

MONTRÉAL-TRUDEAU 70 ANS DE SUCCÈS



Avec plus de 2800 départs
de Montréal chaque année,
chez Transat, nous sommes heureux
de pouvoir compter sur l'expérience
et le savoir-faire des gens
d'Aéroports de Montréal.



Welcome

Καλώς ήρθατε

Bienvenido

Bienvenue

Bem-vindo

Bem-vindo

BIENVENUE

Willkommen

Welkom

Willkommen

Bienvenido

Benvenuto

Hoş geldiniz

Bienvenue

Welkom

Benvenuto

Welcome



JAMES C. CHERRY

Président et chef de la direction d'Aéroports de Montréal



Un fier héritage et un brillant avenir

L'aéroport Montréal-Trudeau célèbre cette année son 70^e anniversaire !

Créé au plus fort de la Deuxième Guerre mondiale et à l'aube de l'aviation civile, Montréal-Trudeau est aujourd'hui devenu un des plus importants aéroports au Canada et sert de porte d'entrée de premier plan à l'Amérique du Nord et à l'Europe. Grâce à un programme de modernisation et d'agrandissement majeur réalisé au cours de la dernière décennie, l'aéroport se classe désormais parmi les meilleurs en matière de connectivité, de convivialité pour les passagers et de faibles frais d'exploitation. De plus, sa renommée croît sans cesse à titre de plaque tournante du transport international.

Accueillant environ 13 millions de passagers par année, Montréal-Trudeau est servi par 30 transporteurs aériens, dont la quasi-totalité des grandes lignes aériennes nord-américaines et européennes. L'aéroport est relié par un service sans escale à plus de 130 destinations au Canada, aux États-Unis et ailleurs dans le monde. Il s'impose également comme un pôle économique de premier plan du Grand Montréal, générant près de 53 000 emplois directs et indirects. Enfin, il fait office d'important facilitateur du commerce, du tourisme et du développement économique au Québec.

L'année prochaine marquera également le 20^e anniversaire d'Aéroports de Montréal, la société sans but lucratif responsable de l'exploitation et du développement des aéroports Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel. Outre notre mission qui consiste à offrir des services aéroportuaires de qualité et à contribuer au développement économique du Grand Montréal, nous nous efforçons d'exploiter l'aéroport en harmonie avec la collectivité avoisinante, en particulier à l'égard de la sécurité, de la qualité de l'environnement et du développement durable. Ce sont là des priorités auxquelles nous nous sommes fermement engagés.

Ce cahier spécial célèbre la riche histoire de l'aéroport Montréal-Trudeau, ses nombreuses réalisations au cours des 70 dernières années ainsi que ses priorités et ses stratégies à l'égard de l'avenir. Je suis fier des nombreuses réalisations de l'aéroport, lesquelles n'auraient pas été possibles sans la contribution de très grande valeur de nos employés, de nos transporteurs aériens et de nos nombreux partenaires des secteurs public et privé. Aussi, j'aimerais remercier chacun d'eux pour sa collaboration soutenue et souhaiter un joyeux anniversaire à Montréal-Trudeau !

En couverture

1941

Site aéroportuaire lors du Royal Air Force Ferry Command.
Archives nationales du Canada



CHEVALIER

Téléphone : 514 848-0001
mchevalier@communicationschevalier.com

Montréal-Trudeau 70 ans de succès Une publication de Communications Chevalier, cahiers corporatifs et projets spéciaux, encartée dans *La Presse* (distribution ciblée) et *The Gazette* (distribution ciblée) Édition, conception et réalisation : Manon Chevalier, présidente, Communications Chevalier Textes : Craig Toomey Traduction : Chantal Gilbert et Guy Connolly Conception graphique : Langevin et Turcotte Photos : Caroline Bergeron et Aéroports de Montréal, photo de James C. Cherry : Ladislav Kadyszewski Réviseur : Nicole Pons Impression : Solisco

1950



1938

L'emplacement des champs de courses de Dorval est choisi pour construire le nouvel aéroport de Dorval.

1950

Vue aérienne de l'ancienne aérogare à l'époque des années 50.

Archives Air Canada



Montréal-Trudeau: 70 ans de succès

Depuis ses modestes débuts de base militaire au cours de la Deuxième Guerre mondiale, l'aéroport Montréal-Trudeau est devenu une porte d'entrée de classe internationale pour l'Amérique du Nord et l'Europe.

Il y a 70 ans, les frappes aériennes des nazis forçaient la Grande-Bretagne à réorganiser sa flotte d'avions de combat. La Royal Air Force avait un besoin crucial d'avions après avoir perdu des centaines d'appareils lors de combats aériens dans toute l'Europe. Sa commande d'avions américains transportés par bateau avait été engloutie dans les eaux glacées de l'Atlantique, conséquence des attaques incessantes des sous-marins allemands. La seule — et périlleuse — solution de remplacement consistait à effectuer la traversée par la voie des airs, bien que les vols transatlantiques en fussent encore à leurs balbutiements.

C'est alors que le Royal Air Force Ferry Command, mis sur pied pour livrer en Grande-Bretagne les avions militaires fabriqués aux États-Unis, entra en scène. Sa principale base d'opérations allait être un nouvel aéroport construit par le gouvernement du Canada sur l'emplacement de l'ancien hippodrome de Dorval, aux abords de Montréal. Inauguré officiellement le 1^{er} septembre 1941, l'aéroport de Montréal (Dorval) devait contribuer à l'envoi de 10 000 avions en Europe, jouant ainsi un rôle de premier plan dans la victoire des alliés et préparant le terrain aux innombrables traversées aériennes de l'Atlantique de l'après-guerre.

Aujourd'hui rebaptisé Montréal-Trudeau, l'aéroport est le troisième plus important en sol canadien. Cette année, il accueillera environ 13 millions de passagers et sera desservi par quelque 30 transporteurs aériens qui offrent des vols réguliers vers plus de 130 destinations au Canada, aux États-Unis et ailleurs dans le monde.

Une ascension rapide

L'aéroport de Montréal a connu une croissance rapide quand il est passé dans le domaine de l'aviation civile après la Deuxième Guerre mondiale. Dès 1945, quatre compagnies aériennes y offraient déjà 22 vols réguliers et transportaient 500 passagers chaque jour. Un an plus tard, BOAC — devenue depuis British Airways — établissait le premier service transatlantique de passagers entre Montréal et le Royaume-Uni, haussant du coup le trafic passagers à 250 000 personnes par an.

En 1952, Dorval accueillait 590 000 passagers alors que de nombreux autres transporteurs commençaient à desservir l'aéroport, dont KLM et Air France. Deux de ses trois pistes étaient prolongées afin de répondre à la demande. En 1955, l'aéroport se hissait au premier rang au pays avec un million de passagers.

