

RAPPORT ANNUEL 09
Départs
Departures



**1,6 MILLIARD \$
D'AMÉLIORATIONS
DEPUIS 2000**

**PRIORITÉ AUX ACCÈS
ET À L'AÉROTRAIN**

FAITS SAILLANTS

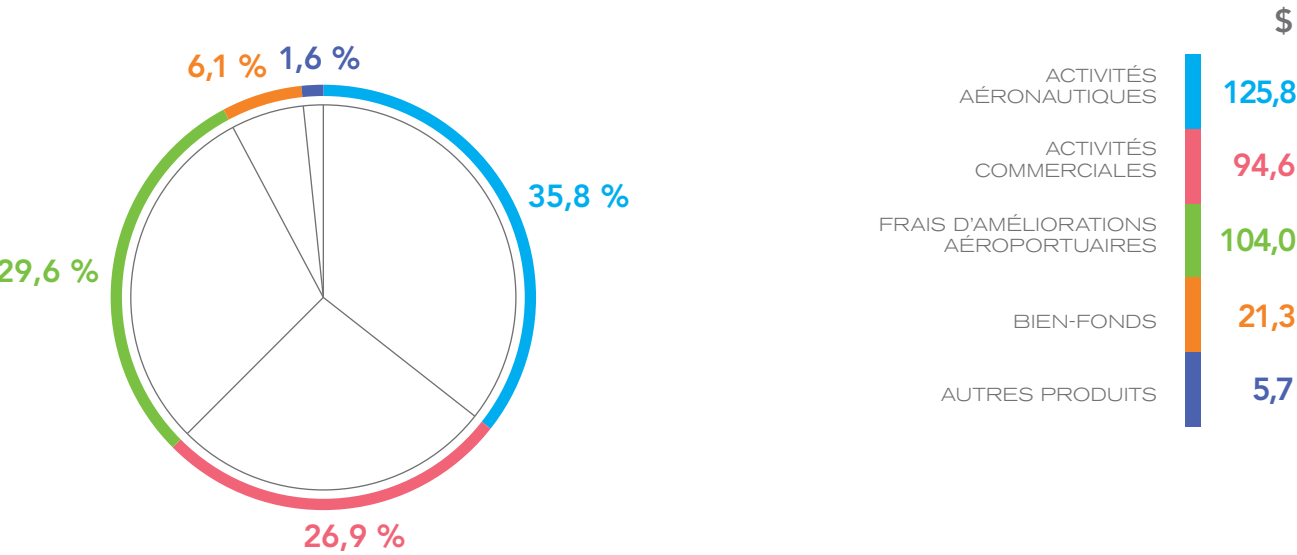
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE (en milliers de dollars)	2009	2008	2007	2006	2005
	\$	\$	\$	\$	\$
Produits	351 378	362 244	320 717	285 160	253 337
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges (avant quote-part des résultats et radiation des placements à la valeur de consolidation)	(8 989)	15 885	(4 915)	(17 518)	(12 636)
BALIA (avant quote-part des résultats et radiation des placements à la valeur de consolidation)	151 466	173 125 ⁽¹⁾	141 671 ⁽¹⁾	117 062	103 601
Investissements	186 414	234 877	154 071	82 976	192 500

⁽¹⁾ Avant considération de la moins-value relative aux placements détenus dans des papiers commerciaux adossés à des actifs.

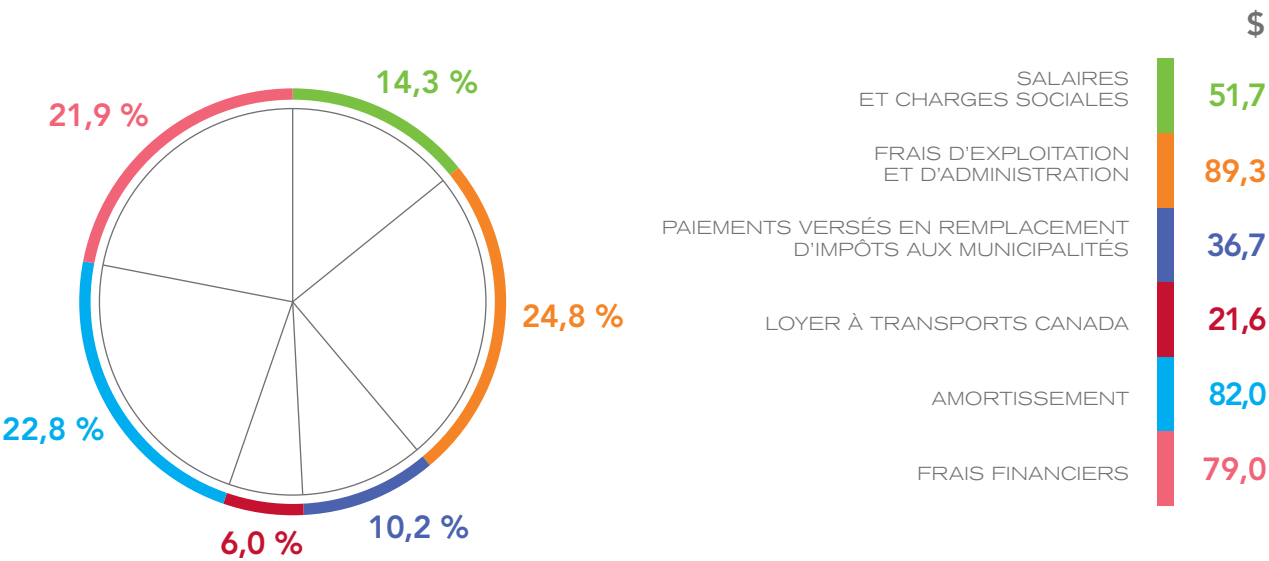
ADM

DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER ET COMMERCIAL 2009			DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER 2007-2009		
NOUVELLES LOCATIONS (en mètres carrés)			ESTIMATIONS		
			EMPLOIS CRÉÉS		
			ESTIMATIONS		
Terrains	91 181	2007	157	2007	570
Bâtiments	12 627	2008	229	2008	415
		2009	35	2009	96
EXPLOITATION					
TRAFFIC PASSAGERS		VOLUME DE FRET		MOUVEMENTS D'AÉRONEFS	
2007	12 817 969	2007	270 457	2007	243 250
2008	12 813 320	2008	193 800	2008	245 232
2009	12 224 534	2009	173 960	2009	231 630

SOURCES DE REVENUS (en millions de dollars)



TYPES DE DÉPENSES (en millions de dollars)



PROFIL DE L'ENTREPRISE

AÉROPORTS DE MONTRÉAL (ADM), SOCIÉTÉ À BUT NON LUCRATIF ET SANS CAPITAL-ACTIONS, EST RESPONSABLE DE LA GESTION, DE L'EXPLOITATION ET DU DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU DE MONTRÉAL ET DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE MONTRÉAL-MIRABEL EN VERTU D'UN BAIL D'UNE DURÉE DE 60 ANS CONCLU AVEC TRANSPORTS CANADA EN 1992.

