le 19 mars 2020

ÉTATS FINANCIERS

- 83 État consolidé de l'actif net
- 84 État consolidé du résultat global
- 85 État consolidé de l'évolution de l'actif net
- 86 État consolidé des flux de trésorerie
- 87 Notes afférentes aux états financiers consolidés

Rapport des auditeurs indépendants

Aux administrateurs d’Aéroports de Montréal

Opinion

Nous avons effectué l’audit des états financiers consolidés d’Aéroports de Montréal (l’« entité »), qui comprennent :

- l’état consolidé de l’actif net au 31 décembre 2019;
- l’état consolidé du résultat global pour l’exercice clos à cette date;
- l’état consolidé de l’évolution de l’actif net pour l’exercice clos à cette date;
- l’état consolidé des flux de trésorerie pour l’exercice clos à cette date;
- ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables;

(ci-après, les « états financiers »).

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée de l’entité au 31 décembre 2019, ainsi que de sa performance financière consolidée et de ses flux de trésorerie consolidés pour l’exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d’information financière (« IFRS »).

Fondement de l’opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d’audit généralement reconnues du Canada.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « **Responsabilités des auditeurs à l’égard de l’audit des états financiers** » de notre rapport des auditeurs.

Nous sommes indépendants de l’entité conformément aux règles de déontologie qui sont pertinentes pour notre audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités qui nous incombent selon ces règles.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d’audit.

Observations – Changement de méthode comptable

Nous attirons l’attention sur la note 1 c) des états financiers consolidés, qui indique que l’entité a changé de méthode comptable pour les contrats de location et qu’elle a appliqué ce changement de façon rétrospective.

Notre opinion n’est pas modifiée à l’égard de ce point.

Responsabilité de la direction et des responsables de la gouvernance à l’égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux Normes internationales d’information financière (IFRS), ainsi que du contrôle interne qu’elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d’états financiers exempts d’anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d’erreurs.

Lors de la préparation des états financiers, c’est à la direction qu’il incombe d’évaluer la capacité de l’entité à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l’exploitation et d’appliquer le principe comptable de continuité d’exploitation, sauf si la direction a l’intention de liquider l’entité ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s’offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d’information financière de l’entité.

Responsabilité des auditeurs à l’égard de l’audit des états financiers

Nos objectifs sont d’obtenir l’assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d’anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d’erreurs, et de délivrer un rapport des auditeurs contenant notre opinion.

L’assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d’assurance, qui ne garantit toutefois pas qu’un audit réalisé conformément aux normes d’audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister.

Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d’erreurs, et elles sont considérées comme significatives lorsqu’il est raisonnable de s’attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d’un audit réalisé conformément aux normes d’audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d’esprit critique tout au long de cet audit.

En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d’erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d’audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Le risque de non-détection d’une anomalie significative résultant d’une fraude est plus élevé que celui d’une anomalie significative résultant d’une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;

- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l’audit afin de concevoir des procédures d’audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d’exprimer une opinion sur l’efficacité du contrôle interne de l’entité;

- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;

- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l’utilisation par la direction du principe comptable de continuité de l’exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l’existence ou non d’une incertitude significative liée à des événements ou à des situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l’entité à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l’existence d’une incertitude significative, nous sommes tenus d’attirer l’attention des lecteurs de notre rapport des auditeurs sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d’exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s’appuient sur les éléments probants obtenus jusqu’à la date de notre rapport des auditeurs. Toutefois, des événements ou des situations futurs pourraient amener l’entité à cesser son exploitation;

- nous évaluons la présentation d’ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d’une manière propre à donner une image fidèle;

Rapport des auditeurs indépendants

Aux administrateurs d’Aéroports de Montréal

- nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l’étendue et le calendrier prévus des travaux d’audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit;
- nous obtenons des éléments probants suffisants et appropriés concernant l’information financière des entités et activités de l’entité du groupe pour exprimer une opinion sur les états financiers. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la réalisation de l’audit du groupe, et assumons l’entière responsabilité de notre opinion d’audit.

*KPMG A.R.L. / S.R.N.C.R.L.**

Montréal, Canada

Le 19 mars 2020

*CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique n° A122264

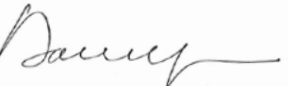
État consolidé de l’actif net

31 décembre 2019, avec informations comparatives de 2018
(en milliers de dollars canadiens)

	Note	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
			(note 1 c))	(note 1c))
ACTIFS				
Courants				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		117 962 \$	193 759 \$	193 125 \$
Encaisse affectée	2	55 880	55 492	54 978
Créances clients et autres débiteurs	3	47 840	34 358	36 956
Stocks		6 544	6 525	6 252
		228 226	290 134	291 311
Non courants				
Immobilisations corporelles	4	2 373 990	2 182 200	2 110 982
Actifs au titre des droits d'utilisation	5	19 245	16 426	15 765
Débiteurs		33 212	1 729	19 138
Participation dans une coentreprise	6	5 909	-	-
Autres actifs		30 796	28 439	25 733
		2 463 152	2 228 794	2 171 618
		2 691 378 \$	2 518 928 \$	2 462 929 \$
PASSIFS				
Courants				
Dettes fournisseurs et autres créditeurs		217 021 \$	163 938 \$	165 442 \$
Portion courante des obligations à long terme				
et obligations de location	7, 9	16 084	13 821	11 970
Provisions	10	11 050	8 931	9 587
Autres avantages du personnel	11	12 874	13 771	12 153
Produits reportés		1 416	3 741	4 321
		258 445	204 202	203 473
Non courants				
Obligations à long terme	9	1 986 886	1 999 949	2 011 424
Obligations de location	7	24 067	21 398	20 330
Passif au titre de la retraite	11	36 493	28 298	31 244
Produits reportés		45 497	46 054	51 715
Passifs d'impôt différé	12	177	-	-
		2 093 120	2 095 699	2 114 713
Engagements	18			
ACTIF NET				
Actif net de la Société		339 813	219 027	144 743
		2 691 378 \$	2 518 928 \$	2 462 929 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Au nom du Conseil d’administration, ces états financiers consolidés ont été approuvés le 19 mars 2020.



DANIELLE LABERGE, administrateur



ALAIN CÔTÉ, administrateur

État consolidé du résultat global

Exercice clos le 31 décembre 2019, avec informations comparatives de 2018
(en milliers de dollars canadiens)

	Note	2019	2018
			(note 1 c))
PRODUITS			
Activités aéronautiques		250 625 \$	228 494 \$
Frais d'améliorations aéroportuaires (« FAA »)	14	236 438	215 081
Stationnements et transports au sol		98 514	92 290
Concessions		61 878	59 884
Immobiliers		51 082	47 328
Autres produits		8 512	1 944
	13	707 049	645 021
CHARGES			
Salaires et charges sociales	11	76 501	77 169
Entretien et services		112 445	92 166
Biens et services publics		22 612	22 669
Frais de perception des FAA		9 640	8 770
Autres charges d'exploitation		15 716	14 210
Paievements versés en remplacement d'impôts aux municipalités		39 870	38 366
Loyer à Transports Canada	7	76 658	69 307
Amortissement des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation		160 021	148 251
Dépréciation des immobilisations corporelles		18	2 708
		513 481	473 616
Charges financières	13	102 017	107 317
Produits financiers	13	(5 292)	(4 086)
		96 725	103 231
		610 206	576 847
Excédent des produits par rapport aux charges avant quote-part et impôts		96 843	68 174
Quote-part des résultats d'une coentreprise		558	-
Impôts sur le résultat	12	398	-
EXCÉDENT DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES		97 799 \$	68 174 \$
Autres éléments du résultat global			
Poste qui ne sera pas reclassé ultérieurement à l'excédent des produits par rapport aux charges			
Avantages postérieurs à l'emploi			
Gains (pertes) actuariels des régimes à prestations définies		(5 582) \$	5 024 \$
Poste qui sera reclassé ultérieurement à l'excédent des produits par rapport aux charges			
Couverture de flux de trésorerie			
Reclassement à l'excédent des produits par rapport aux charges	13	1 086	1 086
		(4 496)	6 110
RÉSULTAT GLOBAL		93 303 \$	74 284 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

État consolidé de l'évolution de l'actif net

Exercice clos le 31 décembre 2019, avec informations comparatives de 2018
(en milliers de dollars canadiens)

	Note	2019	2018
Solde au début de l'exercice			
Solde déjà établi		219 027 \$	144 852 \$
Modifications comptables	1 c)	27 483	(109)
Solde redressé		246 510	144 743
Excédent des produits par rapport aux charges		97 799	68 174
Autres éléments du résultat global		(4 496)	6 110
Solde à la fin de l'exercice		339 813 \$	219 027 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

État consolidé des flux de trésorerie

Exercice clos le 31 décembre 2019, avec informations comparatives de 2018
(en milliers de dollars canadiens)

	Note	2019	2018
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION			
Excédent des produits par rapport aux charges		97 799 \$	68 174 \$
Ajustements pour :			
Impôts sur le résultat		(398)	-
Quote-part des résultats d'une coentreprise		(558)	-
Gain sur contrats de sous-location		(3 555)	-
Amortissement des immobilisations corporelles			
et des actifs au titre des droits d'utilisation		160 021	148 251
Dépréciation des immobilisations corporelles		18	2 708
Amortissement des avantages incitatifs relatifs aux baux		884	1 800
Variation des produits reportés		(7 985)	(6 241)
Loyer à Transports Canada	7	474	277
Charge de retraite		9 846	10 578
Charges financières		101 963	107 317
Produits financiers		(5 292)	(3 950)
		353 217	328 914
Contributions au régime de retraite		(7 233)	(8 500)
Variation des éléments du fonds de roulement	15	(18 734)	12 114
		327 250	332 528
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT			
Remboursement des obligations à long terme et des obligations de location		(14 024)	(11 990)
Encaisse affectée		(388)	(514)
Augmentation des produits reportés		5 103	-
Intérêts payés		(110 280)	(110 832)
		(119 589)	(123 336)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT			
Participation dans une coentreprise		(5 404)	-
Autres actifs non courants		(481)	408
Acquisition d'immobilisations corporelles		(283 293)	(213 625)
Produits découlant de la cession d'immobilisations corporelles		293	10
Produits découlant de contrats de location-financement		(8)	-
Intérêts reçus		5 435	4 649
		(283 458)	(208 558)
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(75 797)	634
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice		193 759	193 125
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE		117 962 \$	193 759 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

Aéroports de Montréal («ADM») a été constituée le 21 novembre 1989 à titre de corporation sans capital-actions en vertu de la Partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes* et prorogée le 23 mai 2014 sous la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif*. Son siège social, qui est aussi son établissement d'affaires principal, est situé au 800, place Leigh-Capreol, bureau 1000, Dorval (Québec) H4Y 0A5, Canada.

ADM (la «Société») est l'autorité aéroportuaire du grand Montréal responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de YUL, Aéroport international Montréal-Trudeau et de YMX, Aérocité internationale de Mirabel.

Dans une perspective de développement durable, la mission de la Société consiste à :

- Connecter Montréal et le monde entier par le talent et la passion de nos équipes;
- Offrir une prestation de service remarquable, sécuritaire et performante tout en assurant la mise en valeur de nos installations;
- Contribuer à la prospérité de notre communauté en incarnant la vitalité du grand Montréal.

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Les principales méthodes comptables ayant servi à la préparation des présents états financiers consolidés sont résumées ci-dessous :

A) Déclaration de conformité

Les états financiers consolidés ont été préparés selon les méthodes comptables énoncées par les Normes internationales d'information financière («IFRS») en vigueur au 31 décembre 2019. Certaines informations comparatives ont été reclassées afin qu'elles soient conformes à la présentation des états financiers consolidés de l'exercice à l'étude.

La publication des états financiers consolidés a été approuvée par le Conseil d'administration le 19 mars 2020.

B) Base d'évaluation

Ces états financiers consolidés sont préparés selon la méthode du coût historique, à l'exception de certains instruments financiers évalués à la juste valeur ainsi que du passif au titre de la retraite qui est évalué comme il est décrit dans la section «Avantages postérieurs à l'emploi». Le coût historique est généralement la juste valeur de la contrepartie donnée pour acquérir des actifs.

Ces états financiers consolidés sont exprimés en dollars canadiens arrondis au millier le plus près.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

C) Modifications de méthodes comptables

De nouvelles normes, amendements et interprétations des normes existantes ont été publiés et sont en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2019. Les modifications de méthodes comptables et leur incidence sur les états financiers consolidés sont les suivantes :

IAS 19, Avantages du personnel

L'IASB a apporté des modifications à l'IAS 19, Avantages du personnel en lien avec la modification, la réduction ou la liquidation d'un régime à prestations définies. Les amendements sont en vigueur pour les périodes ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2019 et n'ont pas eu d'incidence sur les états financiers consolidés de la Société.

IAS 23, Coûts d'emprunt

Les modifications de l'IAS 23, Coûts d'emprunt clarifient que le compte général des emprunts utilisé pour calculer les coûts d'emprunt admissibles exclut uniquement les emprunts contractés dans le but de financer des actifs qualifiés spécifiques et qui sont encore en voie d'aménagement ou de construction. Les modifications sont en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019 et n'ont pas eu d'incidence sur les états financiers consolidés de la Société.

IFRS 16, Contrats de location

En janvier 2016, l'IASB parachève son projet à long terme sur l'IFRS 16, Contrats de location, qui remplace l'IAS 17, Contrats de location, ainsi que les interprétations correspondantes. L'IFRS 16 élimine le classement des contrats de location comme des contrats de location simple ou de location-financement et introduit un modèle de comptabilisation unique pour le preneur où la norme impose la constatation d'un passif locatif et d'un droit d'utilisation pour tous les contrats de location d'une durée de plus de 12 mois. L'IFRS 16 reprend essentiellement les exigences comptables s'appliquant au bailleur qui continue de classer ses contrats de location comme des contrats de location simple ou de location-financement.