Deux ans plus tard, la construction de la première aérogare de fret au Canada commençait sur le site de l'aéroport, lui permettant ainsi de devenir le principal point d'entrée des vols de marchandises en provenance de l'Europe. En novembre 1960, l'aéroport était rebaptisé Aéroport international Dorval de Montréal/*Montréal-Dorval International Airport*. Un mois plus tard, le ministre des Transports du Canada inaugurait une nouvelle aérogare de 30 millions de dollars. Il s'agissait alors de la plus grande aérogare en sol canadien et de l'une des plus vastes du monde. L'aérogare initiale était démolie.



Aéroports de Montréal : qu'est-ce que c'est ?

L'aéroport Montréal-Trudeau est exploité par Aéroports de Montréal, une société à but non lucratif au service de la collectivité.

Les racines d'Aéroports de Montréal (ADM) remontent à 1987, date à laquelle le gouvernement du Canada a instauré une nouvelle politique nationale visant à se départir des principaux aéroports du pays. Les dirigeants politiques et économiques du Québec ont mis sur pied la SOPRAM (Société de promotion des aéroports de Montréal) en qualité de groupe consultatif s'intéressant à la prise en charge et au développement des aéroports Montréal-Trudeau (alors appelé Montréal-Dorval) et Montréal-Mirabel.

Les actions de cette société ont mené à la création d'ADM en 1989, dans le but de négocier le transfert des aéroports ainsi que d'assurer leur exploitation et leur développement. Le changement est entré en vigueur officiellement le 1^{er} août 1992, en vertu d'un bail de 60 ans conclu avec Transports Canada. Le gouvernement fédéral demeure propriétaire des infrastructures aéroportuaires, assure la conformité du bail et continue d'agir en qualité de société de réglementation auprès de l'industrie.

ADM ne reçoit aucune subvention gouvernementale et verse un loyer à Transports Canada, ainsi que des taxes municipales. Sa mission consiste à fournir des services aéroportuaires de qualité, à contribuer au développement économique et à maintenir une coexistence harmonieuse avec le milieu, en particulier quant à la protection de l'environnement.

Les principales sources de financement d'ADM proviennent de ses activités aéroportuaires telles que les redevances d'atterrissage et les frais d'améliorations aéroportuaires. Les recettes commerciales tirées du stationnement, des boutiques et des restaurants ont également augmenté de façon considérable au cours des dernières années. Tout surplus réalisé par rapport aux charges est entièrement réinvesti dans les infrastructures aéroportuaires. Enfin, de temps à autre, ADM émet des obligations et contracte des emprunts afin de continuer à financer son développement.

Les activités d'ADM sont supervisées par un conseil d'administration composé de 15 membres. Ceux-ci représentent un vaste éventail d'instances gouvernementales et de secteurs du milieu des affaires qui assure l'impartialité et la bonne gouvernance de la société. Un comité consultatif communautaire, créé en 2002 et composé de représentants de divers milieux, fournit également à la société des conseils éclairés sur des enjeux et des projets d'envergure.

Merci!

Charme international... à la Montréal

Accueil chaleureux, bienveillance assidue, services attentionnés, améliorations aéroportuaires, accès à la technologie sans fil... merci Aéroports de Montréal de si bien prendre soin des voyageurs du monde entier qui, par la voie aérienne, foulent le sol de la métropole depuis 70 ans. Vos actions et votre précieuse contribution sont au cœur des raisons qui font de Montréal une destination universelle séduisante toujours apte à enchanter les visiteurs, de l'arrivée jusqu'au départ. Joyeux 70^e !

à la
Montréal
TOURISME-MONTREAL.ORG



1950
La première aérogare de Dorval durant les années 50.

Archives nationales du Canada



1956
Un agent de la météo du ministère des Transports fait un exposé météorologique à deux pilotes avant leur vol.



1970
Maitre de chien, Gendarmerie Royale du Canada.

Avion : Air Canada

Les années d'expansion

Au cours des années soixante, Montréal connaît une importante croissance économique. De grands projets de construction, comme le métro et la tenue de l'Exposition universelle de 1967, donnent à la ville une envergure internationale. De plus en plus de visiteurs y viennent, en particulier par la voie des airs. En outre, le gouvernement fédéral exige des transporteurs aériens européens qu'ils adoptent Montréal comme porte d'entrée canadienne. Résultat : Dorval affiche une hausse annuelle du trafic passagers de l'ordre de 15 à 20 %. En 1968, l'aéroport accueille 4,5 millions de passagers.

Le gouvernement du Canada prédit alors que Dorval sera entièrement saturé en moins de 20 ans et décide de construire un nouvel aéroport pouvant absorber l'accroissement du trafic passagers à long terme, bien après le passage au 21^e siècle. Toutefois, avant que l'aéroport de Mirabel ouvre ses pistes en 1975, Toronto était devenue la plus importante porte d'entrée au pays, et le volume de passagers à Montréal avait chuté bien en deçà des prévisions. Le développement de Mirabel est alors stoppé et un seul terminal sur les 6 prévus sera construit.

Les vols de passagers réguliers internationaux, qui avaient été transférés à Mirabel en 1975, sont rapatriés à Dorval en septembre 1997. Le dernier vol nolisé pour le transport de passagers décolle en octobre 2004. Aujourd'hui, Mirabel se spécialise dans le transport aérien de marchandises et constitue également un site industriel important pour des entreprises aérospatiales telles que Bombardier Aéronautique et Pratt & Whitney Canada, L3 MAS, Avianor Group...

Entre-temps, la responsabilité de l'exploitation et du développement des aéroports de Montréal a fait l'objet d'un transfert par bail de Transports Canada à une nouvelle autorité locale aéroportuaire nommée Aéroports de Montréal (ADM), créée en 1992. Cette cession s'inscrivait dans le cadre de la nouvelle politique nationale du gouvernement du Canada visant à céder l'exploitation des principaux aéroports du pays.

MontrealInternational

Félicitations à l'**Aéroport Montréal-Trudeau** qui accueille le monde depuis **70 ans**.

Et contribue ainsi au développement économique et au rayonnement international du **Grand Montréal**.

Grands jalons de la modernisation

2001
Lancement du projet
d'agrandissement

2003
Agrandissement du bâtiment
central et ouverture de la nouvelle
jetée transfrontalière

2004
Ouverture du nouveau complexe
des arrivées internationales

2005
Inauguration de la nouvelle jetée
internationale et agrandissement
du hall des arrivées internationales

2007
Rénovation du secteur
domestique

2008
Rénovation de l'aéroquai

2009
Ouverture du nouveau secteur des
départs transfrontaliers (États-Unis)
et parachèvement de l'édicule
de la future navette aéroportuaire



Le retour de la croissance

ADM a dû surmonter de nombreux défis lors de sa mise sur pied. Le partage du trafic aérien de Montréal entre deux aéroports éloignés l'un de l'autre a eu des répercussions négatives sur le développement de l'industrie et a compliqué les liaisons entre le secteur international, d'une part, et les secteurs domestique et transfrontalier, d'autre part. En outre, les installations aéroportuaires de Dorval se trouvaient en mauvais état étant donné les nombreuses années de sous-investissement.