LA MISSION D'AÉROPORTS DE MONTRÉAL EST TRIPLE :

- assurer la prestation de services aéroportuaires de qualité qui répondent aux besoins spécifiques de la communauté tout en recherchant l'efficacité, la sûreté et la sécurité ;
- contribuer au développement économique de la région métropolitaine de Montréal, notamment par la mise en valeur des installations dont elle a la responsabilité ;
- maintenir une cohabitation harmonieuse avec le milieu, en particulier quant à la protection de l'environnement.

Aéroports de Montréal entend réussir dans ses divers secteurs d'activité – les services aéroportuaires, aéronautiques, immobiliers et commerciaux – et développer chacune de ses deux plates-formes aéroportuaires à son plein potentiel. Dans cette optique, Montréal-Trudeau agit comme plaque tournante du transport passagers domestique, transfrontalier et international, tandis que Montréal-Mirabel est développé comme aéroport industriel et tout-cargo.

Les aéroports internationaux Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel constituent d'importants pôles d'activité économique et des atouts de développement pour le Grand Montréal. 36 transporteurs passagers et 23 transporteurs tout-cargo relient Montréal à un nombre important d'aéroports dans le monde. En 2009, 12,2 millions de passagers et 174 000 tonnes métriques de marchandises ont transité par les aéroports Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel. Les quelque 300 établissements actifs sur les sites aéroportuaires génèrent un grand total de 56 000 emplois, dont 29 000 directs et une valeur ajoutée de 4,4 G\$ par année.

TABLE DES MATIÈRES

2 MESSAGE DE LA DIRECTION // **6** FAITS SAILLANTS 2009 // **8** REVUE DES ACTIVITÉS // **19** BILAN ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL // **27** ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE // **32** RAPPORT DE LA DIRECTION // **32** RAPPORT DES VÉRIFICATEURS // **33** ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS // **37** NOTES COMPLÉMENTAIRES // **65** RAPPORT SUR LA GOUVERNANCE // **69** PLAN STRATÉGIQUE DE CINQ ANS // **75** COMPAGNIES AÉRIENNES ET DESTINATIONS

MESSAGE DE LA DIRECTION



PIERRE MARTIN
Président du Conseil

JAMES C. CHERRY
Président-directeur général

« DES SIGNES DE REPRISE ONT COMMENCÉ À SE FAIRE SENTIR DANS LA SECONDE MOITIÉ DE 2009 MAIS CELLE-CI DEMEURE FRAGILE ET INÉGALE SELON LES RÉGIONS. »

CONJONCTURE

L'année 2009 a été marquée par la « grande récession » qui a sévi à travers le monde et particulièrement en Amérique du Nord. Le pire ralentissement économique depuis les années 40, cette récession a durement frappé l'industrie du transport aérien. L'industrie aérospatiale a également été touchée. Des signes de reprise ont commencé à se faire sentir dans la seconde moitié de 2009 mais celle-ci demeure fragile et inégale selon les régions.

PRINCIPAUX INDICATEURS DE PERFORMANCE

Ce n'est donc pas une surprise si nos principaux indicateurs de performance de 2009 sont en baisse par rapport à 2008.

- Le trafic passagers s'est établi à 12,2 M, contre 12,8 M, une baisse de 4,6 %.
- Les produits se sont élevés à 351,4 M\$, par rapport à 362,2 M\$. Tous les secteurs d'activité ont été affectés par le ralentissement des affaires.
- Considéré comme le meilleur indicateur de notre performance financière, le BAIIA (excédent des produits sur les charges avant intérêts, impôts, amortissement et moins-value des autres placements) s'est chiffré à 151,5 M\$, contre 173,1 M\$.
- L'insuffisance des produits par rapport aux charges a atteint 8,9 M\$ comparativement à un surplus de 15,9 M\$, soit un écart négatif de 24,8 M\$.

Néanmoins, nous avons été en mesure de limiter les impacts de la récession et même d'excéder nos prévisions grâce à une diminution de nos dépenses d'immobilisations conjuguée à un report de quelques mois de l'ouverture du nouveau secteur des départs transfrontaliers.

PRÉVISIONS 2010

Pour 2010, nous nous attendons à une reprise modeste du trafic passagers qui, combinée à une augmentation des tarifs, devrait se traduire par une hausse de nos produits. Toutefois, notre déficit d'exploitation continuera de se creuser, bien malgré nous, pour atteindre près de 34 M\$. Plusieurs facteurs contribueront à cette augmentation du déficit, dont une hausse substantielle de nos transferts aux gouvernements.

Suite à l'application de la nouvelle formule de calcul décrétée par le gouvernement du Canada, le loyer payé à Transports Canada passera en effet de 21,6 M\$ en 2009 à 35,7 M\$ en 2010, selon nos prévisions, soit un saut de 14,1 M\$. Quant aux taxes municipales, lesquelles sont basées sur la valeur foncière, celles-ci augmenteront de près de 6 M\$, à 42 M\$. Ensemble, les transferts aux gouvernements totaliseront ainsi 78 M\$, soit 20 M\$ de plus qu'en 2009.

Les autres facteurs comprennent la hausse de l'amortissement, la diminution des intérêts capitalisables, la hausse de la charge de retraite ainsi que la hausse des charges d'exploitation découlant d'une première année complète du nouveau secteur des départs transfrontaliers.

En conséquence, notre BAIIA se situera en 2010 à un niveau moindre que par les années passées, laissant ainsi moins de fonds disponibles pour fins d'investissement dans les infrastructures aéroportuaires.