La Société a adopté l'IFRS 16 dans ses états financiers consolidés de la période annuelle ouverte le 1^{er} janvier 2019 et elle a appliqué les exigences de la norme de façon rétrospective avec retraitement des données de la période correspondante.

La Société a choisi comme mesure de simplification dans le cadre de l'application initiale de l'IFRS 16 de ne pas réapprécier si un contrat est ou contient un contrat de location à la date de première application.

Pour les contrats où la Société est le bailleur intermédiaire, la Société a réapprécié au 1^{er} janvier 2019 les contrats de sous-location qui étaient classés en tant que contrats de location simple en vertu de l'IAS 17 et qui, suite à l'application de l'IFRS 16, doivent être classés en tant que contrats de location-financement. La réappréciation a été faite en fonction des termes et conditions du contrat de location principal avec Transports Canada et des contrats de sous-location en vigueur à cette date. À l'adoption initiale de l'IFRS 16, la Société a comptabilisé des contrats de sous-location comme de nouveaux contrats de location-financement conclus au 1^{er} janvier 2019.

La mise en application de l'IFRS 16 n'a eu aucun impact sur la comptabilisation du bail à long terme avec Transports Canada puisque le loyer est calculé selon un pourcentage des revenus. Le loyer à Transports Canada, dont le calcul est variable en fonction des revenus, continue donc d'être présenté comme une charge sous le poste « Loyer à Transports Canada » à l'état consolidé du résultat global.

En raison de l'adoption de l'IFRS 16, la Société a mis à jour ses méthodes comptables au titre des contrats de location (voir note 1 j)).

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

C) Modifications de méthodes comptables (suite)

IFRS 16, Contrats de location (suite)

Le tableau suivant présente un sommaire de l'incidence de l'adoption rétrospective de l'IFRS 16 sur les états financiers consolidés de la Société :

	31 décembre 2018		1 ^{er} janvier 2019		
	Tels que présentés	Retraitement IFRS 16 – contrats de location	Tels que retraités	Retraitement IFRS 16 – contrats de location	Solde d'ouverture
Actifs courants					
Créances clients et autres débiteurs	34 358 \$	- \$	34 358 \$	33 \$	34 391 \$
Actifs non courants					
Débiteurs	1 729	-	1 729	27 707	29 436
Autres actifs	28 439	-	28 439	(242)	28 197
Immobilisations corporelles	2 195 364	(13 164)	2 182 200	(15)	2 182 185
Actifs au titre des droits d'utilisation	-	16 426	16 426	(16)	16 426
Passifs courants et non courants					
Obligations en vertu de contrats de location-financement	19 163	(19 163)	-	-	-
Obligations de location	-	22 532	22 532	-	22 532
Actif net					
Actif net de la Société	219 134	(107)	219 027	27 483	246 510
Charges					
Entretien et services	92 883	(717)	92 166	-	92 166
Amortissement des immobilisations corporelles	147 574	677	148 251	-	148 251
Charges financières	107 279	38	107 317	-	107 317
Excédent des produits par rapport aux charges					
	68 172	2	68 174	-	68 174

	1 ^{er} janvier 2018		
	Tels que présentés	Retraitement IFRS 16 – contrats de location	Tels que retraités
Actifs non courants			
Immobilisations corporelles	2 125 030 \$	(14 048) \$	2 110 982 \$
Actifs au titre des droits d'utilisation	-	15 765	15 765
Passifs courants et non courants			
Obligations en vertu de contrats de location-financement	19 365	(19 365)	-
Obligations de location	-	21 191	21 191
Actif net			
Actif net de la Société	144 852	(109)	144 743

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

D) Principes de consolidation

Filiale

Les états financiers consolidés comprennent les comptes d'ADM et de sa filiale en propriété exclusive, Aéroports de Montréal Capital Inc. («ADMC»). Une société contrôle une filiale lorsqu'elle est exposée ou qu'elle a droit à des rendements variables en raison de ses liens avec l'entité et que le pouvoir qu'elle détient sur celle-ci influe sur les rendements. Les états financiers d'une filiale sont inclus dans les états financiers consolidés à partir de la date à laquelle le contrôle est obtenu jusqu'à la date à laquelle le contrôle cesse.

ADMC agit comme partenaire d'investissement et de financement ou à titre de conseiller dans des projets liés directement ou indirectement à la gestion des aéroports.

Tous les soldes et toutes les opérations intersociétés ont été éliminés lors de la consolidation.

Participation dans une coentreprise

Une coentreprise est un partenariat dans lequel les parties qui exercent un contrôle conjoint sur l'entreprise ont des droits sur l'actif net de celle-ci. Le contrôle conjoint s'entend du partage contractuellement convenu du contrôle exercé sur une entreprise, qui n'existe que dans le cas où les décisions concernant les activités pertinentes requièrent le consentement unanime des parties partageant le contrôle.

La Société utilise la méthode de la mise en équivalence pour comptabiliser sa participation dans une coentreprise.

La participation de la Société est initialement comptabilisée au coût et ajustée par la suite pour présenter la quote-part lui revenant du résultat global de la coentreprise.

Par le biais de sa filiale en propriété exclusive, Investissement Cargo C&F Mirabel Inc., ADMC possède une participation de 40% dans Mirabel Cargo LP, une entreprise responsable du développement et de la gestion opérationnelle de bâtiments locatifs à YMX.

Tous les soldes et toutes les opérations avec la coentreprise ont été éliminés à la hauteur des intérêts détenus par la Société dans l'entité.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

E) Instruments financiers

La Société comptabilise initialement les actifs financiers à la date de transaction à laquelle elle devient une partie aux dispositions contractuelles de l'instrument. Les actifs financiers sont initialement évalués à la juste valeur. Si l'actif financier n'est pas ultérieurement évalué à la juste valeur par le biais du résultat net, alors l'évaluation initiale comprend les coûts de transaction qui sont directement imputables à l'acquisition ou à l'émission de l'actif. Au moment de la comptabilisation initiale, la Société classe ses actifs financiers comme évalués ultérieurement au coût amorti ou à la juste valeur, en fonction à la fois de son modèle économique pour la gestion des actifs financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels des actifs financiers.

La classification des instruments financiers de la Société est présentée dans le tableau suivant :

Catégorie	Instrument financier
Actifs financiers évalués au coût amorti	Trésorerie et équivalents de trésorerie
	Encaisse affectée
	Créances clients et autres débiteurs
Passifs financiers évalués au coût amorti	Dettes fournisseurs et autres créditeurs
	Obligations à long terme
	Obligations de location

Actifs financiers évalués au coût amorti

Après leur comptabilisation initiale, les actifs financiers non dérivés sont évalués au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif, moins une provision pour perte de valeur, si les conditions suivantes sont remplies :

- La détention de l'actif financier s'inscrit dans un modèle économique dont l'objectif est de détenir des actifs financiers afin d'en percevoir les flux de trésorerie contractuels ;
- Les conditions contractuelles de l'actif financier donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû.

Dépréciation d'actifs financiers

La Société se sert du modèle de «perte de crédit attendue» pour le calcul de la dépréciation et elle comptabilise les pertes de crédit attendues en tant que correction de valeur pour pertes dans l'état consolidé de l'actif net si elles ont trait à un actif financier évalué au coût amorti. Les créances clients et autres débiteurs de la Société, plus particulièrement les créances à court terme dont les paiements sont reçus dans une période de 12 mois, ne comportent pas de composante de financement importante.

Par conséquent, la Société comptabilise la perte de valeur et évalue les pertes de crédit attendues en tant que pertes de crédit attendues pour la durée de vie. La valeur comptable de ces actifs est présentée compte tenu de toute correction de valeur pour pertes dans l'état consolidé de l'actif net. La dépense de dépréciation est comptabilisée à l'état consolidé du résultat global sous le poste «Autres charges d'exploitation».

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

E) Instruments financiers (suite)

Actifs financiers évalués à la juste valeur

Ces actifs sont évalués à leur juste valeur, et toute variation de cette dernière, y compris les intérêts ou dividendes reçus, est comptabilisée dans l'état consolidé du résultat global. À l'heure actuelle, la Société ne détient aucun actif financier évalué à la juste valeur.

La Société décomptabilise un actif financier lorsque les droits contractuels sur les flux de trésorerie liés à l'actif financier arrivent à expiration ou lorsqu'elle transfère les droits contractuels de recevoir les flux de trésorerie liés à l'actif financier dans le cadre d'une transaction où la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété de l'actif financier sont transférés.

Passifs financiers évalués au coût amorti

Les passifs financiers sont évalués ultérieurement au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les charges d'intérêts sont comptabilisées sous le poste « Charges financières » de l'état consolidé du résultat global.

La Société décomptabilise un passif financier lorsque ses obligations contractuelles sont éteintes, annulées ou expirées.

Instruments financiers dérivés

La Société gère son exposition aux fluctuations des taux d'intérêt via ses activités d'exploitation et de financement et, lorsqu'elle le juge approprié, grâce à l'utilisation d'instruments financiers dérivés. Tous les instruments financiers dérivés sont comptabilisés à la juste valeur, soit à titre d'actifs ou de passifs. La partie efficace de la variation de la juste valeur découlant des instruments financiers dérivés désignés comme couverture de flux de trésorerie est comptabilisée dans le résultat global et la partie inefficace de la variation de la juste valeur est immédiatement reclassée à l'excédent des produits par rapport aux charges. La partie efficace de la couverture est reconnue à l'excédent des produits par rapport aux charges sur la même durée que l'élément couvert.

F) Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie se composent d'espèces et de placements liquides qui peuvent être convertis en un montant connu de trésorerie et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur. De plus, l'échéance de ces placements, à l'acquisition, est inférieure à trois mois. Les revenus d'intérêts sur ces actifs sont inclus dans le poste « Produits financiers ».

G) Stocks

Les stocks sont évalués au moindre du coût ou de la valeur de réalisation nette. Le coût est calculé selon la méthode du coût moyen pour les pièces de rechange et selon la méthode du premier entré, premier sorti pour les stocks en vrac.

H) Subventions gouvernementales

Les subventions gouvernementales octroyées pour la construction d'immobilisations sont comptabilisées lorsque la Société a obtenu l'assurance raisonnable qu'elle se conforme à toutes les conditions requises et que les subventions seront reçues. Les subventions gouvernementales sont comptabilisées en réduction du coût des immobilisations en cause et le calcul de la charge d'amortissement est basé sur le montant net de l'actif ainsi que sur la durée probable d'utilisation de ces dernières.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

I) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût diminué des amortissements et des pertes de valeurs ultérieures. Le coût inclut les dépenses directement attribuables à l'acquisition ou à la construction de l'immobilisation, ainsi que les coûts relatifs au démantèlement et à l'enlèvement de l'immobilisation et à la remise en état du site sur lequel elle est située.

Le bail à long terme (« Bail foncier ») conclu entre la Société et Transports Canada stipule que tous les immeubles acquis par la Société à l'extérieur des lieux loués en périphérie de l'aéroport et qui sont utilisés pour des activités concurrentielles doivent faire l'objet d'un consentement du ministre aux conditions qu'il détermine, incluant la vente desdits immeubles en faveur de Sa Majesté pour une somme nominale et leur intégration dans les lieux loués du Bail foncier. Le coût d'acquisition du terrain ainsi transféré est comptabilisé dans les immobilisations corporelles sous la rubrique « Terrains » et amorti linéairement sur la durée restante du bail avec Transports Canada. Cette charge est incluse sous la rubrique « Loyer à Transports Canada » de l'état consolidé du résultat global (note 7 a)).

Les projets d'immobilisations en cours sont transférés dans la catégorie appropriée d'immobilisations corporelles uniquement lorsqu'ils sont prêts à être mis en service (c'est-à-dire dès qu'ils se trouvent à l'endroit et dans l'état nécessaire pour pouvoir être exploités de la manière prévue par la direction) ou radiés si, par suite d'une modification de circonstances, la direction estime que le projet ne sera pas mené à terme. Le coût d'une immobilisation construite par la Société comprend les coûts de matériaux et de main-d'œuvre directe, ainsi que les coûts directement attribuables pour que l'actif se trouve à l'endroit et dans l'état nécessaire pour pouvoir être exploité de la manière prévue par la direction. Les coûts d'emprunt qui sont directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qualifié sont capitalisés au coût de l'actif qualifié jusqu'à ce que l'actif soit prêt pour son utilisation prévue. La capitalisation est suspendue lorsque la Société interrompt le développement d'un actif qualifié sur de longues périodes et est arrêtée lorsque les activités indispensables à la préparation de l'actif préalables à son utilisation prévue sont pratiquement toutes terminées. Pour les emprunts généraux utilisés pour l'obtention d'un actif qualifié, le taux de capitalisation utilisé est la moyenne pondérée des coûts d'emprunt au cours de la période, ce qui n'inclut pas les emprunts contractés spécifiquement dans le but d'obtenir l'actif concerné.

Les bâtiments et améliorations locatives incluent des immobilisations corporelles pour lesquelles les droits de licence ont été attribués à une tierce partie en vertu de contrats de location simple.

Les logiciels qui font partie intégrante de l'équipement y afférent sont capitalisés au coût du matériel informatique et sont inclus dans les immobilisations corporelles.

Les coûts d'entretien normaux sont passés en charges à mesure que ces frais sont engagés. Les dépenses constituant une amélioration des actifs par le biais d'un changement dans les capacités ou d'une prolongation de la durée d'utilité sont capitalisées.

Chaque partie d'une immobilisation ayant un coût significatif par rapport au coût total est amortie séparément si sa durée d'utilité est différente de celle des autres parties de l'immobilisation.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

I) Immobilisations corporelles (suite)

La valeur comptable d'une immobilisation corporelle est décomptabilisée lors de sa disposition ou lorsqu'aucun avantage économique futur n'est attendu de son utilisation. Le profit ou la perte résultant de la décomptabilisation d'une immobilisation corporelle (correspondant à la différence entre le produit de disposition et la valeur comptable nette de l'actif) est inclus à l'état consolidé du résultat global lors de la décomptabilisation de l'actif.