À la suite du regroupement du trafic passagers à Dorval, ADM a commencé à planifier un réaménagement majeur du complexe d'aérogare vieillissant de l'aéroport. Entre 2000 et 2005, la société a construit une nouvelle jetée pour les vols vers les États-Unis, une nouvelle jetée internationale, un complexe des arrivées internationales comprenant un nouveau hall des douanes canadiennes, ainsi qu'une salle de récupération des bagages. Elle a également agrandi les parcs de stationnement. De plus, des sections de la zone des vols domestiques ont été rénovées et agrandies, le tout accompagné de l'ajout d'espaces supplémentaires pour les services commerciaux. Au beau milieu de cet ambitieux projet, l'aéroport Dorval était rebaptisé Pierre Elliott Trudeau, le 1^{er} janvier 2004, en l'honneur de l'ancien premier ministre du Canada.

1970

Intérieur de l'aérogare, comptoirs d'enregistrement dans le secteur des départs vers les États-Unis durant les années 70.

COFELY
GDF SUEZ

Une présence locale, une expertise mondiale

Votre partenaire pour la gestion intégrée
d'infrastructures techniques et l'efficacité énergétique

www.cofelyservices-gdfsuez.net

- Immobilier commercial
- Institutions gouvernementales
- Industries
- Centres d'hébergement informatique
- Services aéroportuaires



1975

1975
Vue nocturne du côté air de l'aérogare, montrant un DC-8 d'Air Canada en premier plan.



1980

1980
Façade de l'aérogare durant les années 80.



2010

2010
Nouveau secteur des départs transfrontaliers et Hôtel Marriott, tous deux inaugurés en 2009.

Entre 2006 et 2009, Montréal-Trudeau était témoin de la construction d'un nouvel hôtel Marriott quatre étoiles ainsi que d'un nouveau secteur des départs transfrontaliers à la fois moderne et convivial. Cette composante inclut un centre de prédédouanement pour les passagers qui s'envolent vers les États-Unis et l'un des systèmes les plus performants au monde pour les bagages sortants, qui augmente de façon importante la capacité et la vitesse de traitement.

Le programme d'agrandissement et de modernisation a également permis de mettre en place des solutions de haute technologie dans le but de faciliter le traitement des passagers et de leurs bagages, tout en satisfaisant aux exigences de sûreté strictes imposées depuis septembre 2001. Aujourd'hui, Montréal-Trudeau s'affirme à titre de chef de file mondial des technologies aéroportuaires libre-service telles que l'autoenregistrement. De plus, en phase avec un engagement ferme envers le développement durable, ADM a profité de ce programme pour intégrer de nouvelles technologies qui renforcent l'efficacité énergétique et réduisent l'empreinte environnementale de Montréal-Trudeau.

À la fin de 2010, plus de 1,6 milliard de dollars avaient été investis dans la modernisation de Montréal-Trudeau dans le cadre d'un projet qui a respecté autant l'échéancier que le budget, et ce, sans aucune subvention gouvernementale. Ce faisant, l'aéroport est désormais en mesure de servir plus de 15 millions de passagers par année. Résultat du programme majeur de modernisation et d'agrandissement de Montréal-Trudeau, l'aéroport est maintenant bien positionné afin de poursuivre sa croissance, de servir la collectivité et d'écrire de nouveaux chapitres de l'histoire de l'aviation.

Marriott.
AÉROPORT DE MONTRÉAL

www.montreal-marriott.com



L'AÉROPORT DE MONTRÉAL MARRIOTT - LA NOUVELLE PORTE D'ENTRÉE DE MONTRÉAL

**Le saviez-vous?**

1950
Camion de pompiers
durant les années 50.



- ✈ Le premier aéroport de Montréal a ouvert ses portes à Saint-Hubert, sur la Rive-Sud, en 1927, soit seulement deux ans après l'ouverture du premier aéroport du pays, à Long Branch, près de Toronto. Saint-Hubert servait essentiellement à la poste ainsi qu'aux vols de passagers de la Canadian Colonial Airlines et de Trans Canada Airlines (qui deviendra plus tard Air Canada). L'aéroport était aussi utilisé pour recevoir les dirigeables, un mode de transport populaire à l'époque.
- ✈ Lorsque la première aérogare de Montréal-Trudeau a ouvert ses portes en 1941, le nombre d'employés de l'aéroport était plus élevé que celui des résidents de Dorval.
- ✈ Le Tea Wing du CN Rail à Dorval est devenu le premier restaurant d'un aéroport canadien, en 1941.
- ✈ Murray Hill a commencé à offrir le premier service de transport par limousine en 1941.
- ✈ Tilden Drive Yourself est devenue le premier service de location de voitures de l'aéroport, en 1951.
- ✈ En novembre 1960, l'aéroport était rebaptisé Aéroport international Dorval de Montréal/Montréal-Dorval International Airport. Un mois plus tard, le ministre des Transports du Canada inaugurerait une nouvelle aérogare de 30 millions de dollars. Il s'agissait alors de la plus grande aérogare en sol canadien et de l'une des plus vastes du monde. L'aérogare initiale était démolie.

Tout le service et le confort de la classe affaires.

Nous sommes fiers d'aider Aéroport de Montréal à éviter les zones de turbulences.

Visitez le
fmc-avocats.com
Fraser Milner Casgrain S.E.N.C.R.L.





70 | A N S | I N T É R Ê T |

Vers le développement durable

Aéroports de Montréal s'est engagée envers la protection de l'environnement et l'amélioration de son bilan environnemental.



L'aéroport Montréal-Trudeau doit composer avec une vaste gamme de défis environnementaux en plus de son empreinte carbone. Ceux-ci incluent la gestion du climat sonore, l'efficacité énergétique des installations aéroportuaires, la qualité de l'air, des eaux souterraines et de surface, et du sol, le recyclage et la protection des milieux, ainsi que la gestion de la faune.

Aéroports de Montréal, la société responsable de la gestion de l'aéroport, a adopté une démarche proactive visant à réduire les impacts de son exploitation sur l'environnement. ADM est l'une des rares administrations aéroportuaires nord-américaines à s'être dotée d'un système de gestion environnementale homologué ISO 14001. La société est également signataire de la *Déclaration d'engagement à lutter contre le changement climatique de l'industrie mondiale du transport aérien*, par laquelle l'industrie de l'aviation a promis de s'efforcer de stabiliser les émissions de carbone et, éventuellement, d'aller vers un avenir carbonique neutre. Soulignons qu'ADM a été l'une des premières autorités aéroportuaires du monde à vendre des crédits de carbone. De plus, la société est membre du plan stratégique de développement durable de la Ville de Montréal.