Nous prévoyons que le déficit d'exploitation se résorbera au fur et à mesure que le trafic passagers retrouvera son niveau d'avant la récession.

INVESTISSEMENTS ET TRAVAUX

Après une décennie de travaux intensifs pour moderniser et agrandir Montréal-Trudeau, nos investissements dans les infrastructures aéroportuaires diminueront substantiellement à compter de l'année en cours. L'ouverture du nouveau secteur des départs vers les États-Unis, en août dernier, a représenté la dernière grande étape de la transformation de l'aérogare.

Cela dit, nous prévoyons tout de même investir au cours des cinq prochaines années environ un demi-milliard de dollars dans le cadre de nos différents programmes d'immobilisations. Une partie de cette somme vise tout simplement le maintien en bon état de nos infrastructures. Des fonds seront aussi nécessaires pour mettre la dernière touche à la modernisation de Montréal-Trudeau, notamment pour le réaménagement du hall des départs domestiques et internationaux suite à la relocalisation des départs transfrontaliers. De plus, la croissance soutenue du trafic international justifiera des infrastructures additionnelles pour les gros porteurs. Enfin, nous entendons poursuivre nos investissements en matière de technologie et de développement durable.

D'autre part, comme les usagers de l'aéroport ont pu s'en rendre compte, d'importants travaux routiers se déroulent présentement au voisinage de l'aérogare. De fait, deux chantiers distincts, mais complémentaires, battent leur plein. Le premier, sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec, concerne le réaménagement de l'échangeur Dorval et la construction en priorité de bretelles d'accès direct entre l'aéroport et l'autoroute 20. Quant au second, il s'agit de la reconfiguration de notre propre réseau routier en façade de l'aérogare, afin de l'améliorer et de l'harmoniser avec le nouvel échangeur. Aéroports de Montréal est le maître d'œuvre de ce projet de 95 M\$, en plus de contribuer 20 M\$ au projet de réaménagement de l'échangeur Dorval.

L'AÉROTRAIN

Un projet qui retiendra notre attention au cours des prochaines années, c'est celui de la navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal (l'«Aérotrain»). De fait, ce projet, essentiel et urgent depuis des années, est toujours une priorité à court terme, pour ne pas dire LA priorité pour nous, à compter de 2010.

Le moment est maintenant venu de passer à l'action. Aéroports de Montréal, qui promeut activement ce projet depuis le Sommet économique de Montréal de 2002, assumera désormais la responsabilité de la réalisation diligente de l'Aérotrain. Nous entendons faire de l'Aérotrain un modèle en son genre, tant sur le plan du service à la clientèle que du développement durable.

Il s'agit d'un investissement de l'ordre de 600 M\$, dont 200 M\$ seront financés par Aéroports de Montréal et ses partenaires du secteur privé. Dans son discours du budget 2010-2011, le Gouvernement du Québec s'est engagé à y consacrer 200 M\$ également. Nous remercions le Gouvernement du Québec, et plus particulièrement son ministre des Finances, M. Raymond Bachand, pour sa décision d'investir avec nous et pour avoir confirmé la responsabilité d'ADM pour la direction et la réalisation de ce projet. Cet engagement du Québec, qui porte aux deux tiers le financement, nous permet de solliciter le Gouvernement du Canada d'y aller d'un montant égal dans ce projet d'infrastructure de transport collectif.

«AÉROPORTS DE MONTRÉAL VISE À DEVENIR UN GESTIONNAIRE D'AÉROPORTS SE CLASSANT PARMI LES MEILLEURS AU MONDE ET SE DISTINGUANT PAR SA RIGUEUR, SON EFFICIENCE ET SON INNOVATION.»

Il est impératif qu'un aéroport d'envergure internationale comme Montréal-Trudeau soit relié à son centre-ville par un service ferroviaire direct, point à point et répondant aux besoins spécifiques des passagers aéroportuaires. Il existe un fort consensus parmi la collectivité montréalaise autour de ce projet qui ne peut qu'ajouter à la compétitivité de notre aéroport et à l'attrait de Montréal comme place d'affaires et destination touristique, en plus de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'environnement.

Les études de pré faisabilité menées dans le cadre de notre partenariat avec l'Agence métropolitaine de transport et les quatre paliers de gouvernement ont permis d'établir la faisabilité technique et économique d'une navette aéroportuaire circulant sur des voies dédiées aménagées à l'intérieur des corridors ferroviaires existants au sud de Montréal-Trudeau. Les études d'achalandage ont également mis en évidence la nette préférence des usagers potentiels pour la Gare Centrale comme point d'arrivée et de départ au centre-ville. Par rapport à Lucien-Lallier, la Gare Centrale génère dans les modèles un surcroît d'achalandage de 22 % à 40 %.

UNE VISION POUR LA PROCHAINE DÉCENNIE

2010 marquera un tournant dans l'évolution de l'entreprise. La mise à jour de notre plan stratégique, à l'automne dernier, a été l'occasion de tracer un bilan de la dernière décennie et de réfléchir à l'avenir. Force est de constater que l'entreprise a accompli un revirement remarquable et que les orientations stratégiques que nous nous étions données en 2002 sont aujourd'hui en bonne partie réalisées.

Loin de vouloir s'asseoir sur ses lauriers, l'entreprise a résolu de hausser la barre. Notre vision pour la décennie qui s'amorce se lit comme suit:

- Aéroports de Montréal vise à devenir un gestionnaire d'aéroports se classant parmi les meilleurs au monde et se distinguant par sa rigueur, son efficacité et son innovation.
- Montréal-Trudeau accentuera son rôle de porte d'entrée continentale et de plaque tournante dynamique pour le trafic passagers entre l'Europe et l'Amérique.

- Montréal-Mirabel poursuivra son développement de manière à consolider son rôle de plate-forme aérospatiale et logistique de calibre mondial.

Forte de son expérience et de ses réussites, Aéroports de Montréal envisage également de reprendre ses activités de services-conseils et de gestion à contrat d'autres aéroports en misant sur son équipe chevronnée et son sens de l'innovation commerciale et technologique. Des activités seront entreprises dès 2010 pour explorer les opportunités qui s'offrent à nous, élaborer notre plan d'affaires et nous organiser à l'interne. Les secteurs d'activité envisagés devront être porteurs d'une forte similitude avec nos opérations actuelles.