Chaque partie d'une immobilisation corporelle est amortie selon sa durée d'utilité ou selon la durée du bail, si inférieure, en utilisant la méthode de l'amortissement linéaire sur les périodes suivantes:

Élément d'actif	Période
Bâtiments et améliorations locatives	4-50 ans
Infrastructures civiles	4-40 ans
Mobilier et équipement	3-30 ans
Équipements technologiques et électroniques	2-20 ans
Véhicules	3-15 ans

Chaque fin de période, la valeur résiduelle, l'estimation de la durée d'utilité et les méthodes d'amortissement sont réévaluées et ajustées prospectivement.

J) Contrats de location

Comme décrit à la note 1 c), la Société a adopté l'IFRS 16 de façon rétrospective, avec retraitement des données de la période correspondante.

La Société en tant que bailleur

Comme bailleur, la Société doit classer chacun de ses contrats de location soit en tant que contrat de location simple, soit en tant que contrat de location-financement.

Un contrat de location est classé en tant que contrat de location-financement s'il transfère au preneur la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété du bien sous-jacent. Sinon, il est classé en tant que contrat de location simple.

La créance à recevoir d'un locataire en vertu d'un contrat de location-financement est comptabilisée à un montant égal à la valeur actuelle des versements de loyers futurs du contrat de location pendant la durée du contrat.

Les paiements de loyers provenant de contrats de location-financement sont comptabilisés sur la durée du bail sous le poste des « Produits financiers » afin de refléter une rentabilité périodique constante sur l'investissement net de la Société dans le contrat de location-financement.

Les revenus locatifs provenant des contrats de location simple sont comptabilisés en produits de façon linéaire sur la durée du contrat de location.

Les coûts directs initiaux engagés lors de la négociation et de la rédaction d'un contrat de location simple et les incitatifs de location accordés au preneur lors de la location initiale d'un actif sont capitalisés sous « Immobilisations corporelles ». Ils sont tous deux amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des baux et comptabilisés en réduction des revenus y afférents.

Les loyers variables découlant d'un contrat de location-financement ou d'un contrat de location simple sont comptabilisés comme des revenus de location lorsque le montant peut être estimé de manière fiable et que le recouvrement est considéré comme probable. Les différences survenant après la comptabilisation initiale du loyer variable sont reconnues dans l'état consolidé du résultat global.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

J) Contrats de location (suite)

La Société en tant que preneur

À la date de passation d'un contrat, la Société doit déterminer si celui-ci est ou contient un contrat de location. Un contrat est ou contient un contrat de location s'il confère le droit de contrôler l'utilisation d'un bien déterminé pour un certain temps moyennant une contrepartie.

Un contrat de location confère le droit de contrôler l'utilisation d'un bien déterminé pour un certain temps si :

- Le bien est habituellement déterminé par sa mention explicite au contrat, ou implicite au moment où il est mis à la disposition de la Société. Si le fournisseur a le droit substantiel de remplacer le bien tout au long de la durée d'utilisation, la Société ne détient pas le droit d'utiliser un bien déterminé;
- La Société obtient la quasi-totalité des avantages économiques découlant de l'utilisation du bien déterminé;
- La Société a le droit de décider de l'utilisation d'un bien déterminé tout au long de la durée d'utilisation seulement si elle a le droit de décider comment utiliser le bien et à quelle fin l'utiliser tout au long de la durée d'utilisation sans que le fournisseur puisse changer les consignes d'exploitation ou si elle a conçu le bien (ou des aspects particuliers du bien) d'une façon qui prédétermine comment l'utiliser et à quelle fin l'utiliser tout au long de la durée d'utilisation.

À la date de passation, la Société doit évaluer l'actif au titre du droit d'utilisation et une obligation de location à l'état consolidé de l'actif net. L'actif au titre du droit d'utilisation est évalué au coût qui inclut le montant initial de l'obligation locative, les paiements de loyers versés à la date de début ou avant cette date, déduction faite des incitatifs de location reçus, les coûts directs initiaux engagés et une estimation des coûts que la Société devra engager pour le démantèlement et l'enlèvement du bien sous-jacent ainsi que la restauration du lieu ou pour la remise du bien sous-jacent dans l'état exigé par les conditions du contrat de location. La Société contracte l'obligation afférente à ces coûts soit à la date de début, soit par suite de l'utilisation du bien sous-jacent pendant une durée donnée.

La Société amortit les actifs au titre des droits d'utilisation selon sa durée d'utilité ou selon la durée du contrat de location, si inférieure, en utilisant la méthode de l'amortissement linéaire.

Les actifs au titre des droits d'utilisation sont aussi soumis aux fins d'évaluation de la dépréciation lorsque des événements ou des changements de circonstances surviennent.

À la date de passation, la Société doit évaluer l'obligation de location à la valeur actualisée des paiements de loyers qui n'ont pas encore été versés. La valeur actualisée des paiements de loyers doit être calculée à l'aide du taux d'intérêt implicite du contrat de location s'il est possible de déterminer facilement ce taux. Sinon, la Société utilise son taux d'emprunt marginal, qui représente le taux que la Société obtiendrait pour financer l'achat d'un actif d'une valeur similaire et sur une durée similaire.

Les paiements de loyers pris en compte dans l'évaluation de l'obligation de location comprennent les paiements fixes, déduction faite des incitatifs de location à recevoir, qui se rapportent au droit d'utiliser le bien sous-jacent pour la durée du contrat de location et qui n'ont pas encore été versés, les paiements de loyers variables qui sont fonction d'un indice ou d'un taux, les sommes que la Société s'attend à devoir payer au bailleur au titre de garanties de valeur résiduelle, le prix d'exercice de l'option d'achat que la Société a la certitude raisonnable d'exercer et les pénalités exigées en cas de résiliation du contrat de location, si la durée du contrat de location reflète l'exercice par la Société de l'option de résiliation du contrat de location.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

J) Contrats de location (suite)

La Société en tant que preneur (suite)

Après la date de passation, la Société doit évaluer l'obligation de location en augmentant la valeur comptable pour refléter les intérêts sur l'obligation de location et en réduisant la valeur comptable pour refléter les paiements de loyers effectués. L'obligation de location est réévaluée s'il y a une nouvelle appréciation ou modification du contrat de location. Si tel est le cas, l'actif au titre du droit d'utilisation est ajusté ou l'ajustement est comptabilisé à l'état consolidé du résultat global si l'actif au titre du droit d'utilisation est nul.

La Société a choisi d'exclure les contrats de location à court terme, soit ceux dont la durée est de moins de 12 mois et ceux dont le bien sous-jacent est de faible valeur (moins de 5\$). Les paiements relatifs à ces derniers sont comptabilisés en charges dans la période à laquelle ils sont engagés à l'état consolidé du résultat net.

Les coûts d'exploitation et d'entretien découlant d'un contrat de location, excluant ceux qui sont liés aux équipements technologiques et électroniques, sont comptabilisés en charges dans la période à laquelle ils sont engagés sous le poste «Autres charges d'exploitation».

La Société en tant que bailleur intermédiaire

Dans le cas d'un contrat de sous-location pour lequel la Société est le bailleur intermédiaire, elle doit déterminer si le contrat de sous-location constitue un contrat de location-financement ou un contrat de location simple en ce qui a trait à l'actif au titre du droit d'utilisation. Un contrat de sous-location constitue un contrat de location-financement si la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à l'actif au titre du droit d'utilisation du contrat de location principal a été transférée au preneur du contrat de sous-location et que la Société comptabilise le contrat de sous-location comme deux contrats distincts. La Société décomptabilise l'actif au titre du droit d'utilisation qui correspond au contrat de location principal et elle comptabilise un investissement net dans le contrat de sous-location sous forme de contrat de location-financement ainsi que des produits d'intérêts correspondant sous la rubrique «Produits financiers» dans l'état consolidé du résultat global, en plus d'un investissement net à recevoir dans les débiteurs courants et non courants de l'état consolidé de l'actif net.

K) Dépréciation d'actifs

Aux fins d'évaluation de la dépréciation, les actifs sont regroupés aux niveaux les plus bas générant des entrées de trésorerie largement indépendantes («unités génératrices de trésorerie»). Les unités génératrices de trésorerie sont soumises à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de circonstances indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable.

Une perte de valeur est comptabilisée sur l'excédent de la valeur comptable d'une unité génératrice de trésorerie sur sa valeur recouvrable. La valeur recouvrable est la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de vente et la valeur d'utilité. Pour déterminer sa valeur d'utilité, la direction procède à une estimation des flux de trésorerie futurs provenant de chaque unité génératrice de trésorerie et détermine un taux d'intérêt approprié aux fins du calcul de la valeur actuelle de ces flux de trésorerie. Les données utilisées pour les tests de dépréciation sont directement liées au budget et au plan stratégique les plus récents approuvés par la Société et sont ajustées, au besoin, pour exclure les améliorations apportées aux actifs, mais en incluant le programme d'entretien des actifs. Les facteurs d'actualisation sont établis individuellement pour chaque unité génératrice de trésorerie et reflètent leur profil de risque respectif déterminé par la direction.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

L) Provisions, actifs éventuels et passifs éventuels

Provisions

Les provisions sont comptabilisées lorsque la Société a une obligation actuelle, juridique ou implicite, résultant d'événements passés, lorsqu'il est probable qu'une sortie de ressources économiques sera nécessaire pour éteindre l'obligation et que le montant peut être estimé de manière fiable. Les provisions sont évaluées à la valeur actualisée des dépenses attendues lorsque la valeur de l'argent dans le temps est significative. La Société ne comptabilise pas de provisions pour les pertes opérationnelles futures.

L'augmentation de la provision résultant de l'écoulement du temps est comptabilisée à titre de charge financière.

Obligation de remise en état d'un site

La Société comptabilise l'obligation de remise en état d'un site basée sur la valeur actuelle de l'estimation des coûts non recouvrables.

Actifs éventuels et passifs éventuels

Les entrées possibles de ressources représentant des avantages économiques pour la Société qui ne répondent pas encore aux critères de comptabilisation d'un actif sont considérées comme étant des actifs éventuels.

La Société ne comptabilise pas de passifs lorsque la sortie possible de ressources économiques résultant d'une obligation actuelle est considérée comme étant improbable.

M) Impôts sur le résultat

En vertu de l'entente avec le gouvernement du Québec, en date du 29 juillet 1992, et de la *Loi relative aux cessions d'aéroports* datée du 23 juin 1992, la Société, excluant sa filiale et sa participation dans une coentreprise, est exemptée des impôts sur les bénéfices relativement à ses activités aéroportuaires.

Impôts exigibles

Les impôts exigibles correspondent au montant prévu de l'impôt sur le bénéfice imposable ou la perte fiscale pour l'exercice, calculé selon les taux d'imposition adoptés ou quasi adoptés à la date de clôture et compte tenu de tout ajustement lié aux exercices précédents.

Impôts différés

Les impôts différés sont comptabilisés relativement aux différences temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs aux fins de la présentation de l'information financière et la valeur utilisée aux fins de l'impôt. Ils sont calculés selon les taux d'impôt dont l'application est attendue au cours de leur période de réalisation respective lorsque ces taux sont adoptés ou quasi adoptés. Les actifs d'impôts différés sont comptabilisés dans la mesure où il est probable qu'ils permettront de compenser un impôt exigible futur.

Les actifs et les passifs d'impôts différés sont compensés uniquement lorsque la Société a le droit et l'intention de compenser les actifs et passifs d'impôts exigibles découlant des mêmes autorités fiscales.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

N) Taxes municipales

La Société est également exemptée de la *Loi sur la fiscalité municipale*. En vertu d'une entente avec Services publics et Approvisionnement Canada, un montant à titre de paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités selon la *Loi sur les subventions aux municipalités* est remboursé à cet organisme.

O) Avantages du personnel à court terme

Les avantages du personnel à court terme, y compris les vacances, sont des passifs courants compris dans le poste « Autres avantages du personnel » évalués au montant non actualisé que la Société s'attend à payer en raison des droits acquis mais non encore utilisés.

P) Avantages postérieurs à l'emploi

La Société offre des avantages postérieurs à l'emploi par l'entremise d'un régime de retraite enregistré sous la juridiction fédérale qui comprend un volet à cotisations définies et un volet à prestations définies basé sur le salaire final. Le volet à cotisations définies est offert à tout nouvel employé embauché.

Sous le volet à cotisations définies, la Société verse des cotisations à une entité indépendante. La Société n'a aucune obligation juridique ni implicite de payer des cotisations supplémentaires aux cotisations définies. Les contributions au régime sont comptabilisées en charges dans la période au cours de laquelle les services correspondants sont reçus des membres du personnel.

Sous le volet à prestations définies, le montant que recevra un membre du personnel participant à titre de prestations de retraite est établi selon la durée du service et de la rémunération finale moyenne de ce dernier. La Société conserve l'obligation juridique de verser les prestations même lorsque des actifs destinés au financement du régime à prestations définies ont été mis de côté.

La Société offre également un régime de retraite supplémentaire à prestations définies aux dirigeants désignés de la Société embauchés avant le 1^{er} avril 2017. Pour les dirigeants désignés embauchés à compter du 1^{er} avril 2017, la Société offre un régime de retraite supplémentaire à cotisations définies. Les montants des prestations liés à ces régimes sont versés en conformité avec les lois applicables et les dispositions des régimes. Le régime de retraite supplémentaire à prestations définies ainsi que le régime de retraite supplémentaire à cotisations définies sont sécurisés par des lettres de crédit.