Des progrès remarquables

ADM compte plusieurs réalisations environnementales à son palmarès et cherche constamment à s'améliorer. À titre d'exemple, l'aérogare de l'aéroport Montréal-Trudeau a été homologuée BOMA BEST (Building Environmental Standards) — anciennement Go Green Plus. Ce titre est décerné par la Building Owners and Managers Association afin de souligner les efforts déployés pour améliorer le rendement environnemental des édifices commerciaux, incluant les mesures d'efficacité énergétique.

ADM a également profité de son récent projet d'agrandissement et de modernisation de l'ordre de 1,6 milliard de dollars à Montréal-Trudeau pour apporter des améliorations techniques importantes au système de chauffage, ventilation et climatisation de l'air de l'aéroport. De plus, ADM a lancé un projet innovateur avec la participation de l'Université Concordia, à Montréal, pour gérer la lumière naturelle au moyen de stores automatisés dans les jetées de l'aéroport, ce qui a pour effet de réduire les besoins en chauffage et en climatisation. Le système — le seul du genre dans le monde — tire parti d'une technologie de gestion électromécanique avancée et de capteurs de lumière sophistiqués.

La centrale thermique de l'aéroport, en opération depuis 2003, constitue un autre bel exemple d'efficacité énergétique avec une amélioration de l'ordre de 70 %. ADM a aussi réduit la consommation des combustibles fossiles (gaz naturel et pétrole), nécessaires pour chauffer le complexe aéroportuaire, grâce à l'installation d'une chaudière électrique. De plus, l'aéroport a augmenté son efficacité énergétique avec la mise en place de mécanismes d'entraînement à vitesse variable pour les escaliers et trottoirs mobiles, l'utilisation de refroidisseurs qui récupèrent la chaleur, la construction d'un stationnement souterrain chauffé par de l'eau chaude à basse température ainsi que l'installation d'humidificateurs qui recyclent l'eau.

Résultat: les mesures prises en matière d'efficacité énergétique portent leurs fruits. On estime en effet qu'entre 2001 et 2010, la consommation d'énergie moyenne normalisée en fonction de la superficie et de la température extérieure a été réduite de 40 %, tandis que la réduction des émissions de GES normalisées a excédé les 75 %.

Réduction des gaz à effet de serre

La réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au transport est une préoccupation de premier plan. La société a donc adopté une série de mesures à cet effet.

La flotte de véhicules d'Aéroports de Montréal est constituée de 94 véhicules légers et de 123 lourds. Le matériel roulant, y compris les navettes de stationnement, représente près de 30 % des émissions totales générées par ses activités, ce qui en fait la deuxième source de gaz à effet de serre.

ADM vise donc à optimiser son parc de matériel roulant en utilisant des véhicules moins énergivores ou des combustibles moins polluants.

La société a participé à un projet de démonstration de l'utilisation de l'hydrogène ainsi qu'à un projet de conversion de véhicules au propane.



Protection des milieux

Les préoccupations environnementales d'ADM englobent aussi la réduction des déchets et l'augmentation du recyclage. Tous les rebuts de ses récents projets de construction ont été soigneusement triés et envoyés à des centres de tri spécialisés. La société s'efforce de contrôler les liquides et les produits utilisés pour déglacer les pistes.

Où que vous soyez, où que vous alliez, quel que soit le service que vous désirez, nos professionnels vous accompagnent.

Présents au Québec, au Canada, aux États-Unis et dans une centaine de pays dans le monde, nous avons l'expertise pour vous aider.

Avec nous, vous bénéficiez de conseils multidisciplinaires utiles à la croissance de vos affaires et toujours adaptés aux réalités de votre entreprise.

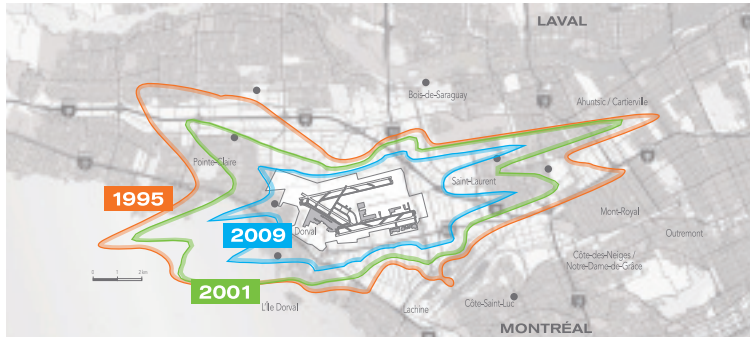
www.rcgt.com



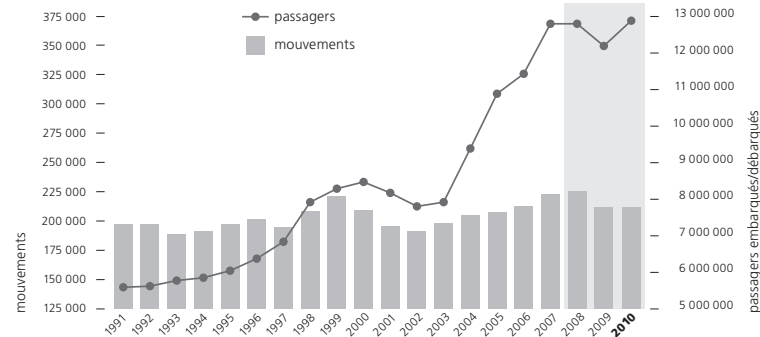
**Raymond Chabot
Grant Thornton**

Certification • Fiscalité • Conseil

Climat sonore Courbes PEB25



Évolution du trafic sur 20 ans 1991 à 2010



La gestion du climat sonore est une préoccupation constante

ADM continue à déployer des efforts concertés pour gérer le climat sonore à Montréal-Trudeau.

Lorsqu'il a été inauguré il y a 70 ans, l'aéroport Montréal-Trudeau était situé dans un secteur essentiellement agricole, et son aérogare comptait plus d'employés que la municipalité de Dorval avait de résidents. Au fil des ans, des quartiers résidentiels complets ont cependant surgi au sein des municipalités avoisinantes. Aujourd'hui encore, de nouveaux projets domiciliaires, certains prestigieux, sont construits à proximité de l'aéroport et sous les trajectoires de vol de ses pistes.

ADM a mis sur pied un comité consultatif du climat sonore composé de représentants des municipalités avoisinantes, qui ont un rôle important à jouer dans la planification de l'urbanisation, de Transports Canada, de Nav Canada (la société responsable du contrôle du trafic aérien), du gouvernement du Québec et des transporteurs aériens, afin de discuter et d'étudier toutes les questions rattachées au climat sonore.