Nos objectifs corporatifs, que vous trouverez en page 69, ont été actualisés en conséquence.

GOVERNANCE

En 2009, deux éminents membres ont quitté le Conseil d'administration après avoir rempli chacun trois mandats consécutifs, soit le maximum pour un administrateur: il s'agit de MM. Richard Drouin et Louis A. Tanguay. Nous les remercions chaleureusement de leur apport aux travaux du Conseil et à l'évolution de l'entreprise, particulièrement en matière de gouvernance.

D'autre part, le Conseil a accueilli MM. Robert Bibeau et Mario Messier à titre de membres proposés par la Communauté métropolitaine de Montréal (Ville de Laval et Rive-Sud, respectivement). M. Réal Raymond, figure bien connue et respectée du monde des affaires, a également été nommé par le Conseil.

REMERCIEMENTS

Ce message serait incomplet sans un mot de remerciement à toute l'équipe d'Aéroports de Montréal, ainsi qu'à nos clients et partenaires. Nous tenons à souligner le dévouement exceptionnel des employés qui se sont dépassés tout au long de l'année et plus particulièrement lors de l'ouverture du nouveau secteur des départs vers les États-Unis, pendant la période des Fêtes pour l'instauration de mesures de sûreté renforcées et au début de l'année dans le cadre du rapatriement des ressortissants canadiens en Haïti.

Souhaitons enfin que la conjoncture s'améliorera en 2010 et que l'entreprise renouera rapidement avec la croissance.



Le président du Conseil,
Pierre Martin



Le président-directeur général,
James C. Cherry

Au cours de cette année 2010, je terminerai mon mandat comme administrateur et président du Conseil d'Aéroports de Montréal, poste que j'occupe depuis 10 ans.

Au cours de cette période, ADM aura changé de nature et de stature. Ces dix années auront été une grande réussite, en regard des relations avec les transporteurs, de la satisfaction de la clientèle, du climat de travail, de la santé financière de l'entreprise, de ses investissements, de sa réputation, ainsi que de la place de Montréal dans le monde du transport aérien.

Cette réussite est le fruit d'une vision partagée et d'un travail d'équipe du Conseil d'administration et de la direction supérieure.

Les prochains dix ans verront se réaliser, à court terme, plusieurs projets actuellement en chantier ou en préparation, tels l'échangeur routier de Dorval et la navette ferroviaire entre Montréal-Trudeau et le centre-ville. À plus long terme, un statut corporatif et fiscal, approprié pour la grande entreprise qu'est devenue ADM, devrait être établi.



2009 EN BREF

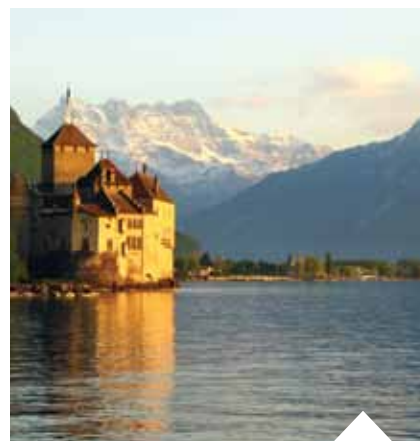


Le nouvel hôtel Marriott Aéroport de Montréal, accessible directement de l'intérieur de l'aérogare, a été inauguré en octobre 2009. En plus de ses quelque 275 chambres et suites, l'établissement 4 étoiles offre tous les services auxquels les voyageurs d'affaires et d'agrément sont habitués, notamment un resto-bar branché, un centre de mise en forme, un centre d'affaires et un vaste choix de salles de réunions et de banquets.

OUVERTURE DU NOUVEAU SECTEUR DES DÉPARTS VERS LES ÉTATS-UNIS

Dernière pièce maîtresse de la modernisation de Montréal-Trudeau, le nouveau secteur des départs vers les États-Unis a ouvert ses portes au public voyageur le 19 août 2009. Conçue selon les standards d'aujourd'hui, la nouvelle installation ajoute non seulement de la capacité au départ mais facilite aussi le parcours des passagers. De plus, le nouveau secteur se distingue par son haut degré de sophistication technologique.

INAUGURATION DE L'HÔTEL MARRIOTT



LANCEMENT DE LA LIAISON MONTRÉAL-GENÈVE

Le lancement de la liaison Montréal-Genève par Air Canada, en juin 2009, a mis en évidence le rôle accru de Montréal comme plaque tournante entre l'Europe et l'Amérique. Siège de plusieurs organismes internationaux, Genève est elle-même une plaque tournante vers l'Europe, l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient. Montréal-Trudeau est un des rares aéroports nord-américains à offrir cette destination sans escale.

En mars 2009, ADM a pris possession de ses nouveaux bureaux administratifs sis au 800, place Leigh-Capreol, Dorval. Occupant les 9^e et 10^e étages de l'édifice du nouveau secteur des départs vers les États-Unis, le nouveau siège social offre un environnement de travail efficace et des vues imprenables sur les pistes. Il a également permis de regrouper sous un même toit tous les services administratifs autrefois répartis sur plusieurs plateaux.

UN NOUVEAU SIÈGE SOCIAL POUR ADM



UN ÉDICULE POUR LA FUTURE GARE FERROVIAIRE DE MONTRÉAL-TRUDEAU

Le projet de l'Aérottrain a franchi une autre étape avec la construction de l'édicule de la gare de Montréal-Trudeau située au cœur de l'aérogare, tandis que les études de pré faisabilité de divers tracés ont permis d'identifier les corridors CN-CP passant au sud de Montréal-Trudeau comme étant les plus intéressants d'un point de vue technique et économique. D'autre part, les travaux liés au réaménagement de l'échangeur Dorval et à la reconfiguration du réseau routier en façade de l'aérogare sont bien engagés.