Le passif lié aux régimes à prestations définies correspond à la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies à la date de clôture, diminuée de la juste valeur des actifs des régimes. Le passif lié au régime supplémentaire à cotisations définies correspond à la valeur de l'obligation à la date de clôture de l'exercice financier. Le passif lié à ces régimes est comptabilisé sous la rubrique « Passif au titre de la retraite » de l'état consolidé de l'actif net.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

P) Avantages postérieurs à l'emploi (suite)

La direction procède à une estimation annuelle de l'obligation au titre des prestations définies avec le soutien d'actuaire indépendants. L'estimation de l'obligation au titre des prestations définies est fondée sur la méthode des unités de crédit projetées et est imputée à l'état consolidé du résultat global lorsque les services sont rendus par les membres du personnel. Les calculs tiennent compte des meilleures estimations de la direction, de la progression des salaires, de l'âge de la retraite des salariés et des prestations de retraite prévues. Les taux d'actualisation sont déterminés par référence aux obligations d'entités de première catégorie et ayant des échéances similaires à celles du passif connexe lié à la retraite.

Les gains ou les pertes actuariels résultent de la différence entre les hypothèses et l'expérience du régime et des changements d'hypothèses actuarielles utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations définies. Tous les gains et pertes actuariels relatifs aux régimes à prestations définies sont comptabilisés pendant l'exercice au cours duquel ils surviennent dans les autres éléments du résultat global, puis ultérieurement reclassés depuis le cumul des autres éléments du résultat global dans l'actif net de la Société. Le coût des services passés est immédiatement comptabilisé à l'excédent des produits par rapport aux charges.

Les intérêts nets sur le passif au titre de la retraite et toutes les autres charges liées aux avantages postérieurs à l'emploi sont inclus au poste « Salaires et charges sociales » à l'état consolidé du résultat global.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Q) Constatation des produits

Les principales sources de produits de la Société se composent de revenus générés par les activités aéronautiques, les FAA, les stationnements et transports au sol, les concessions, l'immobilier ainsi que les revenus provenant des autres activités.

Une obligation de prestation est une promesse contractuelle de fournir un bien ou un service distinct à un client. Le prix de transaction est établi en fonction du montant de la contrepartie établie au contrat, y compris une contrepartie variable estimative dans la mesure où il est hautement probable qu'il n'y aura pas d'ajustement important à la baisse ultérieurement. La contrepartie variable est habituellement tirée d'incitatifs sous forme de rabais et de remises. La Société comptabilise les produits lorsque l'obligation de prestation d'un bien ou d'un service est remplie ou à mesure qu'elle est remplie.

Activités aéronautiques

Les produits provenant des activités aéronautiques, composés principalement de droits d'atterrissage et de redevances générales d'aérogare, gagnés principalement auprès des sociétés aériennes, sont constatés selon l'utilisation des lieux.

Les produits provenant des activités aéronautiques incluent aussi les produits reportés qui sont constatés aux activités aéronautiques selon la méthode linéaire sur la durée des ententes correspondantes ou lorsque les services sont rendus. Les produits reportés comprennent des droits d'exploitation de certains actifs attribués à des tiers par la Société et des paiements initiaux pour des services à rendre l'année suivante.

FAA

Les produits découlant des FAA sont comptabilisés dès qu'un passager utilise les services aériens d'un transporteur en utilisant les informations obtenues auprès de ces derniers après que l'embarquement a eu lieu. En vertu d'un accord avec les compagnies aériennes, les FAA sont perçus par les compagnies aériennes à même le prix du billet d'avion et sont versés à la Société, déduction faite de frais de perception.

Stationnements et transports au sol

Les produits des stationnements et des transports au sol sont constatés selon l'utilisation des lieux ou comptabilisés selon la méthode linéaire sur la durée des ententes correspondantes.

Concessions

Les loyers provenant des concessionnaires sont calculés selon le montant le plus élevé entre le pourcentage convenu sur les ventes déclarées par les concessionnaires et le loyer minimum garanti. Les loyers minimums sont comptabilisés selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des baux respectifs, et les loyers calculés en fonction des ventes sont comptabilisés lorsque les concessionnaires atteignent les paliers établis.

Immobiliers

Les produits provenant de biens immobiliers sont comptabilisés selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des baux correspondants.

Autres produits

Les autres produits comprennent les produits provenant d'autres opérations et sont comptabilisés lorsque l'obligation de prestation est remplie.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

R) Charges financières et produits financiers

Les charges financières incluent les charges d'intérêts sur les obligations à long terme et sur les obligations de location, l'amortissement des frais d'émission d'emprunts ainsi que le reclassement des variations nettes de la juste valeur des éléments dérivés désignés comme couverture de flux de trésorerie préalablement comptabilisés en autres éléments du résultat global.

Les coûts d'emprunt qui ne sont pas directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qualifié sont comptabilisés dans l'état consolidé du résultat global selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les produits financiers comprennent les produits d'intérêts tirés de sommes investies et des contrats de location-financement. Les produits d'intérêts courus sont comptabilisés dans l'état consolidé du résultat global, selon la méthode du taux d'intérêt effectif lorsqu'ils sont gagnés.

S) Coûts environnementaux

La Société passe en charges, à mesure qu'elle les engage, les coûts récurrents associés à la gestion des substances dangereuses dans ses activités courantes.

T) Conversion des monnaies étrangères

Les états financiers consolidés sont présentés en dollars canadiens, soit la monnaie fonctionnelle de la Société.

Les transactions en monnaies étrangères sont converties dans la monnaie fonctionnelle au cours de change en vigueur à la date des transactions (cours du jour).

Les éléments monétaires en devise étrangère sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur en date de fin d'exercice.

Les éléments non monétaires évalués au coût historique sont convertis au cours de change en vigueur à la date de la transaction (non reconvertis).

Les différences de change sont constatées dans l'état consolidé du résultat global dans la période où elles surviennent.

U) Incertitude relative aux estimations

L'établissement d'états financiers consolidés conformément aux IFRS exige que la direction ait recours à son jugement, fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur l'application des méthodes comptables ainsi que sur la valeur comptable des actifs et des passifs, sur les informations relatives aux actifs et aux passifs éventuels à la date des états financiers consolidés ainsi que sur la valeur comptable des produits et des charges de la période visée. Ces estimations et hypothèses reposent sur l'expérience historique, les attentes par rapport à l'avenir ainsi que d'autres facteurs pertinents et sont passées en revue régulièrement. Toute révision des estimations comptables est constatée dans la période au cours de laquelle les estimations sont revues ainsi que dans les périodes futures touchées par ces révisions. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

U) Incertitude relative aux estimations (suite)

Les méthodes comptables importantes exposées à de tels jugements et les principales sources d'estimation relatives à l'incertitude qui, de l'avis de la Société, pourraient avoir la plus grande incidence sur les résultats et la situation financière présentés se détaillent comme suit :

Principales sources d'incertitude relative aux estimations

Frais d'améliorations aéroportuaires

Les FAA sont constatés lorsque les passagers utilisent les services aériens d'un transporteur en utilisant les informations obtenues auprès de ces derniers après que l'embarquement a eu lieu. Par conséquent, la direction estime les FAA en utilisant les informations obtenues auprès des transporteurs, si disponibles, ainsi que leur connaissance du marché, les conditions économiques et les résultats historiques.

Provision pour pertes sur créances

La Société évalue si les créances clients sont recouvrables, en fonction d'un modèle fondé sur la perte de crédit attendue qui prend en compte l'évolution de la qualité du crédit depuis la comptabilisation initiale des créances clients d'après les catégories de risque-client. La qualité du crédit est évaluée en considérant la situation financière et le dossier de paiement des clients de la Société, et d'autres facteurs. De plus, ces estimations doivent continuellement être réévaluées et mises à jour. La Société n'est pas en mesure de prédire l'évolution de la situation financière de ses clients et si les circonstances inhérentes à leur situation financière se dégradent, ses estimations de la recouvrabilité des créances clients pourraient en être affectées de façon importante et elle pourrait être tenue de constituer une provision supplémentaire. Par ailleurs, si la Société constitue des provisions plus importantes que nécessaire, une reprise sur ces provisions pourrait être effectuée dans des périodes ultérieures selon les recouvrements qu'elle aura réalisés.

Durée d'utilité des immobilisations corporelles

La direction réévalue les durées d'utilité des immobilisations corporelles à chaque fin de période. La direction a conclu que les durées sont représentatives de l'utilité attendue des actifs de la Société.

Contrats de location

Pour déterminer la valeur comptable des actifs au titre des droits d'utilisation et des obligations de location, la Société doit estimer le taux d'emprunt marginal propre à chaque actif loué s'il n'est pas possible de déterminer facilement le taux d'intérêt implicite du contrat de location. La Société détermine le taux d'emprunt marginal de chaque actif loué en tenant compte de sa solvabilité, de la garantie, de la durée et de la valeur de l'actif loué sous-jacent, et de l'environnement économique dans lequel l'actif loué est exploité. Les taux d'emprunt marginaux peuvent être modifiés en raison de changements macroéconomiques dans l'environnement.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

U) Incertitude relative aux estimations (suite)

Principales sources d'incertitude relative aux estimations (suite)

Juste valeur des instruments financiers

Certaines méthodes comptables de la Société de même que certaines informations à fournir impliquent d'évaluer la juste valeur d'actifs et de passifs financiers et non financiers.

Dans la mesure du possible, lors de l'évaluation de la juste valeur d'un actif ou d'un passif, la Société s'appuie sur des données de marché observables. Les évaluations de juste valeur sont classées en trois niveaux en matière de hiérarchie, en fonction des données utilisées dans la technique d'évaluation.

Niveau 1: juste valeur évaluée sur la base de cours (non ajustés) observés sur des marchés actifs pour des actifs ou passifs identiques.

Niveau 2: juste valeur évaluée à l'aide de données, autres que les prix cotés inclus dans le niveau 1, qui sont observables pour l'actif ou le passif, soit directement (sous forme de prix) ou indirectement (déterminées à partir de prix).

Niveau 3: juste valeur pour l'actif ou le passif évaluée à l'aide de données qui ne sont pas fondées sur des données de marché observables (données non observables).

Si les données utilisées dans l'évaluation de la juste valeur d'un actif ou d'un passif peuvent être classées à différents niveaux dans la hiérarchie de la juste valeur, la juste valeur obtenue est alors classée globalement au même niveau de hiérarchie que la donnée d'entrée du plus bas niveau qui est significative pour la juste valeur prise dans son ensemble.

La Société comptabilise les transferts de niveau à la fin de la période durant laquelle le transfert s'est effectué.

Le détail des hypothèses utilisées est disponible à la note 19 b).

Provisions

La Société se défend contre certaines poursuites pour lesquelles le résultat réel pourrait différer du montant comptabilisé dans les états financiers consolidés.

L'évaluation de l'obligation de remise en état d'un site exige la formulation d'hypothèses, notamment le moment attendu de l'événement donnant lieu à une sortie de ressources économiques, l'éventail des méthodes possibles de remise en état d'un site et les coûts attendus qui seraient engagés pour régler tout passif y afférent. La Société évalue l'obligation en fonction de l'estimation des dépenses attendues. Toute révision à l'une des hypothèses ou l'une des estimations utilisées par la Société peut entraîner des changements aux dépenses attendues pour régler le passif exigeant des ajustements à l'obligation, ce qui pourrait avoir une incidence sur les résultats opérationnels de la Société pour la période au cours de laquelle survient le changement.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

U) Incertitude relative aux estimations (suite)

Principales sources d'incertitude relative aux estimations (suite)

Obligation au titre des prestations définies

La direction procède à une estimation annuelle de l'obligation au titre des prestations définies avec le soutien d'actuaire indépendants; toutefois, le résultat réel peut différer en raison d'incertitudes liées à l'estimation. L'estimation de l'obligation au titre des prestations définies de la Société est fondée sur les meilleures estimations de la direction, de la progression des salaires, de l'âge de la retraite des salariés et des prestations de retraite prévues. Les taux d'actualisation sont déterminés vers la fin de chaque exercice par référence aux obligations d'entités de première catégorie ayant des échéances similaires à celle de l'obligation au titre des prestations définies.

Le rapport actuariel pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 n'est pas disponible, au moment de la comptabilisation. Cependant, la direction estime que l'extrapolation des chiffres du 31 décembre 2018 est la meilleure méthode pour estimer l'obligation au titre des prestations définies et la charge de la Société au et pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, puisque les hypothèses révisées utilisées en relation avec cette extrapolation ont été examinées et jugées fidèles.

Jugements posés relativement aux méthodes comptables appliquées

Contrats de location

Dans le cas où la Société est bailleur, l'analyse de la transaction de location n'est pas toujours concluante, et la direction exerce son jugement pour déterminer si le contrat de location est un contrat de location-financement qui transfère la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents se rattachant à la propriété au preneur.

Dans les cas où la Société est preneur, elle doit exercer son jugement dans l'appréciation des contrats afin de déterminer s'ils sont ou contiennent un contrat de location. Pour comptabiliser les contrats de location, la direction doit par la suite se baser sur ses meilleures estimations et son jugement dans différents aspects spécifiques à chaque entente.

Lorsqu'un contrat de location comprend une option de renouvellement ou de résiliation, la Société doit estimer la durée du bail en prenant en considération tous les faits et circonstances afin de déterminer s'il y a un avantage économique d'exercer l'option de renouvellement ou de ne pas exercer l'option de résiliation. La Société réévalue s'il est raisonnablement certain qu'elle exercera les options lorsque survient un événement significatif ou un changement de circonstances ayant une incidence sur les évaluations initiales effectuées.

L'obligation de location est révisée lorsqu'un événement significatif survient ou s'il y a un changement de circonstances.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

2. ENCAISSE AFFECTÉE

En vertu de l'acte de fiducie et de l'acte de fiducie supplémentaire lié à la série N, la Société doit maintenir un fonds de réserve affecté au service de la dette de 59 832 \$ (59 432 \$, en 2018) sous forme de trésorerie, de placement ou de lettre de crédit. Ce montant représente la somme des paiements d'intérêts et de capital sur les obligations à long terme devant être effectués au cours des six mois suivant la date de l'état consolidé de l'actif net. Au 31 décembre 2019, la Société détenait 55 880 \$ (55 492 \$, en 2018) sous forme d'encaisse affectée et 4 200 \$ (4 200 \$, en 2018) sous forme de lettre de crédit.

3. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

	2019	2018
Créances clients	10 352 \$	12 964 \$
Provision pour pertes sur créances	(360)	(326)
	9 992 \$	12 638 \$
FAA, redevances d'atterrissage et d'aérogare	15 256 \$	7 659 \$
Recouvrement de frais d'amélioration des immobilisations	7 186	6 409
Revenus de concessions	2 497	1 951
Taxes à la consommation récupérables	-	3
Autres	946	1 336
	25 885 \$	17 358 \$
Actifs financiers	35 877 \$	29 996 \$
Actifs non financiers — frais payés d'avance	11 963	4 362
	47 840 \$	34 358 \$

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

4. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

2019								
	Terrain	Bâtiments et améliorations locatives	Infrastructures civiles	Mobilier et équipement	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Projets d'immobilisations en cours ^{a)}	Total
Valeur comptable brute								
Solde au début	32 905 \$	1 874 476 \$	979 257 \$	350 571 \$	201 295 \$	74 454 \$	166 508 \$	3 679 466 \$
Acquisitions	-	95 443	55 467	7 246	12 734	529	180 219	351 638
Dispositions et radiations	-	-	-	-	(43)	(1 862)	-	(1 905)
Solde à la fin	32 905	1 969 919	1 034 724	357 817	213 986	73 121	346 727	4 029 199
Amortissement et dépréciation								
Solde au début	277	772 633	362 646	200 557	126 591	34 562	-	1 497 266
Amortissement	474	77 574	43 070	12 412	20 898	5 127	-	159 555
Dispositions et radiations	-	-	-	-	(43)	(1 569)	-	(1 612)
Solde à la fin	751	850 207	405 716	212 969	147 446	38 120	-	1 655 209
Valeur comptable nette	32 154 \$	1 119 712 \$	629 008 \$	144 848 \$	66 540 \$	35 001 \$	346 727 \$	2 373 990 \$

2018								
	Terrain	Bâtiments et améliorations locatives	Infrastructures civiles	Mobilier et équipement	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Projets d'immobilisations en cours ^{a)}	Total
Valeur comptable brute								
Solde au début	31 319 \$	1 796 365 \$	917 205 \$	332 861 \$	174 544 \$	64 446	143 749 \$	3 460 489 \$
Acquisitions	1 586	78 111	62 052	17 710	26 946	10 796	22 759	219 960
Dispositions et radiations	-	-	-	-	(195)	(788)	-	(983)
Solde à la fin	32 905	1 874 476	979 257	350 571	201 295	74 454	166 508	3 679 466
Amortissement et dépréciation								
Solde au début	-	702 111	323 026	188 191	105 692	30 487	-	1 349 507
Amortissement	277	70 522	39 620	12 366	20 960	4 853	-	148 598
Dispositions et radiations	-	-	-	-	(61)	(778)	-	(839)
Solde à la fin	277	772 633	362 646	200 557	126 591	34 562	-	1 497 266
Valeur comptable nette	32 628 \$	1 101 843 \$	616 611 \$	150 014 \$	74 704 \$	39 892	166 508 \$	2 182 200 \$

a) Déduction faite des transferts aux autres catégories d'immobilisations corporelles lorsque les projets deviennent prêts à être mis en service.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

4. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

Les bâtiments et améliorations locatives comprennent également des actifs loués à des tierces parties en vertu de contrats de location simple dont le coût et l'amortissement cumulé totalisent respectivement 134 670\$ et 61 892\$ (132 672\$ et 55 575\$, au 31 décembre 2018).

Les acquisitions ont été réduites de 1 949\$ (1 994\$, en 2018), représentant le montant des contributions provenant de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien («ACSTA»). Le poste débiteur courant inclut 7 186\$ recouvrables de l'ACSTA (6 409\$, au 31 décembre 2018).

5. ACTIFS AU TITRE DES DROITS D'UTILISATION

2019					
	Terrain	Bâtiments et améliorations locatives	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Total
Valeur comptable brute					
Solde au début	- \$	22 515 \$	1 936 \$	1 963 \$	26 414 \$
Acquisitions	671	3 842	427	79	5 019
Solde à la fin	671	26 357	2 363	2 042	31 433
Amortissement et dépréciation					
Solde au début	-	7 289	1 351	1 348	9 988
Amortissement	20	1 397	320	463	2 200
Solde à la fin	20	8 686	1 671	1 811	12 188
Valeur comptable nette	651 \$	17 671 \$	692 \$	231 \$	19 245 \$

2018				
	Bâtiments et améliorations locatives	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Total
Valeur comptable brute				
Solde au début	20 479 \$	1 936 \$	1 803 \$	24 218 \$
Acquisitions	2 036	-	160	2 196
Solde à la fin	22 515	1 936	1 963	26 414
Amortissement et dépréciation				
Solde au début	6 431	1 080	942	8 453
Amortissement	858	271	406	1 535
Solde à la fin	7 289	1 351	1 348	9 988
Valeur comptable nette	15 226 \$	585 \$	615 \$	16 426 \$

Les actifs au titre des droits d'utilisation comprennent des contrats de location ayant une durée allant jusqu'à 20 ans, dont certains avec des options de renouvellement pour des périodes additionnelles variant de 1 à 20 ans.

6. PARTICIPATION DANS UNE COENTREPRISE

La Société, par le biais de sa filiale ADMC, a une participation de 40% dans Mirabel Cargo LP, une entreprise responsable du développement et de la gestion opérationnelle de bâtiments locatifs à YMX.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

7. CONTRATS DE LOCATION

A) La Société en tant que preneur

La location des installations aéroportuaires se fait au moyen du Bail foncier signé le 31 juillet 1992 avec Transports Canada (note 1 i)). Depuis le 1^{er} août 1992, la Société assume les contrats de charges et bénéficie des contrats à revenus productifs en vigueur à cette date. Le Bail foncier est d'une durée ferme de 60 ans sans possibilité d'annulation, sauf en cas de défaut, et en 2012 la Société a exercé son option de renouvellement pour prolonger le bail pour une période supplémentaire de 20 ans, soit jusqu'au 31 juillet 2072. Le Bail foncier est sur une base «nette absolue», accordant à la Société la jouissance paisible des lieux loués.

Celle-ci assume la responsabilité complète de l'exploitation et du développement des lieux loués, y compris l'entretien et le renouvellement des actifs, ceci afin de maintenir le système aéroportuaire intégré conforme aux normes applicables à un «aéroport international majeur».

Au cours de la durée du Bail foncier, Transports Canada s'est engagé à n'exploiter aucun aéroport international ni transfrontalier à l'intérieur d'un rayon de 75 kilomètres des aéroports de la Société.

Transports Canada s'est engagé à prendre en charge les frais de tout travail ordonné par un avis gouvernemental concernant la présence de substances nocives affectant soit le sol, soit les eaux souterraines et de ruissellement, soit les édifices érigés sur les lieux, si de telles substances étaient présentes au moment de la prise en charge. Un audit environnemental effectué avant la prise en charge constituera une preuve prima facie de l'état des lieux.

Le loyer est calculé selon un pourcentage des revenus en utilisant un pourcentage progressif des revenus de l'aéroport, tel qu'il est défini dans le bail à long terme signé entre Transports Canada et la Société, selon les paliers suivants :

Revenus de l'aéroport	Pourcentage
Inférieurs ou égaux à 5 000 \$	-
5 001 \$ à 10 000 \$	1 %
10 001 \$ à 25 000 \$	5 %
25 001 \$ à 100 000 \$	8 %
100 001 \$ à 250 000 \$	10 %
Supérieurs à 250 000 \$	12 %

De plus, le loyer à Transports Canada comprend l'amortissement des terrains transférés à Sa Majesté (note 1 i)).

Le loyer étant calculé sur les revenus de l'aéroport, la charge de «Loyer à Transports Canada» à l'état consolidé du résultat global représente un loyer variable.

La Société conclut des contrats de location et des contrats de service qui contiennent des contrats de location intégrés pour des biens immobiliers, des équipements technologiques et des véhicules. Les contrats de location ayant des loyers variables qui ne dépendent pas d'un taux ou d'un index, ceux qui ont une durée de moins de 12 mois et ceux dont le bien sous-jacent est de faible valeur ne sont pas présentés à l'état consolidé de l'actif net.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

7. CONTRATS DE LOCATION (suite)

A) La Société en tant que preneur (suite)

Le total des paiements en capital exigibles pour les cinq prochains exercices et par la suite s'établit comme suit :

Paielements minimaux exigibles	2019	2018
Moins d'un an	1 693 \$	1 134 \$
1 à 5 ans	4 930	3 035
Plus de 5 ans	19 137	18 363
	25 760 \$	22 532 \$

B) La Société en tant que bailleur

La Société loue, en vertu de contrats de location simple, des biens immobiliers. Plusieurs contrats incluent des options de renouvellement sujettes à des révisions des taux locatifs selon les prix du marché. Le preneur n'a pas la possibilité d'acquérir l'actif loué à la fin du contrat. De plus, les contrats comprennent des loyers variables totalisant 32 331\$ en 2019 (28 359\$, en 2018) représentant la différence entre le pourcentage convenu sur les ventes déclarées et les loyers minimums garantis.

Les paiements minimaux futurs à recevoir au titre de contrats de location simple non résiliables se détaillent comme suit :

Paielements minimaux à recevoir au titre de la location	2019	2018
Moins d'un an	100 909 \$	96 454 \$
1 à 5 ans	248 244	288 749
Plus de 5 ans	647 566	519 440
	996 719 \$	904 643 \$

La Société sous-loue à des tiers certaines parcelles de terrain situées sur le territoire aéroportuaires. Les contrats de sous-location dont le terme couvre la majorité de la durée restante du bail foncier avec Transports Canada sont comptabilisés comme des contrats de location-financement.

Les paiements de loyers non actualisés à recevoir se détaillent comme suit:

	2019
Moins d'un an	1 065 \$
1 à 5 ans	4 541
Plus de 5 ans	71 178
Paieements de loyers non actualisés	76 784
Produits financiers non acquis	(45 481)
Investissement net dans les contrats de location-financement	31 303 \$

L'investissement net dans les contrats de location-financement est inclus dans les débiteurs courants et non courants à l'état consolidé de l'actif net.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

8. FACILITÉ DE CRÉDIT

La Société dispose d'une facilité de crédit de 150 000 \$ (150 000\$, en 2018) obtenue auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes, échéant le 4 avril 2024. La facilité de crédit est garantie par une obligation nantie émise aux termes de l'acte de fiducie supplémentaire décrit à la note 9.

La Société a l'option de tirer sur la facilité de crédit à un taux variable basé sur le taux préférentiel ou à un taux fixe basé sur le taux des acceptations bancaires majoré d'une prime de 70 points de base (70 points de base, en 2018). Les frais d'attente sont calculés à un taux annuel de 14 points de base (14 points de base, en 2018) sur le montant inutilisé de la facilité de crédit.

Une portion de cette facilité de crédit a aussi été utilisée pour émettre des lettres de crédit d'une valeur totale de 19 716 \$ (18 371\$, en 2018) (note 11). Ces lettres de crédit sont soumises aux mêmes conditions que la facilité de crédit.

De plus, un montant de 58 575 \$ (53 406\$, en 2018) est réservé pour le fonds de prévoyance lié à l'exploitation et à l'entretien en vertu de l'acte de fiducie (note 9).

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

9. OBLIGATIONS À LONG TERME

	2019	2018
Obligations de série B , valeur nominale à l'émission de 300 000 \$, taux nominal et effectif de 6,95 % et de 7,10 %, respectivement, intérêts payables le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2002, capital remboursable le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2007 et échéant le 16 avril 2032	246 521 \$	255 244 \$
Obligations de série D , valeur nominale à l'émission de 200 000 \$, taux nominal et effectif de 6,55 % et de 6,87 %, respectivement, intérêts payables le 11 avril et le 11 octobre de chaque année, débutant le 11 avril 2004 et échéant le 11 octobre 2033, capital exigible à l'échéance	194 209	193 957
Obligations de série E , valeur nominale à l'émission de 150 000 \$, taux nominal et effectif de 6,61 % et de 6,98 %, respectivement, intérêts payables le 11 avril et le 11 octobre de chaque année, débutant le 11 avril 2004, capital remboursable le 11 avril et le 11 octobre de chaque année, débutant le 11 avril 2009 et échéant le 11 octobre 2033	127 665	131 112
Obligations de série G , valeur nominale à l'émission de 300 000 \$, taux nominal et effectif de 5,17 % et de 5,45 %, respectivement, intérêts payables le 17 mars et le 17 septembre de chaque année, débutant le 17 mars 2006 et échéant le 17 septembre 2035, capital exigible à l'échéance	291 214	290 877
Obligations de série H , valeur nominale à l'émission de 300 000 \$, taux nominal et effectif de 5,67 % et de 5,74 %, respectivement, intérêts payables le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 avril 2008 et échéant le 16 octobre 2037, capital exigible à l'échéance	297 379	297 290
Obligations de série J , valeur nominale à l'émission de 150 000 \$, taux nominal et effectif de 5,47 % et de 5,55 %, respectivement, intérêts payables le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2010 et échéant le 16 avril 2040, capital exigible à l'échéance	148 613	148 583
Obligations de série K , valeur nominale à l'émission de 250 000 \$, taux nominal et effectif de 3,92 % et de 3,96 %, respectivement, intérêts payables le 26 mars et le 26 septembre de chaque année, débutant le 26 septembre 2012 et échéant le 26 septembre 2042, capital exigible à l'échéance	248 586	248 548
Obligations de série M , valeur nominale à l'émission de 200 000 \$, taux nominal et effectif de 3,92 % et de 3,96 % ^{a)} , respectivement, intérêts payables le 12 juin et le 12 décembre de chaque année, débutant le 12 décembre 2015 et échéant le 12 juin 2045, capital exigible à l'échéance	198 731	198 702
Obligations de série N , valeur nominale à l'émission de 250 000 \$, taux nominal et effectif de 3,36 % et de 3,40 %, respectivement, intérêts payables le 24 avril et le 24 octobre de chaque année, débutant le 24 octobre 2017 et échéant le 24 avril 2047, capital exigible à l'échéance	248 359	248 323
	2 001 277	2 012 636
Portion courante des obligations à long terme	14 391	12 687
	1 986 886 \$	1 999 949 \$

a) Si la perte sur l'opération de couverture de flux de trésorerie (passif financier dérivé) est prise en considération, le taux effectif est de 4,98 %.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

9. OBLIGATIONS À LONG TERME (suite)

Les obligations à long terme sont présentées déduction faite de la portion non amortie des frais d’émission des emprunts connexes, qui s’élèvent à 28 053\$ (29 381\$, en 2018).