Montréal-Trudeau utilise un système à la fine pointe de la technologie pour effectuer le suivi du bruit généré par le trafic aérien près de l'aéroport. Appelé ANOMS — pour Airport Noise and Operations Management System — le logiciel s'avère un instrument utile pour assurer la conformité des procédures de réduction du bruit ainsi que pour les raffiner. L'aéroport publie annuellement les courbes de bruit PEB (prévision de l'exposition au bruit) pour calculer les changements concernant le climat sonore entourant l'aéroport. On utilise le PEB pour rendre compte de son évolution.

Amélioration du paysage sonore

La superficie des courbes de bruit de Montréal-Trudeau diminue sans cesse depuis les années 1980. Comparativement à 1995, la population vivant sous la « courbe PEB25 » a diminué de plus de 80 %. Cette statistique reflète essentiellement le renouvellement et la modernisation des flottes d'avions avec des appareils plus silencieux et plus efficaces, et les mesures mises en place par ADM pour réduire le bruit.

De plus, en dépit d'un accroissement important du nombre des passagers à Montréal-Trudeau entre 1990 et 2010, le nombre de mouvements d'avions est demeuré relativement stable pendant cette période. Ce fait découle en grande partie de la proportion accrue du trafic international qui fait appel à des avions de plus grande taille, transportant plus de passagers par mouvement, ainsi que de taux de remplissage accrus.

ADM continue à déployer des efforts concertés pour gérer le climat sonore à Montréal-Trudeau. Les mesures adoptées incluent l'imposition de restrictions sévères sur les activités nocturnes et les essais de moteurs, ainsi qu'un système de pistes préférentielles. En outre, les autorités aéroportuaires ont fait appel à un expert pour dresser l'inventaire des mesures mises en place dans des aéroports aux quatre coins de la planète en matière de réduction du bruit, dans le but de mettre en place de nouvelles mesures d'amélioration.

Pour répondre aux questions des résidents sur le climat sonore, Aéroports de Montréal a mis en place un certain nombre d'outils d'information à leur intention. Une info-lettre sur la gestion du climat sonore, distribuée par courriel, informe les résidents de tout fait récent qui pourrait influencer sur le climat sonore entourant l'aéroport. Pour s'y abonner, veuillez envoyer votre adresse de courriel à yulclientele@admtl.com. De la même façon, ADM a préparé une section « Foire aux questions » sur son site Internet (admtl.com) section Collectivités, ainsi qu'une brochure portant sur la gestion du climat sonore en fonction des questions les plus fréquentes. Enfin, les procédures de décollage et d'atterrissage selon les vents sont expliquées dans la « visite virtuelle de l'aéroport », admtl.com.

Urbanisation au fil des ans

Les plus anciens aéroports d'Amérique et d'Europe, encore en service, ont été construits pour la plupart dans les années 30 et 40. Nécessitant de grandes étendues de terrain, ces aéroports ont été aménagés en périphérie des villes sur des sites peu bâtis, tels que des champs de course, des parcs d'amusement, ou encore des fermes. Puis, avec l'essor de l'aviation civile et le développement de l'économie industrielle à partir des années 50, l'urbanisation les a progressivement encerclés, le plus souvent sans grande vision ni planification urbaine.

Ainsi, l'histoire de Montréal-Trudeau n'a rien d'atypique. Construit à l'emplacement d'un ancien hippodrome en réponse à un besoin militaire, c'est aujourd'hui un aéroport jouant un rôle absolument essentiel à la vie moderne et au développement économique de la collectivité. De fait, il a agi comme catalyseur et attiré nombre d'entreprises qui sont venues s'établir à proximité. Bien que l'aéroport n'ait pas de nouvelle piste, le site recèle encore un bon potentiel de développement, tant pour l'aérogare elle-même que pour les activités de logistique, de services aéronautiques, de construction aérospatiale et autres qui s'y rattachent.

De nos jours, l'accessibilité des aéroports est en outre un facteur de succès déterminant. La proximité du centre-ville, en particulier des quartiers des affaires, des hôtels et lieux de congrès et de rassemblements, représente un atout indéniable pour un grand aéroport.

Il est de plus en plus reconnu que la construction d'un aéroport international de premier plan situé au milieu d'un champ et éloigné du centre-ville défie toute logique, tant sur le plan économique que sur le plan environnemental.

Aérotropolis, l'aéroport du futur

Qu'en pensent les futurologues? Selon le livre *Aerotropolis — The Way We'll Live Next*, les aéroports seraient bientôt au centre et les villes seraient construites autour d'eux. Ainsi, les travailleurs, les fournisseurs, les dirigeants et les biens circuleraient plus aisément au sein du marché international. Selon les auteurs, John D. Kasarda et Greg Lindsay, « l'aérotropolis transforme les villes ainsi que le commerce. Combinant aéroport géant, ville planifiée, installations d'expéditions et pôle commercial, l'aérotropolis se situe au cœur de la prochaine phase de la mondialisation. »

Cette approche remodèle déjà la vie en milieu urbain un peu partout dans le monde, en Chine et en Corée, au Moyen-Orient, de même qu'à Amsterdam, à Dallas et dans les banlieues de Washington, D.C. Un bon exemple d'aérotropolis est New Songdo City, en Corée du Sud, une ville hyper-technologique construite de toute pièce et reliée organiquement à l'aéroport Incheon par un pont de 12 km.





Pour la mise en valeur des milieux

Conformément à sa politique environnementale, Aéroports de Montréal développe ses terrains dans le respect de l'environnement.

À cet effet, la société a récemment adopté une politique de l'arbre qui vise essentiellement à protéger les secteurs à haute valeur écologique des sites aéroportuaires et à compenser les impacts environnementaux des projets. Cette politique reconnaît l'importance

du rôle que jouent les arbres au sein de l'environnement urbain, notamment dans la lutte contre l'effet d'« îlot de chaleur » et dans l'amélioration de la qualité de l'air.

Parmi les projets auxquels a participé ADM, soulignons la restauration et la mise en valeur d'un secteur du boisé Marcel-Laurin situé dans

l'arrondissement de Saint-Laurent. Cette initiative vise à restaurer l'habitat et à encourager la reproduction et l'alimentation du papillon monarque grâce à l'ensemencement de plantes herbacées autochtones (asclépiades). De plus, le projet a permis la restauration d'habitats originaux envahis par le nerprun (une espèce envahissante).

La plantation d'arbres et d'arbrisseaux a eu lieu au printemps 2010. ADM a également contribué à un projet de verdissement de cours d'écoles situées à Dorval. En outre, elle s'est engagée à réserver une parcelle de terrain de 26 hectares dans l'extrémité nord de l'aéroport Montréal-Trudeau — une superficie correspondant à environ 33 terrains de football —

pour la création d'un parc de conservation. Ce magnifique terrain accueille une colonie de castors ainsi que des rats musqués.



Une puissance économique

L'aéroport Montréal-Trudeau constitue un pôle économique majeur qui génère des milliards de dollars en valeur ajoutée pour le Grand Montréal et le Québec.