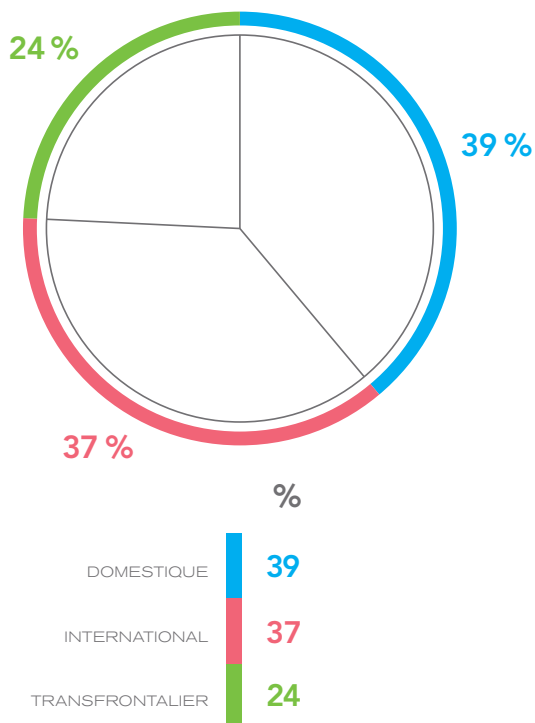
Le 20 avril 2009, Aéroports de Montréal et Air Liquide Canada ont annoncé conjointement, en présence du premier ministre du Québec Jean Charest et de la ministre des Ressources naturelles du Canada Lisa Raitt, un projet pilote visant à tester différentes technologies de l'hydrogène à Montréal-Trudeau. Les technologies qui seront ainsi évaluées comprennent notamment les piles à combustible et les moteurs thermiques convertis à l'hydrogène.

MONTRÉAL-TRUDEAU, VITRINE DES TECHNOLOGIES DE L'HYDROGÈNE



EXPLOITATION AÉROPORTUAIRE

TRAFIC AÉROPORTUAIRE – RÉPARTITION SECTORIELLE



TRAFIC PASSAGERS

Sur fond de crise économique, le trafic passagers a poursuivi son déclin en 2009. Au total, 12,2 millions de passagers ont transité par l'aéroport Montréal-Trudeau au cours de l'année, comparativement à 12,8 millions en 2008, soit une diminution de 4,6 %. En comparaison, les grands aéroports canadiens ont enregistré une baisse de trafic moyenne de 5,5 % en 2009.

Le trafic international est, encore cette année, celui qui s'est le mieux tenu, avec une progression de 2,3 % par rapport à 2008. L'accroissement de la demande pour les destinations de villégiature a contribué à la bonne performance de ce secteur. Les secteurs domestique et transfrontalier ont fléchi respectivement de 9,2 % et 6,7 %. Vers la fin de l'année, des signes de reprise du trafic ont commencé à poindre dans le marché transfrontalier.

Au cours des cinq dernières années, le trafic international a vu sa part progresser de 32 % à 37 %, tandis que le poids relatif des deux autres secteurs a diminué. Le domestique représente aujourd'hui 39 % du trafic total, contre 41 % il y a cinq ans. La part du transfrontalier est passée de 27 % à 24 % au cours de la même période.



130 VOLS DIRECTS



TRANSPORTEURS ET DESTINATIONS

Sur le plan de la desserte aérienne, le fait saillant de l'année a été le lancement par Air Canada de la liaison régulière Montréal-Genève, laquelle a été bien accueillie des deux côtés de l'Atlantique. Du coup, le transporteur national a exprimé son intention d'utiliser davantage Montréal comme plaque tournante entre l'Amérique et l'Europe. Pour 2010, Air Canada a déjà annoncé l'ajout de Bruxelles, Barcelone et Athènes à son horaire d'été, en plus de Rome lancé en 2009.

De façon générale, en dépit de la récession, les transporteurs ont renforcé leur offre vers les destinations internationales. Air Transat a notamment inscrit Venise comme destination estivale, tandis qu'Air France et Air Algérie ont accru leurs fréquences. Du côté des nouvelles destinations soleil, signalons Roatan (Honduras) offerte par Sunwing, Fort-de-France (Martinique) et Fort Myers, par Air Canada.

Les liaisons vers le Mexique ont souffert de la pandémie du virus A(H1N1). Combinée à l'introduction d'un visa pour les ressortissants mexicains désireux de séjourner au Canada, celle-ci aura mené en janvier 2010 à la cessation des opérations d'AeroMexico qui avait inauguré en avril précédent une liaison bi-hebdomadaire sur Mexico. Olympic Airways a aussi mis fin à ses activités à Montréal dans le cadre d'une restructuration de son réseau mondial.

Dans les secteurs transfrontalier et domestique, l'offre a été sensiblement réduite en raison de la baisse de la demande. Notons toutefois quelques développements positifs, dont le lancement par Air Canada d'un vol quotidien sur Houston (Texas). L'intérêt de cette liaison tient au fait que Houston est une importante plaque tournante de Continental Airlines, nouveau partenaire d'Air Canada dans Star Alliance. D'autre part, Porter Airlines a considérablement accru ses fréquences sur Toronto Island et WestJet a lancé un vol direct entre Montréal et Las Vegas.

LE TRAFIC INTERNATIONAL EST, ENCORE CETTE ANNÉE, CELUI QUI S'EST LE MIEUX TENU, AVEC UNE PROGRESSION DE 2,3% PAR RAPPORT À 2008. L'ACCROISSEMENT DE LA DEMANDE POUR LES DESTINATIONS DE VILLÉGIATURE A CONTRIBUÉ À LA BONNE PERFORMANCE DE CE SECTEUR. LES SECTEURS DOMESTIQUE ET TRANSFRONTALIER ONT FLÉCHI RESPECTIVEMENT DE 9,2% ET 6,7%. VERS LA FIN DE L'ANNÉE, DES SIGNES DE REPRISE DU TRAFIC ONT COMMENCÉ À POINDRE DANS LE MARCHÉ TRANSFRONTALIER.



FRET AÉRIEN

Au total, quelque 174 000 tonnes de marchandises ont transité par les aéroports internationaux de Montréal en 2009, ce qui représente une baisse de 10 % par rapport à 2008. Les aéroports Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel ont chacun traité environ la moitié de ce volume, soit 87 000 tonnes. Cette diminution, imputable à la récession, s'inscrit dans le repli généralisé du trafic de fret en Amérique du Nord. Selon l'IATA, le trafic de fret en Amérique du Nord a commencé à ralentir en septembre 2008 pour atteindre son plus fort déclin mensuel en mars 2009. Les premiers signes de redressement sont apparus en octobre 2009.