Les obligations de la Société sont garanties par une hypothèque sur l’universalité des biens actuels et futurs de la Société. Ni l’acte de fiducie, ni la sûreté, ni aucune sûreté supplémentaire ne seront publiés ou enregistrés à quelque moment que ce soit à l’encontre ou à l’égard de droits réels ou de biens immobiliers. Jusqu’au remboursement complet des obligations, la Société doit maintenir un ratio de couverture du service de la dette brute supérieur ou égal à 1,25 et un ratio de couverture du service de la dette prévue supérieur ou égal à 1,00. Au 31 décembre 2019, la Société respecte les différentes clauses restrictives financières prévues à l’acte de fiducie.

Les obligations sont rachetables au gré de la Société, en totalité ou en partie, à tout moment. Le prix de rachat correspond au plus élevé du capital total impayé de l’obligation et du prix qui permettra d’obtenir un rendement à l’échéance de cette obligation équivalant au rendement, à l’échéance, d’une obligation du gouvernement du Canada, dont l’échéance, calculée à compter de la date de rachat, correspond à la durée moyenne de l’obligation qui fait l’objet d’un rachat plus une prime. Cette prime est de 0,24 %, de 0,34 %, de 0,35 %, de 0,25 %, de 0,29 %, de 0,34 %, de 0,38 %, de 0,37 % et de 0,30 % par année, respectivement, pour les obligations de série B, de série D, de série E, de série G, de série H, de série J, de série K, de série M et de série N.

Le total des paiements en capital exigibles pour les cinq prochains exercices et par la suite s’établit comme suit :

Paie ments minimaux exigibles	2019	2018
Moins d’un an	14 391 \$	12 687 \$
1 à 5 ans	77 469	69 195
Plus de 5 ans	1 937 470	1 960 135
	2 029 330 \$	2 042 017 \$

Pour les périodes de présentation de l’information financière considérées, la juste valeur des obligations s’établit comme suit :

	2019	2018
Série B	317 605 \$	328 462 \$
Série D	285 700	267 980
Série E	166 773	170 127
Série G	389 940	357 960
Série H	417 780	383 370
Série J	209 340	191 025
Série K	293 000	261 900
Série M	236 660	210 040
Série N	272 200	238 625
	2 588 998 \$	2 409 489 \$

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

10. PROVISIONS

	Obligations de remise en état d’un site	Autres	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	1 332 \$	7 599 \$	8 931 \$
Augmentation des provisions	-	4 589	4 589
Diminution des provisions	(481)	(1 989)	(2 470)
Solde au 31 décembre 2019	851 \$	10 199 \$	11 050 \$
Solde au 1 ^{er} janvier 2018	1 349 \$	8 238 \$	9 587 \$
Augmentation des provisions	4 315	467	4 782
Diminution des provisions	(4 332)	(1 106)	(5 438)
Solde au 31 décembre 2018	1 332 \$	7 599 \$	8 931 \$

A) Obligations de remise en état d’un site

La Société n’a pas actualisé les coûts estimés des obligations de remise en état d’un site, puisque les effets de l’actualisation ont été jugés non significatifs. La provision est diminuée au fur et à mesure que les travaux sont réalisés et que les débours ont lieu.

B) Autres

Les provisions comprennent les montants découlant de réclamations présentées par différents fournisseurs et/ou clients, et se rapportent notamment à des coûts de construction de projets d’immobilisations. Les provisions relatives à ces réclamations ont été enregistrées selon la meilleure estimation de la direction de la dépense nécessaire à l’extinction de l’obligation, selon son expérience de transactions similaires. Aucune des provisions ne sera traitée de manière plus approfondie, afin de ne pas porter un préjudice grave aux positions de la Société dans ces conflits.

11. PASSIF AU TITRE DE LA RETRAITE ET DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL

A) Passif au titre de la retraite et des autres avantages du personnel

Les passifs constatés à l’état consolidé de l’actif net pour les passifs au titre de la retraite et des autres avantages du personnel comprennent les montants suivants :

	2019	2018
Courant		
Avantages du personnel à court terme	12 874 \$	13 771 \$
Non courant		
Régimes à prestations définies et régime supplémentaire à cotisations définies	36 493 \$	28 298 \$

La portion courante représente les obligations de la Société de paiement de salaires, de vacances et de jours fériés accumulés par les membres de son personnel actuels et anciens devant être réglées au cours de l’année suivant la période considérée.

La portion non courante représente le passif lié au volet à prestations définies du régime de retraite des employés ainsi que celui des régimes de retraite supplémentaires pour les dirigeants désignés de la Société.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

11. PASSIF AU TITRE DE LA RETRAITE ET DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (suite)

A) Passif au titre de la retraite et des autres avantages du personnel (suite)

Le volet à prestations définies du régime de retraite des employés prévoit des prestations aux salariés prenant leur retraite, qui sont fondées sur la durée de leur service et sur la rémunération finale moyenne.

Le solde impayé des cotisations au 31 décembre 2019 est de 441\$ (534\$, en 2018).

L'obligation des régimes à prestations définies ainsi que l'obligation du régime supplémentaire à cotisations définies se détaille comme suit:

	2019	2018
Obligation au titre des prestations définies au début	350 851 \$	356 399 \$
Coût des services rendus	6 360	7 369
Cotisations salariales	1 460	1 575
Intérêts	12 892	12 091
Prestations versées	(14 218)	(10 733)
Pertes (gains) actuarielles dues à l'expérience du régime	(1 208)	1 708
Pertes (gains) actuarielles dues à un changement d'hypothèse économique	38 313	(17 558)
Obligation au titre des prestations définies à la fin	394 450 \$	350 851 \$
Juste valeur de l'actif du régime au début	322 553 \$	325 155 \$
Cotisations patronales	5 254	6 777
Cotisations salariales	1 460	1 575
Intérêts sur les actifs	11 785	11 005
Gains (pertes) actuariels	31 523	(10 826)
Prestations versées	(14 218)	(10 733)
Frais d'administration	(400)	(400)
Juste valeur de l'actif du régime à la fin	357 957	322 553
Passif au titre de la retraite	36 493 \$	28 298 \$

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

11. PASSIF AU TITRE DE LA RETRAITE ET DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (suite)

A) Passif au titre de la retraite et des autres avantages du personnel (suite)

Tous les régimes à prestations définies sont partiellement financés. Par ailleurs, la Société a émis des lettres de crédit afin, entre autres, d'étaler le paiement du déficit actuariel de solvabilité du régime de retraite des employés.

Au 31 décembre 2019, le montant total des lettres de crédit s'élève à 37 096 \$ (31 708\$, en 2018).

Les hypothèses actuarielles significatives suivantes ont été utilisées:

	2019	2018
Obligation au titre des prestations définies à la fin des exercices considérés		
Taux d'actualisation	3,10 %	3,70 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00	3,00
Taux d'inflation	2,00	2,00
Coût des prestations pour les exercices considérés		
Taux d'actualisation	3,70	3,40
Taux de croissance de la rémunération	3,00	3,00
Taux d'inflation	2,00	2,00

Les hypothèses de mortalité au 31 décembre 2018 et 2019 sont basées sur la table de mortalité CPM avec taux combinés, ajustée avec l'échelle d'amélioration MI-2017.

Le coût des prestations constatées pour les régimes à prestations définies ainsi que le régime supplémentaire à cotisations définies est:

	2019	2018
Coût des services rendus de l'exercice	6 360 \$	7 369 \$
Intérêts nets	1 107	1 086
Frais d'administration	400	400
Coût des prestations constatées	7 867 \$	8 855 \$

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

11. PASSIF AU TITRE DE LA RETRAITE ET DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (suite)

A) Passif au titre de la retraite et des autres avantages du personnel (suite)

Les actifs des régimes peuvent être répartis entre les principales catégories de placement suivantes :

	Niveau	2019	2018
Encaisse		4 023 \$	2 902 \$
Contrat d'achat de rentes	3	210 902	153 364
Parts de fonds communs de placement d'obligations canadiennes	2	41 674	64 689
Parts de fonds communs de placement d'actions étrangères	2	29 578	24 390
Parts de fonds communs d'infrastructure	3	23 010	22 700
Parts de fonds communs de placement immobilier	3	22 941	22 082
Actions canadiennes	1	10 526	11 587
Parts de fonds communs de placement d'actions canadiennes	2	9 240	9 153
Parts de fonds communs de placement du marché monétaire	2	209	54
Actions étrangères	1	178	10 349
Autres		5 676	1 283
		357 957 \$	322 553 \$

Le comité de retraite prépare la documentation relativement à la gestion de la répartition globale des actifs. Le comité d'audit revoit la politique de placement et recommande cette dernière au Conseil d'administration pour son approbation advenant des changements matériels à la politique. Un suivi trimestriel de l'allocation de l'actif du régime permet au comité de retraite et ultimement au comité d'audit de s'assurer que les limites de répartition d'actif de l'ensemble du régime sont respectées.

La Société s'attend à ce que des cotisations de l'ordre de 9 800\$ soient versées pour l'exercice 2020, dont 1 400\$ de cotisations envers le déficit sous forme de lettre de crédit.

Les régimes de retraite exposent la Société aux risques suivants :

i) Risque d'investissement

L'obligation au titre des prestations définies est calculée en utilisant un taux d'actualisation. Si les rendements de la caisse sont inférieurs à ce taux d'actualisation, un déficit sera créé.

ii) Risque de taux d'intérêt

Une variation des taux obligataires affectera la valeur de l'obligation au titre des prestations définies.

iii) Risque de longévité

Une amélioration plus importante de l'espérance de vie que celle qui est prévue dans les tables de mortalité utilisées augmentera la valeur de l'obligation au titre des prestations définies.

iv) Risque d'inflation

L'obligation au titre des prestations définies est calculée en considérant un certain niveau d'inflation. Une inflation réelle supérieure à celle qui est anticipée aura pour effet d'augmenter la valeur de l'obligation au titre des prestations définies.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

11. PASSIF AU TITRE DE LA RETRAITE ET DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (suite)

A) Passif au titre de la retraite et des autres avantages du personnel (suite)

Les régimes de retraite exposent la Société aux risques suivants (suite) :

↗ Analyse de sensibilité

À la date de clôture, des modifications raisonnablement possibles de l'une des hypothèses actuarielles pertinentes auraient affecté l'obligation au titre des prestations définies des montants suivants (autres hypothèses constantes) :

	Impact sur l'obligation totale	Impact sur l'obligation excluant les contrats de rentes assurées ^{a)}
Taux d'intérêt : diminution de 1%	75 987 \$	46 868 \$
Taux d'inflation : augmentation de 1%	63 864	34 351
Taux d'augmentation salariale: augmentation de 1%	9 283	9 283
Taux de mortalité: multiplication des taux par 99%	973	382

a) La variation de certaines hypothèses sur la valeur de l'obligation liée aux contrats d'achat de rentes assurées a un impact équivalent ou presque sur la valeur de l'actif de ces derniers, mitigeant ainsi le risque auquel est exposé le régime.

Au 31 décembre 2019, la durée moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies s'élève à 19,4 ans (18,4 ans, en 2018).

B) Salaires et charges sociales

Les charges constatées au poste « Salaires et charges sociales » se détaillent comme suit :

	2019	2018
Salaires et charges sociales	66 655 \$	66 591 \$
Régime de retraite à prestations définies	7 642	8 740
Régime de retraite à cotisations définies	2 204	1 838
	76 501 \$	77 169 \$

12. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La filiale de la Société possède environ 629\$ de pertes en capital disponibles pour réduire ses gains en capital futurs.

Au 31 décembre 2019, la filiale a cumulé des pertes autres qu'en capital de 4 724\$ disponibles pour réduire le bénéfice imposable des exercices futurs. Le montant et l'échéance de ces pertes sont les suivants: 3 544\$ en 2031, 57\$ en 2032, 700\$ en 2033, 224\$ en 2036 et 199\$ en 2037.

De plus, la filiale a cumulé des dépenses de recherche et de développement aux paliers de gouvernements fédéral et provincial d'environ 278\$ et 479\$, respectivement, disponibles pour réduire le bénéfice imposable des exercices futurs.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

13. INFORMATIONS SUR LE RÉSULTAT GLOBAL

	2019	2018
Prestation de services	562 987 \$	518 687 \$
Produits tirés des contrats de location simple	131 995	124 390
Gain sur vente d'actifs	7 577	50
Gain sur contrats de sous-location	3 555	-
Autres	935	1 894
	707 049 \$	645 021 \$
Charges financières		
Intérêts sur les obligations à long terme	106 191 \$	107 068 \$
Intérêts sur les obligations de location	1 730	1 731
Amortissement des frais d'émission d'emprunts	1 328	1 212
Reclassement des pertes sur les opérations de couverture de flux de trésorerie ^{a)}	1 086	1 086
Intérêts capitalisés ^{b)}	(9 470)	(4 896)
Autres	1 152	1 116
	102 017 \$	107 317 \$
Produits financiers		
Intérêts sur les placements à court terme	(4 194) \$	(4 029) \$
Intérêts sur les contrats de location-financement	(1 059)	-
Autres	(39)	(57)
	(5 292) \$	(4 086) \$

a) Les pertes cumulatives sur les opérations de couverture incluses dans les autres éléments du résultat global sont de 27 530 \$ (28 616 \$ en 2018).
b) Le taux moyen pondéré utilisé pour capitaliser les coûts d'emprunt est de 5,56 % (5,63 %, en 2018).

14. FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

La Société perçoit des FAA pour tous les passagers en partance de YUL. Ces frais sont utilisés dans le but de financer une partie du programme en immobilisations de l'aéroport international de YUL. La Société a également perçu des FAA pour tous les passagers en partance de YMX pour les années 2001 à 2004, date à laquelle son programme en immobilisations a cessé d'être financé par les FAA. Ces frais sont inclus à même le prix du billet d'avion et sont versés par les compagnies aériennes à la Société, déduction faite de frais de perception de 4 %. Depuis la mise en place des FAA, les dépenses en immobilisations cumulatives à YUL et à YMX totalisent 3 856 000 \$ (3 503 000 \$, en 2018) et excèdent de 1 462 000 \$ (1 345 000 \$, en 2018) les montants cumulatifs perçus au titre des FAA (avant déduction des frais de perception) pour ces 2 aéroports.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

15. INFORMATIONS SUR L'ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

La variation des éléments du fonds de roulement se détaille comme suit :

	2019	2018
Créances clients et autres débiteurs	(14 247) \$	17 189 \$
Stocks	(19)	(273)
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	(5 672)	(3 056)
Autres avantages du personnel	(897)	1 618
Provisions	2 101	(3 364)
	(18 734) \$	12 114 \$

Le tableau suivant réconcilie les mouvements des obligations aux flux de trésorerie liés aux activités de financement :

	Obligations à long terme ^{a)}	Obligations de location	Total
Solde au 1^{er} janvier 2019	2 035 561 \$	22 532 \$	2 058 093 \$
<i>Variation des flux de trésorerie liés aux activités de financement</i>			
Remboursements	(12 687)	(1 337)	(14 024)
<i>Variation du passif</i>			
Augmentation des obligations de location	-	4 565	4 565
Intérêts capitalisés	9 470	43	9 513
Charges financières	96 721	1 730	98 451
Amortissement des frais d'émission d'emprunts	1 328	-	1 328
Intérêts payés	(106 441)	(1 773)	(108 214)
Solde au 31 décembre 2019	2 023 952 \$	25 760 \$	2 049 712 \$

a) Les soldes incluent les intérêts courus.

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les dettes fournisseurs et autres créditeurs totalisent 167 368 \$ (108 967 \$, en 2018).

16. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées de la Société comprennent les principaux dirigeants. Aucune des transactions ne comporte de caractéristiques ni de conditions spéciales, et aucune garantie n'a été donnée ou reçue.

Les principaux dirigeants de la Société sont les membres du Conseil d'administration, le président et les vice-présidents. La rémunération de ces derniers est de 8 138 \$ en 2019 (5 945 \$, en 2018).

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

17. ACTIFS ÉVENTUELS ET PASSIFS ÉVENTUELS

Dans le cours normal de ses activités, la Société fait l’objet de procédures judiciaires comportant des demandes financières, lesquelles sont contestées. À moins qu’elle ne les ait comptabilisées dans les provisions (note 10), la direction estime que ces réclamations sont injustifiées et qu’il est peu probable que la Société ait à déboursier des sommes d’argent pour les régler. La direction estime que le règlement de ces demandes n’aura pas d’incidence négative importante sur la situation financière consolidée de la Société.

18. ENGAGEMENTS

La Société a des engagements en vertu d’ententes de services, d’approvisionnement et d’entretien. Les paiements minimums s’établissent comme suit :

Moins d’un an	43 887	\$
1 à 5 ans	23 793	
Plus de 5 ans	-	
	67 680	\$

En plus des engagements énumérés ci-dessus, la Société s’est engagée en vertu de contrats pour l’acquisition et la construction d’immobilisations totalisant 340 284 \$ (124 252\$, en 2018), dont 6 819 \$ (5 929\$, en 2018) sont en devises étrangères.

19. INSTRUMENTS FINANCIERS

A) Objectifs et politiques de gestion des risques financiers

La Société est exposée à divers risques financiers, notamment le risque de change, le risque de taux d’intérêt, le risque de crédit et le risque de liquidité découlant des activités d’exploitation et des activités commerciales de la Société. La direction est responsable d’établir des niveaux acceptables de ces risques et d’examiner leur incidence respective sur les activités de la Société.

La Société ne conclut pas d’ententes visant des instruments financiers, y compris des instruments financiers dérivés, à des fins spéculatives.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

19. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

B) Juste valeur et classement des instruments financiers

Le tableau suivant présente les valeurs comptables et les justes valeurs des actifs financiers et des passifs financiers, y compris leur niveau dans la hiérarchie de la juste valeur. Il ne comporte pas d’information sur la juste valeur si la valeur comptable constitue une estimation raisonnable de la juste valeur. La Société a déterminé que la juste valeur de ses actifs et passifs financiers courants (autres que ceux qui sont énumérés ci-dessous) se rapproche de leur valeur comptable respective aux dates de clôture en raison de l’échéance à court terme de ces instruments financiers. Au 31 décembre, le classement des autres instruments financiers par catégorie de hiérarchie des justes valeurs ainsi que leur valeur comptable et leur juste valeur respective se détaillent comme suit :

	Valeur comptable			
	Niveau	Passifs financiers évalués au coût amorti		Juste valeur
Passifs financiers au 31 décembre 2019				
Obligations à long terme	2	2 001 277	\$	2 588 998 \$
Passifs financiers au 31 décembre 2018				
Obligations à long terme	2	2 012 636	\$	2 409 489 \$

La juste valeur des obligations à long terme a été déterminée selon les cours de marché comparables ajustés pour tenir compte de la prime de risque de la Société.

C) Risque de change

La Société est exposée au risque de change en raison des achats de produits et services dans le cours normal des opérations et des paiements reçus de clients libellés en devises étrangères. Les actifs et passifs libellés en devises étrangères convertis en dollars canadiens, au taux de clôture, s’établissent comme suit :

	2019	2018
Trésorerie et équivalents de trésorerie, et créances clients et autres débiteurs	1 070 \$	2 731 \$
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	1 235	410

La Société a procédé à une analyse de sensibilité des taux de change utilisés pour convertir les actifs et les passifs libellés en devises autres que le dollar canadien. Cette analyse révèle qu’une différence de 5 % sur les taux de change utilisés n’a aucun impact significatif sur les actifs et les passifs de la Société. La Société ne détient pas d’instruments financiers dérivés pour atténuer ce risque.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

19. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

D) Risque de taux d'intérêt

Les équivalents de trésorerie et les obligations à long terme de la Société portent intérêt à des taux fixes. La Société a l'option de tirer sur la facilité de crédit des taux variables et des taux fixes (note 8).

La politique de la Société consiste, autant que possible, à maintenir la plus grande partie de ses emprunts à des taux d'intérêt fixes.

Les équivalents de trésorerie, la facilité de crédit et les obligations à long terme de la Société sont exposés à un risque de variation de leur juste valeur en raison des fluctuations des taux d'intérêt sous-jacents. Une variation de 50 points de base des taux d'intérêt n'aurait pas d'impact significatif sur ce risque.

E) Risque de crédit

Le risque de crédit découle de la possibilité qu'une partie ne respecte pas les modalités d'un contrat et entraîne une perte pour l'autre partie. En général, la valeur comptable des actifs financiers exposés au risque de crédit et présentés dans l'état consolidé de l'actif net de la Société, déduction faite de toute provision pour pertes applicables, représente le montant maximal exposé au risque de crédit.

Les actifs financiers qui peuvent exposer la Société au risque de crédit comprennent principalement la trésorerie et les équivalents de trésorerie, l'encaisse affectée et les créances clients et autres débiteurs.

Trésorerie et équivalents de trésorerie, encaisse affectée et débiteurs non courants

La Société s'est dotée d'une politique de placement dont les objectifs sont de préserver le capital et la liquidité des instruments, et de maximiser le rendement sur les sommes investies. La politique précise les types d'instruments d'investissement permis, les émetteurs admissibles, les pondérations maximales par véhicule de placement ainsi que la cote de crédit acceptable et les échéances maximales de certains types d'instruments d'investissement.

Le risque de crédit lié à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie et à l'encaisse affectée est considérablement atténué si l'on s'assure que ces actifs financiers sont investis auprès des principales institutions financières se classant comme contreparties solvables selon les principales agences de notation.

La dépréciation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et de l'encaisse affectée a été évaluée sur la base de la perte de crédit attendue sur une période de 12 mois. La Société considère que ses débiteurs non courants ont un faible risque de crédit en raison des cotes de crédit externes de la contrepartie.

Au 31 décembre 2019, la Société n'avait aucun débiteur non courant en souffrance ni déprécié.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

19. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

E) Risque de crédit (suite)

Créances clients et autres débiteurs

Le risque de crédit lié aux créances clients et autres débiteurs est limité en raison du processus d'évaluation du crédit des clients de la Société, des modalités de recouvrement raisonnablement restreintes et de la solvabilité de ses clients. La Société surveille régulièrement son exposition au risque de crédit et prend des mesures pour atténuer la probabilité de pertes réelles en raison de cette exposition. Le risque de crédit lié aux créances clients et autres débiteurs est aussi réduit au minimum par le fait que la Société exige des dépôts de garantie de certains clients. De plus, une partie des produits des activités aéronautiques est facturée et perçue à l'avance, avant même que les services ne soient rendus. La provision pour pertes sur créances est maintenue, conformément au risque de crédit, aux tendances historiques, à la conjoncture générale de l'économie et aux autres informations, comme il est décrit ci-après, et est prise en compte dans les états financiers consolidés.

Le tableau suivant présente des informations sur l'exposition au risque de crédit et les pertes de crédit attendues liés aux créances clients :

	2019	2018
Courant	7 621 \$	9 878 \$
Créances de 30 à 60 jours	1 253	1 954
Créances de 61 à 90 jours	154	308
Créances de plus de 90 jours	1 324	824
	10 352	12 964
Provision pour pertes sur créances	(360)	(326)
Solde à la fin de l'exercice	9 992 \$	12 638 \$

Au 31 décembre 2019, un montant de 267 \$ (250 \$, en 2018) inclus dans la provision pour pertes sur créances représente une provision spécifique pour des créances clients totalisant 418 \$ (289 \$, en 2018). Puisque les pertes de crédit attendues, outre la provision spécifique, se limitent à 93 \$ (76 \$, en 2018), ces dernières n'ont pas été présentées en fonction de l'âge des créances clients dans le tableau ci-dessus.

F) Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que la Société ne soit pas en mesure d'honorer ses obligations financières à leur échéance. La Société est exposée à ce risque surtout en raison de ses obligations à long terme, de sa facilité de crédit, de ses obligations de location, de ses dettes fournisseurs et autres créditeurs et de ses engagements. La Société finance ses activités au moyen d'une combinaison de ses flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation et de ses obligations à long terme.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

19. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

F) Risque de liquidité (suite)

La gestion du risque de liquidité vise à maintenir un montant suffisant de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et à s'assurer que la Société dispose de sources suffisantes de financement. La Société établit des prévisions budgétaires et de trésorerie ainsi que des politiques de gestion de la trésorerie afin de s'assurer qu'elle a les fonds disponibles pour s'acquitter de ses obligations dans un avenir prévisible.

Le tableau qui suit établit les obligations financières de la Société incluant les paiements d'intérêts, lorsqu'ils sont applicables^{a)}:

	Obligations de location	Obligations à long terme	Engagements ^{a)}	Dettes fournisseurs et autres créiteurs	Total
31 décembre 2019					
Moins d'un an	3 530 \$	119 791 \$	43 887 \$	217 021 \$	384 229 \$
1 à 5 ans	11 673	487 006	23 793	-	522 472
Plus de 5 ans	32 404	3 166 005	-	-	3 198 409
31 décembre 2018					
Moins d'un an	2 898 \$	118 878 \$	38 988 \$	163 938 \$	324 702 \$
1 à 5 ans	9 656	509 769	20 446	-	539 871
Plus de 5 ans	32 975	3 263 033	-	-	3 296 008

a) Ces montants excluent les engagements relatifs à l'acquisition et à la construction d'immobilisations.

Compte tenu de la possibilité d'accès aux plateformes de financement de la Société, du montant de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que du calendrier des versements, la direction évalue que le risque de liquidité de la Société est faible.

20. GESTION DU CAPITAL

Les principaux objectifs de la Société dans la gestion du capital sont les suivants: i) préserver sa capacité à poursuivre son exploitation et ii) préserver sa capacité et sa souplesse financières pour réaliser ses objectifs stratégiques et assurer sa croissance.

La structure du capital de la Société comprend la trésorerie et les équivalents de trésorerie, l'encaisse affectée, les obligations à long terme et la facilité de crédit. La Société n'a pas de capital-actions, comme il est décrit à la note 1. Elle se finance donc au moyen des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, d'émissions d'obligations et d'autres emprunts, au besoin.

La structure du capital de la Société se résume comme suit:

	2019	2018
Obligations à long terme	2 001 277 \$	2 012 636 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie, et encaisse affectée	(173 842)	(249 251)
	1 827 435 \$	1 763 385 \$

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019
(en milliers de dollars canadiens)

20. GESTION DU CAPITAL (suite)

La Société gère la structure de son capital conformément à la croissance prévue de l'entreprise, des besoins opérationnels et des conditions sous-jacentes du secteur d'activité, du marché et de la conjoncture économique. En conséquence, la Société a établi un modèle financier qui lui permet d'estimer ses besoins en capitaux tout en s'assurant du respect de toutes les clauses restrictives financières de l'acte de fiducie. La direction examine périodiquement ce modèle financier et l'intègre à son plan stratégique quinquennal présenté et approuvé annuellement par le Conseil d'administration.