L'aéroport est bien plus qu'un simple endroit où des avions décollent et atterrissent. Il est également un catalyseur du commerce, du tourisme et du développement économique. Depuis sa fondation il y a 70 ans, l'aéroport joue un rôle sans cesse plus important dans la vie économique du Grand Montréal et du Québec dans son ensemble.

Jetons un coup d'œil aux chiffres: les quelque 250 entreprises actives sur le site de l'aéroport génèrent près de 53 000 emplois directs et indirects, et produisent une valeur ajoutée de plus de 4,5 milliards de dollars. Cela représente près de 4 % du produit intérieur brut (PIB) du Grand Montréal!

Montréal-Trudeau revêt une importance particulière sur le plan commercial. Plus du tiers des 13 millions de passagers de l'aéroport sont des gens d'affaires. L'aéroport est une plaque tournante vers les États-Unis, l'Europe et le Proche-Orient pour des millions de touristes. En 2008, ces visiteurs ont, selon une évaluation, dépensé 750 millions de dollars dans les commerces de détail de la région, en particulier dans les hôtels, les restaurants et les services de transport. Sans l'aéroport, Montréal ne serait pas la troisième destination touristique du Canada ni l'un des plus importants centres de congrès internationaux en Amérique du Nord. Plus de 100 000 tonnes de courrier, de colis et de marchandises diverses transitent par Montréal-Trudeau chaque année. Enfin, l'aéroport abrite plusieurs entreprises industrielles en exploitation, dont certaines sont



Desjardins & AÉROPORTS DE MONTRÉAL

Desjardins & Cie

Desjardins vous procure un avantage unique. Vous y retrouverez, et ce, sous un même toit, tous les produits et services nécessaires pour mener à bien vos projets.

C'est tout Desjardins qui appuie les entreprises.

desjardins.com/entreprises



Desjardins

Coopérer pour créer l'avenir



Montréal-Trudeau en chiffres

actives dans les secteurs de l'aérospatiale, ainsi que dans la réparation et l'entretien des aéronefs. Ces entreprises emploient directement 28 000 personnes — la plupart d'entre elles résident dans l'ouest de l'île de Montréal.

Investir dans l'avenir

Aéroports de Montréal a procédé à des investissements considérables afin de moderniser Montréal-Trudeau depuis qu'elle est responsable de la gestion de l'aéroport, avec toutes les retombées économiques que cela comporte. Depuis 2000, ADM a investi plus de 1,6 milliard de dollars pour doubler la capacité de l'aéroport et en faire un véritable aéroport de classe mondiale qui répond désormais aux plus hautes normes de l'industrie. De plus, elle envisage d'investir quelque 750 millions supplémentaires en améliorations, notamment dans le secteur international, et en projets d'entretien au cours des cinq prochaines années.

Un autre projet majeur en cours porte sur l'amélioration de l'accès à l'aéroport par voie terrestre, une étape essentielle puisqu'un aéroport joue le rôle d'interface entre les modes de transport terrestre et aérien. Ainsi, il ne suffit pas de disposer d'une aérogare efficace : les usagers ont également besoin d'y accéder et d'en ressortir facilement et rapidement. Dans cette foulée, ce projet s'avère prioritaire pour ADM.

En bref, Montréal-Trudeau fait bien plus que sa part pour le développement de la ville, et l'on s'attend à ce que les retombées positives augmentent au cours des années à venir à mesure que l'aéroport continuera d'accumuler les succès.

28 000
personnes qui travaillent directement à l'aéroport Montréal-Trudeau.

24 500
emplois indirects liés à Montréal-Trudeau.

250
entreprises en exploitation à Montréal-Trudeau.

4,57 milliards de dollars
valeur ajoutée de Montréal-Trudeau.

4 %
contribution de Montréal-Trudeau au PIB du Grand Montréal.

36,7 millions de dollars
paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités par Montréal-Trudeau (2009).

21,6 millions de dollars
loyer à Transports Canada.

750 millions de dollars
somme dépensée par les visiteurs provenant de l'extérieur du Québec et qui ont transité par l'aéroport (en 2008).

800 millions de dollars
somme qu'ADM investira entre 2010 et 2015 pour l'agrandissement de l'aéroport et les programmes d'entretien, sans inclure 600 millions pour le lien ferroviaire avec le centre-ville et 170 millions pour le réaménagement de l'échangeur Dorval.

760 millions de dollars
évaluation des investissements du secteur privé entre 2010 et 2015.

30
transporteurs.

130
destinations directes desservies par Montréal-Trudeau.





Aéroports de Montréal 70 ans • 1 vision Nos félicitations

Ogilvy Renault s'est joint
au Groupe Norton Rose

2 600 avocats
5 continents
1 vision



nortonrose.com



L'aéroport Montréal-Trudeau est la pierre angulaire de l'industrie aérospatiale du Grand Montréal, qui forme l'un des plus importants centres de ce secteur d'activité dans le monde avec Seattle, aux États-Unis, et Toulouse, en France.



Le Grand Montréal est l'un des rares endroits sur la planète où il est possible d'acheter presque tous les composants nécessaires pour construire un avion dans un rayon de 30 km. Le secteur de l'aérospatiale génère une activité économique substantielle et fournit des dizaines de milliers d'emplois de haute qualité à la main-d'œuvre québécoise. Le Grand Montréal a ainsi fait ses preuves à titre de chef de file de la recherche et du développement, sans oublier qu'il accueille les établissements, les écoles et les universités les plus prestigieuses du pays dans le domaine des techniques aérospatiales.

Avec 98 % de l'activité aérospatiale québécoise concentrée dans le Grand Montréal, la métropole accueille également les sièges sociaux d'organismes internationaux tels que l'International Air Transport Association (IATA), Association du transport aérien international, l'International Business Aviation Council (IBAC), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et le Conseil international des aéroports (ACI).

En bref:

- ✈ La base industrielle aérospatiale québécoise inclut 236 entreprises, qui génèrent des ventes annuelles de 12,3 milliards de dollars, dont 80 % sont tirés de l'exportation, et qui emploient plus de 42 000 travailleurs.
- ✈ Plus de 3 600 diplômés des universités, ainsi que des écoles techniques et professionnelles, se joignent au bassin de main-d'œuvre de l'industrie aérospatiale chaque année.
- ✈ Un Québécois sur 190 travaille dans l'industrie aérospatiale. À Montréal, cette proportion grimpe à une personne sur 95.
- ✈ En moyenne, le salaire des employés du secteur de l'aérospatiale est de 30 % plus élevé que la moyenne salariale du domaine de la fabrication.
- ✈ Le secteur canadien de l'aérospatiale est le cinquième plus important du monde en ce qui concerne les ventes, derrière ceux des États-Unis, du Royaume-Uni, de la France et de l'Allemagne. La portion québécoise représente environ 60 % du total de la production aérospatiale totale du Canada et plus de 50 % des emplois du secteur au Canada (2006).