MOUVEMENTS AÉRIENS

Dans l'ensemble, les mouvements aériens enregistrés par Aéroports de Montréal se sont élevés à 231 630 en 2009, ce qui représente une diminution de 5,5 % par rapport à 2008. Sur une base sectorielle, les mouvements internationaux sont en hausse de 2,3 % pour l'ensemble de l'année, tandis que les mouvements domestiques et transfrontaliers ont baissé de 6,2 % et de 6,9 % respectivement.



COMME CHAQUE ANNÉE, AÉROPORTS DE MONTRÉAL A POURSUIVI SES EFFORTS POUR AMÉLIORER LE SERVICE À LA CLIENTÈLE À MONTRÉAL-TRUDEAU, TOUT EN VEILLANT À L'EFFICIENCE, À LA SÉCURITÉ ET À LA SÛRETÉ.

OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES ET SERVICE À LA CLIENTÈLE

Comme chaque année, Aéroports de Montréal a poursuivi ses efforts pour améliorer le service à la clientèle à Montréal-Trudeau, tout en veillant à l'efficacité, à la sécurité et à la sûreté.

Le nouveau secteur des départs vers les États-Unis, ouvert au mois d'août 2009, est non seulement à la fine pointe de la technologie mais son design a été pensé avec l'objectif d'améliorer l'expérience du passager. Entre autres, comme le nouveau secteur est attenant à la jetée pour les vols vers les États-Unis, les distances de marche vers les portes d'embarquement ont été grandement réduites. Le parcours du passager est également plus simple et plus facile qu'auparavant. Le personnel affecté aux opérations a été intimement impliqué dans la planification et les tests qui ont précédé l'ouverture de la nouvelle installation de manière à s'assurer que celle-ci fonctionne correctement dès le premier jour.

La relocalisation des départs transfrontaliers a permis d'utiliser une partie de l'espace libéré pour y installer des comptoirs et des bornes d'enregistrement pour les vols internationaux. On a également mis en place un parcours pour les correspondances International-États-Unis.

De nouvelles initiatives ont été mises de l'avant pour améliorer la signalisation à l'intérieur et à l'extérieur de l'aérogare et pour améliorer la fluidité des processus. De nouveaux outils informatiques perfectionnés permettent de mesurer les temps d'attente à certains points de traitement.

Dans le but d'améliorer le service aux usagers, ADM a mandaté le Bureau du taxi de Montréal pour fournir aux propriétaires de taxis et de limousines travaillant à l'aéroport un guichet unique et centralisé. L'entente conclue entre les deux sociétés mettra à contribution les ressources du Bureau pour l'organisation du tirage au sort des permis d'aéroport, la gestion de l'émission des permis d'aéroport ainsi que la perception des frais et droits. Le Bureau a également été chargé de l'inspection des véhicules et de l'application des normes de qualité d'ADM.

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

La sûreté du transport aérien a, une fois de plus, été remise à l'avant-plan des préoccupations du monde entier suite à l'attentat à l'explosif survenu le 25 décembre 2009 à bord d'un appareil faisant route entre Amsterdam et Détroit. Les autorités américaines ont aussitôt décrété un renforcement des mesures de sûreté préembarquement pour les vols internationaux à destination des États-Unis. L'application de ces mesures additionnelles à Montréal-Trudeau, qui a notamment nécessité du personnel surnuméraire, s'est faite sans délai et avec le souci de minimiser les inconvénients pour le public voyageur.

La Sûreté aéroportuaire a vu son accréditation CALEA renouvelée en mars 2009, ayant subi avec succès les vérifications statutaires. Cette accréditation atteste le professionnalisme de l'organisation. Divers programmes de formation ont été mis sur pied pour améliorer la performance du service. Le nouveau programme de gestion des objets perdus et retrouvés a assuré un meilleur taux de retour aux propriétaires, soit environ 33 %, tout en contribuant à la solution de crimes. Le travail de la Sûreté aéroportuaire a notamment permis de réduire le nombre de vols d'autos et de bagages et de sauver six vies. Les efforts pour prévenir les vols d'autos dans les stationnements ont été récompensés par l'obtention d'un prix du mérite de l'International Association of Chiefs of Police.

L'entente avec le Service de police de la Ville de Montréal, en vertu de laquelle ce dernier assure une présence policière à Montréal-Trudeau en réponse à une exigence réglementaire, a été renégociée pour cinq autres années.

Du côté des opérations-air, un nouveau plan de gestion de la sécurité a été élaboré afin de réduire les risques d'incidents, tandis qu'une campagne de sensibilisation et divers outils de communication ont fait la promotion de la sécurité côté piste.

TECHNOLOGIES AÉROPORTUAIRES

ADM a poursuivi la mise en œuvre de technologies aéroportuaires de pointe conçues pour faciliter et accélérer le traitement des passagers et de leurs bagages tout en améliorant la sûreté.

En ce qui concerne l'enregistrement libre-service, 55 bornes de nouvelle génération ont été installées en 2009, principalement dans le nouveau secteur des départs vers les États-Unis, portant le total à 125. Ces nouvelles bornes sont notamment munies d'imprimantes d'étiquettes à bagages. Douze compagnies aériennes participent à ce programme, et Air Canada et WestJet offrent l'auto-étiquetage des bagages. En 2009, plus de 2,2 millions de passagers se sont enregistrés à l'aide de bornes libre-service, ce qui représente 36 % de tous les passagers en partance de Montréal-Trudeau. La part du libre-service atteint environ 50 % lorsqu'on tient compte des autres modes, soit l'enregistrement sur Internet et l'enregistrement mobile.

Conformément au programme *Fast Travel* de l'IATA, le concept de libre-service s'étend aux dépôts à bagages. ADM a ainsi mis sur pied un projet pilote avec deux positions automatisées permettant aux passagers utilisant l'auto-étiquetage de compléter par eux-mêmes les formalités liées aux bagages de soute. De plus, ADM a mis à jour tous les lecteurs et imprimantes de cartes d'embarquement en conformité avec la nouvelle norme de l'IATA pour les codes à barres 2D.