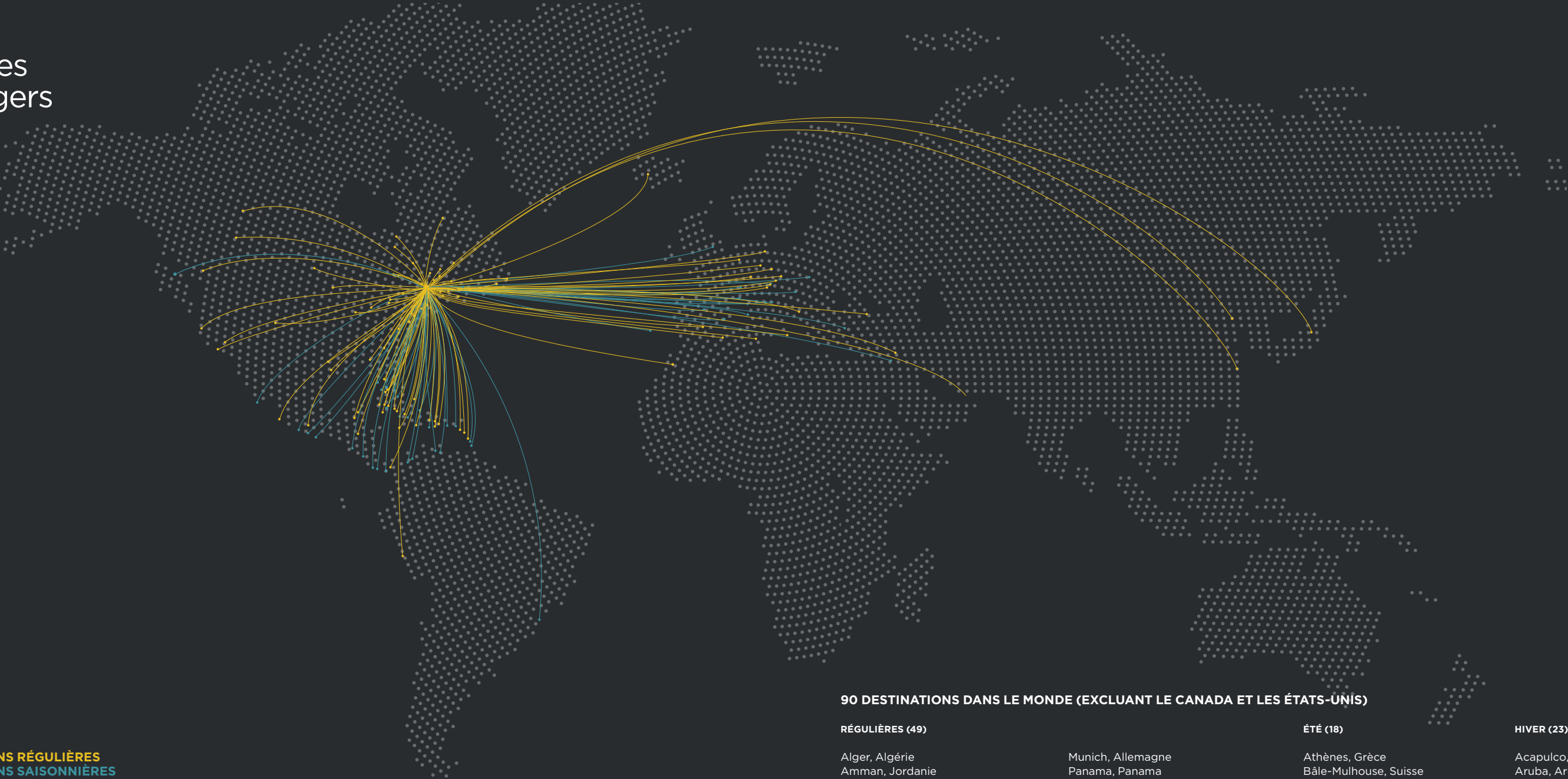
La Société n'a pas modifié sa stratégie de gestion du capital par rapport à celle de 2018.

21. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE CLÔTURE

En février 2020, la Société a prolongé sa facilité de crédit obtenue auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes pour une période supplémentaire d'un an, soit jusqu'en avril 2025, aux mêmes modalités.

De plus, le 11 mars, l'Organisation mondiale de la Santé a décrété que la COVID-19 est devenue une pandémie. La situation évolue rapidement, et divers acteurs gouvernementaux mettent en place des mesures afin de limiter la propagation de ce virus. La pandémie aura des effets directs et indirects sur la performance financière de la Société en 2020. La Société surveille la situation de près et met en place des mesures afin d'atténuer l'impact de la COVID-19 sur les opérations.

Services passagers



- DESTINATIONS RÉGULIÈRES
- DESTINATIONS SAISONNIÈRES

32 DESTINATIONS AU CANADA

RÉGULIÈRES (29)

Bagotville, QC
Baie-Comeau, QC
Bathurst, NB
Calgary, AB
Charlottetown, PE
Chibougamau, QC
Edmonton, AB
Fredericton, NB
Halifax, NS
Hamilton, ON
Kuujjuuaq, QC
Kuujjuarapik, QC
La Grande, QC
London, ON
Moncton, NB
Mont-Joli, QC
Mont-Tremblant, QC

Ottawa, ON
Québec, QC
Rouyn-Noranda, QC
Saint-Jean, NB
Sept-Îles, QC
St. John's, NL
Toronto (Billy Bishop), ON
Toronto (Pearson), ON
Val-d'Or, QC
Vancouver, BC
Windsor, ON
Winnipeg, MB

ÉTÉ (3)
Îles-de-la-Madeleine, QC
Victoria, BC
Sydney, NS

30 DESTINATIONS AUX ÉTATS-UNIS

RÉGULIÈRES (26)

Atlanta, GA
Baltimore, MD
Boston, MA
Charlotte, NC
Chicago, IL
Dallas-Fort Worth, TX
Denver, CO
Detroit, MI
Fort Lauderdale, FL
Hartford, CT
Houston, TX
Las Vegas, NV
Los Angeles, CA
Miami, FL
Minneapolis-Saint Paul, MN
Newark, NY
New York (JFK), NY

New York (LGA), NY
Nouvelle-Orléans, LA
Orlando, FL
Philadelphie, PA
Pittsburgh, PA
Raleigh, NC
San Francisco, CA
Washington (Dulles), DC
Washington (Reagan), DC

HIVER (4)
Fort Myers, FL
Phoenix, AZ
Tampa, FL
West Palm Beach, FL

90 DESTINATIONS DANS LE MONDE (EXCLUANT LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS)

RÉGULIÈRES (49)

Alger, Algérie
Amman, Jordanie
Amsterdam, Pays-Bas
Antigua, Antigua-et-Barbuda
Beijing, Chine
Bruxelles, Belgique
Cancún, Mexique
Casablanca, Maroc
Cayo Coco, Cuba
Cayo Largo del Sur, Cuba
Cozumel, Mexique
Doha, Qatar
Fort-de-France, Martinique
Francfort, Allemagne
Genève, Suisse
Holguin, Cuba
Istanbul, Turquie
La Havane, Cuba
La Romana, République dominicaine
Lima, Pérou
Lisbonne, Portugal
Londres (Heathrow), Royaume-Uni
Lyon, France
Málaga, Espagne
Mexico, Mexique
Montego Bay, Jamaïque

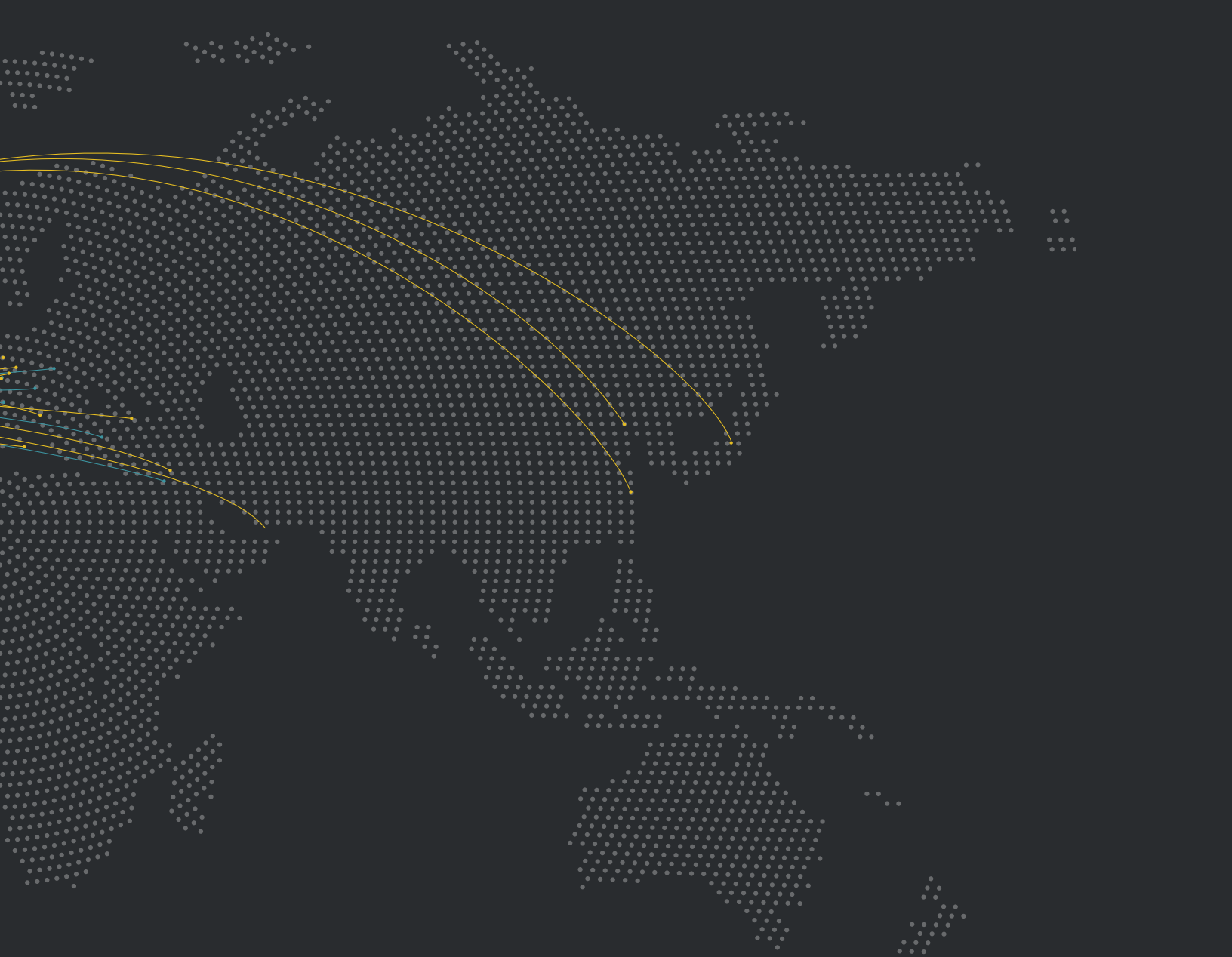
Munich, Allemagne
Panama, Panama
Paris (CDG), France
Pointe-à-Pitre, Guadeloupe
Port-au-Prince, Haïti
Providenciales, Turks et Caïcos
Puerto Plata, République dominicaine
Puerto Vallarta, Mexique
Punta Cana, République dominicaine
Reykjavik, Islande
Roatan, Honduras
Rome, Italie
Saint-Martin, Antilles néerlandaises
Samana, République dominicaine
San Salvador, Bahamas
Santa Clara, Cuba
Shanghai, Chine
Saint-Pierre, Saint-Pierre-et-Miquelon
Tokyo, Japon
Tunis, Tunisie
Varadero, Cuba
Vienne, Autriche
Zurich, Suisse

ÉTÉ (18)

Athènes, Grèce
Bâle-Mulhouse, Suisse
Barcelone, Espagne
Bordeaux, France
Bucarest, Roumanie
Dublin, Irlande
Londres (Gatwick), Royaume-Uni
Madrid, Espagne
Marseille, France
Nantes, France
Nice, France
Paris (Orly), France
Ponta Delgada, Portugal
Porto, Portugal
Prague, République tchèque
Tel Aviv, Israël
Toulouse, France
Venise, Italie

HIVER (23)

Acapulco, Mexique
Aruba, Aruba
Bridgetown, Barbade
Camagüey, Cuba
Cartagena, Colombie
Freeport, Bahamas
Huatulco, Mexique
Ixtapa/Zihuatanejo, Mexique
Liberia, Costa Rica
Manzanillo, Cuba
Mazatlán, Mexique
Nassau, Bahamas
Rio Hato, Panama
Sainte-Lucie, Sainte-Lucie
San Andres, Colombie
San Jose, Costa Rica
San José Del Cabo, Mexique
San Juan, Porto Rico
San Salvador, Salvador
Santiago, Cuba
Santo Domingo, République dominicaine
Sao Paulo, Brésil
Willemstad, Curaçao



35 TRANSPORTEURS PASSAGERS

9 TRANSPORTEURS CANADIENS

Air Canada
Air Creebec
Air Inuit
Air Transat
Canadian North (First Air)
Porter
Provincial Airlines
Sunwing
WestJet

3 TRANSPORTEURS AMÉRICAINS

American Airlines
Delta
United

22 TRANSPORTEURS INTERNATIONAUX

Aeromexico
Air Algérie
Air China
Air France
Air Saint-Pierre
Austrian Airlines
British Airways
Copa Airlines
Corsair
Icelandair
Interjet
KLM
Level
Lufthansa
Qatar Airways
Royal Air Maroc
Royal Jordanian
SATA Internacional
SWISS
Tunisair
Turkish Airlines
WOW air

LISTE DE TRANSPORTEURS CARGO

Cargojet
Castle Aviation
FEDEX
GTI group
Morningstar
Nolinor
Skylink
UPS
CLX Logistics