Source : Aéro Montréal

Félicitations pour votre 70^{ième} Anniversaire !

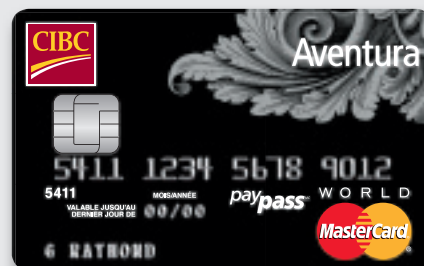
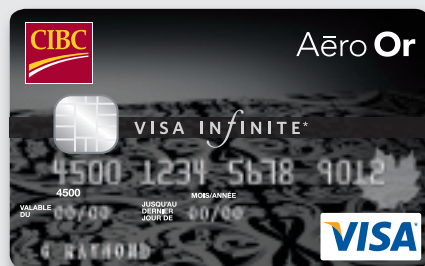
Bravo à nos partenaires et collègues de l'Aéroport International de Montréal-Trudeau, nous sommes heureux et fiers d'avoir l'opportunité de participer à cet événement marquant avec vous.



www.aeromag2000.com

Célébrons 70 ans d'EXCELLENCE.

La Banque CIBC félicite l'**Aéroport international Montréal-Trudeau**, qui sert les voyageurs depuis maintenant 70 ans.



Pour ce qui compte
dans votre vie

Une plaque tournante du transport aérien de demain

Avec le parachèvement de son important projet de modernisation et d'agrandissement de l'aéroport Montréal-Trudeau, Aéroports de Montréal accélère la prochaine phase de sa stratégie de développement : la promotion de l'aéroport à titre de plaque tournante du transport international.

Pour un aéroport de taille moyenne, Montréal-Trudeau compte déjà sur une offre de service extraordinaire, quelque 30 transporteurs aériens y effectuant des vols sans escale vers plus de 130 destinations au Canada, aux États-Unis et ailleurs dans le monde. En outre, en raison de son emplacement de choix et du grand nombre d'avantages concurrentiels qu'il présente, en particulier en matière d'efficacité fonctionnelle, Montréal-Trudeau possède le potentiel pour faire office de pivot entre l'Amérique du Nord, d'une part, et l'Europe, le Proche-Orient et l'Afrique, d'autre part.





Nouvelles liaisons aériennes

Les efforts d'ADM portent leurs fruits, en particulier du côté du secteur international, qui est en croissance pour une huitième année consécutive. Air Canada a ajouté régulièrement de nouvelles liaisons au départ de Montréal au cours des dernières années. Parmi elles, on note des vols vers Genève, Rome, Houston, Bruxelles, Athènes et Barcelone.

D'autres transporteurs ont l'intention d'intensifier leurs activités à Montréal-Trudeau. Montréal est la base principale du réseau florissant d'Air Transat, qui a inauguré en mai un vol hebdomadaire vers Istanbul, en Turquie. En juin, Qatar Airways s'est ajoutée à notre liste de lignes aériennes clientes, offrant une liaison vers Montréal depuis sa plaque tournante de Doha, trois fois par semaine. Air France offre quatre vols quotidiens vers Paris au cours de la période estivale. De plus, le transporteur de l'Hexagone a commencé à utiliser l'Airbus A380 en avril dernier sur cette route aérienne fort achalandée. Enfin, des transporteurs chinois songeraient également à établir une liaison entre Montréal et la Chine. En ce qui concerne les vols domestiques, Montréal-Trudeau a accueilli en mai le transporteur régional Bearskin Airlines, qui offre jusqu'à cinq vols par jour vers Waterloo, en Ontario.



Fiers partenaires depuis 18 ans !



CRÉATEURS DE LIEUX DE TRANSPORT

CARDINAL HARDY BEINHAKER | JODOIN LAMARRE PRATTE | ARCHITECTES EN CONSORTIUM



Une navette ferroviaire rapide : le chaînon manquant

Il manque un élément crucial pour que Montréal-Trudeau s'impose à titre de plaque tournante de transport majeure : un lien ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville.

Cette année, environ 13 millions de passagers transiteront par Montréal-Trudeau et plus de 2 millions de personnes leur souhaiteront « bon voyage » ou « bon retour ». Or, actuellement, l'aéroport Montréal-Trudeau n'est accessible que par route, et les autoroutes desservant l'axe est-ouest sont souvent congestionnées.

Après une dizaine d'années d'étude, Aéroports de Montréal est sur le point de fournir à Montréal un service de navette digne de son statut international. De tels liens ferroviaires représentent une tendance mondiale : on en compte plus de 180 en service à l'échelle mondiale et plus de 300 autres en sont à un stade de planification ou de construction.

L'Aérotrein d'ADM relierait Montréal-Trudeau à la gare Centrale au cœur de la ville en une vingtaine de minutes à raison de trois fois par heure, et ce, 20 heures par jour, ce qui représente 120 trains quotidiens dans les deux sens. Les trains en circulation, économiques et efficaces sur le plan énergétique, seraient composés de trois voitures, spécialement conçues pour recevoir les passagers et leurs bagages.



Joyeux **70^e**
anniversaire !

Félicitations à nos amis et collègues de l'aéroport international de Montréal-Trudeau.

OSLER

Osler, Hoskin & Harcourt S.E.N.C.R.L./s.r.l.
Chef de file au Québec en droit des affaires

osler.com



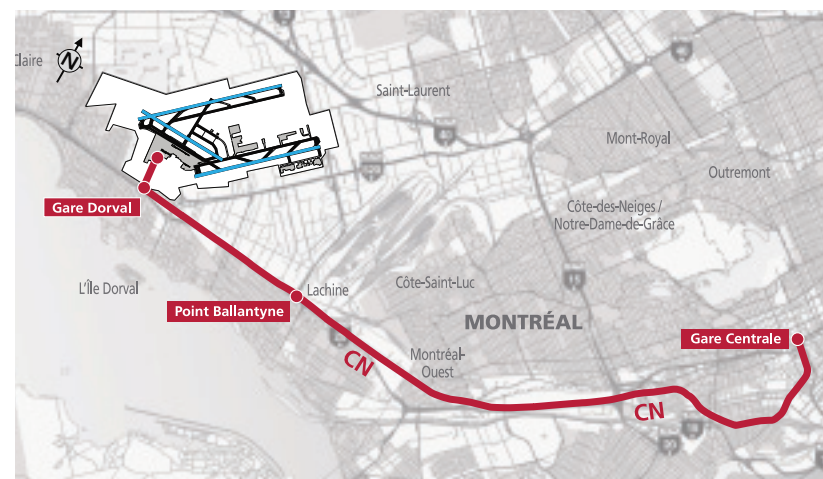
La navette utiliserait de nouveaux rails installés dans le corridor du CN qui mène à la gare Centrale, tandis que les trains de banlieue vers l'ouest de l'île continueraient d'utiliser le réseau du CP qui mène à la gare Lucien-L'Allier.