D'autre part, ADM a déployé un tout nouveau système BRS (*Baggage Reconciliation System*) dans les deux salles à bagages de Montréal-Trudeau. Ce système fournit en temps réel une information fiable sur la position des bagages tout au long de leur cheminement. Grâce à ce système, les bagagistes peuvent effectuer leur travail d'une manière plus efficace et, par exemple, repérer et traiter en priorité les bagages en correspondance. Pour les compagnies aériennes, ce système permet une meilleure gestion et des économies de coûts.

ADM a également fait l'acquisition d'un comptoir mobile d'enregistrement et de billetterie (*CUTE on wheels*). Ce poste polyvalent ne nécessitant aucun branchement peut être déplacé facilement vers une zone surchargée dans le but de réduire les files d'attente et la congestion durant les périodes de pointe.

Enfin, ADM a collaboré au déploiement d'un projet pilote de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) visant l'instauration d'un système BPSS (*Boarding Pass Security Scanning*) aux points de contrôle préembarquement. Ce système en vertu duquel l'ACSTA validera de façon systématique les cartes d'embarquement des passagers en partance est une conséquence du libre-service, puisque l'ACSTA devient le premier point de contact pour un nombre grandissant de passagers qui ne passent plus par les comptoirs des compagnies aériennes.



SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

Aéroports de Montréal mesure la satisfaction de la clientèle de Montréal-Trudeau au moyen de sondages trimestriels réalisés auprès de 1 800 passagers au départ et 900 passagers à l'arrivée. En 2009, des modifications ont été apportées à cet outil de gestion crucial pour l'amélioration du service à la clientèle. Les indicateurs ont été revus et regroupés par thème. De plus, l'échelle de mesure comprend désormais sept niveaux, d'extrêmement satisfait à extrêmement insatisfait en passant par ni satisfait ni insatisfait.

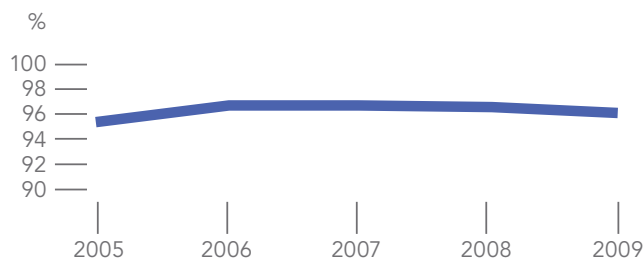
Pour 2009, la satisfaction globale des passagers au départ est de 5,67 sur 7. La proportion des passagers qui se disent globalement satisfaits (extrêmement satisfait, très satisfait ou satisfait) est de 96,1 % contre 96,5 % en 2008, soit un écart négligeable statistiquement parlant. Le taux d'insatisfaction passe quant à lui de 3,5 % en 2008 à 1,6 % en 2009 en raison de l'inclusion d'un niveau neutre.

L'étape du processus passager jugée la plus importante est l'enregistrement. Or, l'ensemble des indicateurs liés à l'enregistrement obtient une note moyenne de 5,86 sur 7, soit la note la plus élevée parmi les huit groupes d'indicateurs. Sans égard à l'importance accordée par les passagers, les indicateurs pour lesquels la satisfaction est la plus grande sont la disponibilité des places assises dans la zone d'embarquement, le sentiment de sécurité, la propreté de l'aéroport et la courtoisie du personnel en général.

Chez les passagers à l'arrivée, la satisfaction globale est de 5,90 sur 7. Les indicateurs pour lesquels le taux de satisfaction est le plus élevé sont la disponibilité des chariots à bagages, la capacité du douanier à s'exprimer dans la langue de votre choix (français ou anglais) et le temps de marche entre la sortie de l'avion et la récupération des bagages pour le secteur domestique.

Satisfaction de la clientèle au départ

(% des passagers satisfaits, très et extrêmement satisfaits)



SERVICES IMMOBILIERS ET COMMERCIAUX

IMMOBILIER – MONTRÉAL-MIRABEL

Du côté immobilier, la société Pratt & Whitney Canada a entrepris la construction de son centre aéronautique de calibre mondial, annoncé l'an dernier. De plus, Bombardier Aéronautique s'affaire à construire une installation pour le prototypage et la certification du nouvel appareil CSeries, dont la mise en production commerciale est prévue pour 2013. Aéroports de Montréal s'est donné comme objectif de maximiser les effets d'entraînement de ces deux projets. De nombreux sous-traitants pourraient en effet s'implanter à Montréal-Mirabel pour bénéficier de la synergie avec ces deux grands noms de l'aérospatiale.

ADM a débuté la construction d'un système de protection incendie de type déluge pour desservir la zone des hangars d'entretien d'aéronefs. Composé d'une station de pompage et de bassins d'eau, le système est essentiel au développement de cette zone. Pour ce projet de 7,5 M\$, le gouvernement du Québec a accordé une aide financière de 3,75 M\$ provenant du Programme d'infrastructures Québec-Municipalités.

Les efforts pour trouver de nouvelles vocations pour les anciennes installations passagers de Montréal-Mirabel se

sont poursuivis. À la fin de l'année, Aéroports de Montréal a conclu une entente conditionnelle et confidentielle avec un développeur visant la mise en valeur de l'hôtel, de l'édifice administratif et des terrains adjacents. Si toutes les conditions sont satisfaites, une annonce pourrait intervenir en mai 2010. De plus, la Société a mandaté un consultant pour explorer la possibilité d'implanter des activités commerciales et sportives dans l'ancienne aérogare, le tout en s'inspirant de concepts ayant fait leurs preuves ailleurs.

Il est à noter que pour une troisième année consécutive, le taux d'occupation des bâtiments industriels à locataire unique, à Montréal-Mirabel, affiche 100 %.

Enfin, suite à l'intention du Gouvernement du Canada de rétrocéder les 11 000 acres de réserve foncière à Montréal-Mirabel, les 127 baux agricoles sous gestion ont été transférés à Travaux publics Canada.