ADM agit à titre de maître d'œuvre de ce projet, en assumant ainsi la responsabilité de la réalisation. Le financement (600 millions de dollars) sera assuré par ADM et ses partenaires, les gouvernements du Canada et du Québec, à hauteur de 200 millions chacun. ADM a

obtenu un engagement ferme de Québec et espère que le gouvernement fédéral fera de même, comme il l'a fait pour d'autres projets similaires. L'exploitation pourrait être confiée à un exploitant privé et générerait des recettes suffisantes pour en couvrir les frais et obtenir un rendement approprié de l'investissement en capitaux privés.

La navette ferroviaire présente de nombreux avantages, dont l'amélioration de l'accessibilité et de la compétitivité de l'aéroport ainsi qu'un attrait pour Montréal à titre de destination touristique et centre d'affaires. Enfin, la navette aurait des retombées positives sur l'environnement

en réduisant le nombre de véhicules automobiles sur le réseau routier. ADM cible 2016 pour son entrée en service. Ainsi, la navette pourrait être parachevée à temps pour la célébration du 375^e anniversaire de la Ville de Montréal, qui aura lieu en 2017!



PIERRE PARTENAIRE
DU 70^e ANNIVERSAIRE
DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL
PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU
DE MONTRÉAL



lavery

Droit. En affaires.

**ON S'AFFAIRE
À VOTRE RÉUSSITE**

175 avocats

lavery.ca

LAVERY, DE BILLY, S.E.N.C.R.L. ► AVOCATS

MONTRÉAL

QUÉBEC

OTTAWA



Haiti

L'aéroport Montréal-Trudeau a joué un rôle crucial dans le rapatriement des évacués d'Haïti au Canada après le tremblement de terre qui a frappé l'île le 12 janvier 2010. Quelque 4 000 personnes ont été rapatriées sur 46 vols.

Montréal-Trudeau participe à la collectivité

Quand le développement durable passe par la responsabilité sociale.

ADM s'est engagée à participer de façon active à la vie communautaire en se comportant de manière responsable et en faisant preuve de transparence dans le cadre de son exploitation. À titre d'exemple, ADM rend visite chaque année aux membres des conseils des municipalités ou des arrondissements avoisinant l'aéroport afin de discuter d'enjeux liés à la gestion, à l'exploitation et au développement de l'aéroport.

ADM et ses employés soutiennent également un certain nombre de causes sociales et de groupes communautaires, dont :

✈ **Centraide :** Chaque année, des employés d'ADM participent à la campagne de financement de Centraide. Pour sa part, ADM verse une contribution équivalant à la somme recueillie par les employés.

✈ **Kéroul :** Depuis 2006, ADM soutient Kéroul, un organisme à but non lucratif qui informe, représente, développe et fait la promotion du tourisme et de la culture accessibles aux personnes ayant un handicap physique, en amassant des dons auprès des usagers de l'aéroport. On trouve quatre points de dons dans l'aérogare. ADM siège également au conseil consultatif de l'organisme et participe activement à ses activités de financement. Kéroul est aussi consulté dans la planification des installations aéroportuaires, afin de répondre aux exigences des personnes avec handicap ou à mobilité restreinte.

✈ **Dons d'organe :** Depuis 2005, la sûreté aéroportuaire sert d'unité de transport pour l'Association canadienne des dons d'organe. Cette contribution englobe le transport d'organes et d'équipes médicales de l'aéroport vers des hôpitaux montréalais. La sûreté de l'aéroport a effectué près de 500 transports.

✈ **Héma-Québec :** Chaque année, ADM organise une collecte de sang à l'aéroport Montréal-Trudeau.

✈ **Renaissance :** Depuis juillet 2007, tous les effets personnels trouvés à l'aéroport, et qui ne sont pas réclamés après 90 jours, sont remis à Renaissance, un organisme à but non lucratif qui offre aux personnes âgées de 18 à 60 ans de la formation jumelée à une expérience de travail rémunéré.

✈ **Bureau international des droits des enfants :** ADM s'est engagée à combattre le tourisme sexuel ciblant les enfants, en appuyant l'initiative du Bureau international des droits des enfants, et en agissant à titre de partenaire dans le cadre d'une campagne de sensibilisation organisée sous l'égide d'UNICEF Canada. Cette campagne est menée à divers endroits dans l'aéroport.

✈ **Dons :** ADM donne divers équipements (des ordinateurs, des moniteurs et des kiosques) aux écoles. À titre d'exemple, les anciennes bornes d'enregistrement servent désormais à des fins pédagogiques au Centre de formation professionnelle Léonard-De Vinci, dans l'arrondissement de Saint-Laurent.

Programmes d'art.

✈ **L'Aérogalerie** Le programme d'identité montréalaise, mieux connu sous le nom d'Aérogalerie, est une initiative d'Aéroports de Montréal qui vise à donner un caractère typiquement montréalais à ses installations aéroportuaires et participe au développement artistique et culturel de la métropole. L'Aérogalerie comprend quatre volets : arts médiatiques, art lumineux intégré, expositions photographiques et œuvres permanentes.

✈ **Arts médiatiques** Depuis mai 2005, une exposition d'arts médiatiques se tient dans le complexe des arrivées internationales, qui devient ainsi un des lieux importants du Canada pour l'expression de cette discipline avant-gardiste.

✈ **Récemment** ADM et l'Office national du film du Canada (ONF) se sont associés pour présenter des œuvres photographiques, cinématographiques et d'animation de l'ONF à l'aéroport. Pour une durée d'un an environ, trois lieux de l'aérogare accueilleront des œuvres sélectionnées et adaptées spécialement pour l'occasion. Parallèlement, le Programme français de l'ONF envisage la possibilité de produire des œuvres originales pour l'aéroport.



HMSHost salue l'Aéroport international de Montréal-Trudeau à l'occasion de son 70^{ième} anniversaire

Boulevard Café
Boulevard Express
Boulevard Rapide
Brûlerie St-Denis
Burger King
Cabine M
Café Bon Voyage

Casey's grill • bar
Escale Air Canada
Houston Restaurant
Jazz Bar
Le Bar Sportif
Le Métropole café & bar
Moe's Deli & Bar

La Boulangerie de Montréal
Montréal en Scene
Second Cup
St-Hubert Express
Starbucks Coffee
Tim Hortons



à l'Aéroport international Montréal-Trudeau
www.hmshost.com



 **ALLER LOIN**

D'autres compagnies
aériennes ont plié bagage.
Nous avons toujours
notre pied-à-terre.

Joyeux 70^e anniversaire aéroport international
Montréal-Trudeau. Merci de nous laisser faire
partie de votre histoire depuis le tout début.

AIR CANADA 