IMMOBILIER – MONTRÉAL-TRUDEAU

La relocalisation des hangars de service et de fret situés sur le boulevard Stuart-Graham, en bordure du tarmac ouest, s'est poursuivie en 2009 avec la construction d'un bâtiment

DU CÔTÉ IMMOBILIER, LA SOCIÉTÉ PRATT & WHITNEY CANADA A ENTREPRIS LA CONSTRUCTION DE SON CENTRE AÉRONAUTIQUE DE CALIBRE MONDIAL, ANNONCÉ L'AN DERNIER. DE PLUS, BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE S'AFFAIRE À CONSTRUIRE UNE INSTALLATION POUR LE PROTOTYPAGE ET LA CERTIFICATION DU NOUVEL APPAREIL CSERIES, DONT LA MISE EN PRODUCTION COMMERCIALE EST PRÉVUE POUR 2013.



destiné à l'Agence des services frontaliers du Canada dans la nouvelle zone cargo nord exploitée par Aeroterm.

Dans le secteur de l'aviation générale, Starlink Aviation a complété l'agrandissement de son hangar de la rue Ryan. D'autre part, Aéroports de Montréal a procédé à l'acquisition d'un terrain et d'un bâtiment contigus à la piste 06D-24G.

Dans l'ensemble, Montréal-Trudeau affiche un taux d'occupation de 100 % : tous les espaces à bureaux, industriels, hangars et entrepôts appartenant à la Société sont loués.

SERVICES COMMERCIAUX

En 2009, huit nouveaux commerces ont été ouverts dans l'aérogare de Montréal-Trudeau, dont cinq dans le secteur transfrontalier, deux dans la jetée internationale et un dans le hall public des arrivées. Le nombre total de boutiques, restaurants et services divers dans l'aérogare atteint maintenant 90, sans compter le nouvel hôtel Marriott ouvert en octobre.

En raison de son emplacement stratégique, la nouvelle Boutique Hors taxes du secteur transfrontalier connaît un vif succès depuis son ouverture en août. Les nouveaux restaurants Subway, Houston, Tatami Sushi et Java U vont également bien, enrichissant l'offre existante et reflétant les goûts du jour.

Selon une analyse indépendante de Airport Revenue News, Montréal-Trudeau se classe au 1^{er} rang au Canada et au 3^e rang en Amérique du Nord pour les ventes par passager dans les restaurants et les commerces de détail en aérogare autres que les boutiques hors taxes. Si l'on tient compte de ces dernières, Montréal-Trudeau vient juste derrière Vancouver, qui occupe le premier rang en raison de l'importance que représente le marché asiatique pour cet aéroport.

Diverses initiatives commerciales ont été mises de l'avant, de concert avec les principaux concessionnaires, dans le but de relancer la marque L'Aéroshopping, tandis qu'une campagne marketing de notoriété a visé plus spécifiquement le Salon TD Classe Ultime.

SERVICES DE TRANSPORT ET DE STATIONNEMENT

Les divers parcs de stationnement de Montréal-Trudeau totalisent actuellement près de 11 500 places, contre 12 000 l'an dernier. Quelque 1000 places ont été supprimées en raison des travaux routiers en cours dans le secteur de l'ÉconoParc, alors que l'ouverture d'un nouveau stationnement souterrain, HotelParc, a fait gagner 500 nouvelles places.

ADM a entrepris le remplacement du système de contrôle d'accès et de paiement de ses stationnements publics. Le nouveau système, déjà installé dans l'HotelParc, comprend une solution de sécurisation des transactions bancaires conforme à la nouvelle norme PCI des compagnies émettrices de cartes de crédit. Ces travaux se poursuivront en 2010.

La Société a aussi poursuivi ses démarches auprès de la Société de transport de Montréal (STM) en vue de l'amélioration de la desserte en transport collectif de l'aéroport Montréal-Trudeau. Outre la nouvelle ligne 209 reliant la gare Roxboro à l'aéroport, de nouveaux services sont envisagés. Le service de navettes entre l'aéroport et le centre-ville, l'Aérobis, sera désormais exploité par la STM (ligne 747).

D'autre part, le contrat avec Orléans Express a été renouvelé, assurant le maintien du service de transport interurbain entre Montréal-Trudeau et les villes de Trois-Rivières et Québec.



INGÉNIERIE ET CONSTRUCTION

DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROGARE MONTRÉAL-TRUDEAU

Le fait saillant de l'année 2009 a été le parachèvement du nouveau secteur des départs vers les États-Unis et de l'hôtel construit au-dessus et opéré par Marriott. Attenant à la fois au bâtiment central de l'aérogare et à la jetée transfrontalière, l'immeuble en question abrite en plus un stationnement souterrain de 500 places et la coquille de la future gare ferroviaire. Ce projet représente un investissement de plus de 300 M\$, sans compter l'investissement privé effectué par le promoteur de l'hôtel.

L'ouverture du nouveau secteur des départs transfrontaliers a été minutieusement préparée, notamment par des simulations et des tests approfondis, dans le but de prévenir les pannes au cours des premières semaines d'opération. Notons que le système de manutention des bagages sortants, entièrement automatisé, est d'une très grande complexité technique. Il comporte 3 km de rails, 12 élévateurs et 105 chariots de type DCV (« destination-coded vehicles »), ce qui en fait le plus grand en son genre au monde. Sa conception répond à une exigence des autorités américaines voulant que tous les bagages soient photographiés, radiographiés et scannés avant le contrôle douanier des passagers et que certains d'entre eux puissent être rappelés de la salle des bagages, située en dessous, pour inspection manuelle. Elle suppose en outre un suivi numérique complet des passagers et de leurs bagages, de l'enregistrement à l'embarquement. Il s'agit là d'une première mondiale.

Ajoutons que le prolongement du débarcadère des départs vers le nouveau secteur des départs transfrontaliers et l'hôtel a également été parachevé, de même que l'édicule de la future gare et la passerelle reliant le stationnement étagé au nouvel immeuble.

RECONFIGURATION DU RÉSEAU ROUTIER CÔTÉ VILLE

Aéroports de Montréal a entrepris la reconfiguration du réseau routier en façade de l'aérogare, y compris les accès aux divers parcs de stationnement, afin de l'harmoniser avec les futures bretelles autoroutières (voir Échangeur Dorval page suivante) et d'améliorer la fluidité de la circulation véhiculaire sur le site. Deux viaducs ont été érigés dans le secteur de l'ÉconoParc en 2009. Échelonnés sur trois ans, ces travaux sont évalués à 95 M\$.

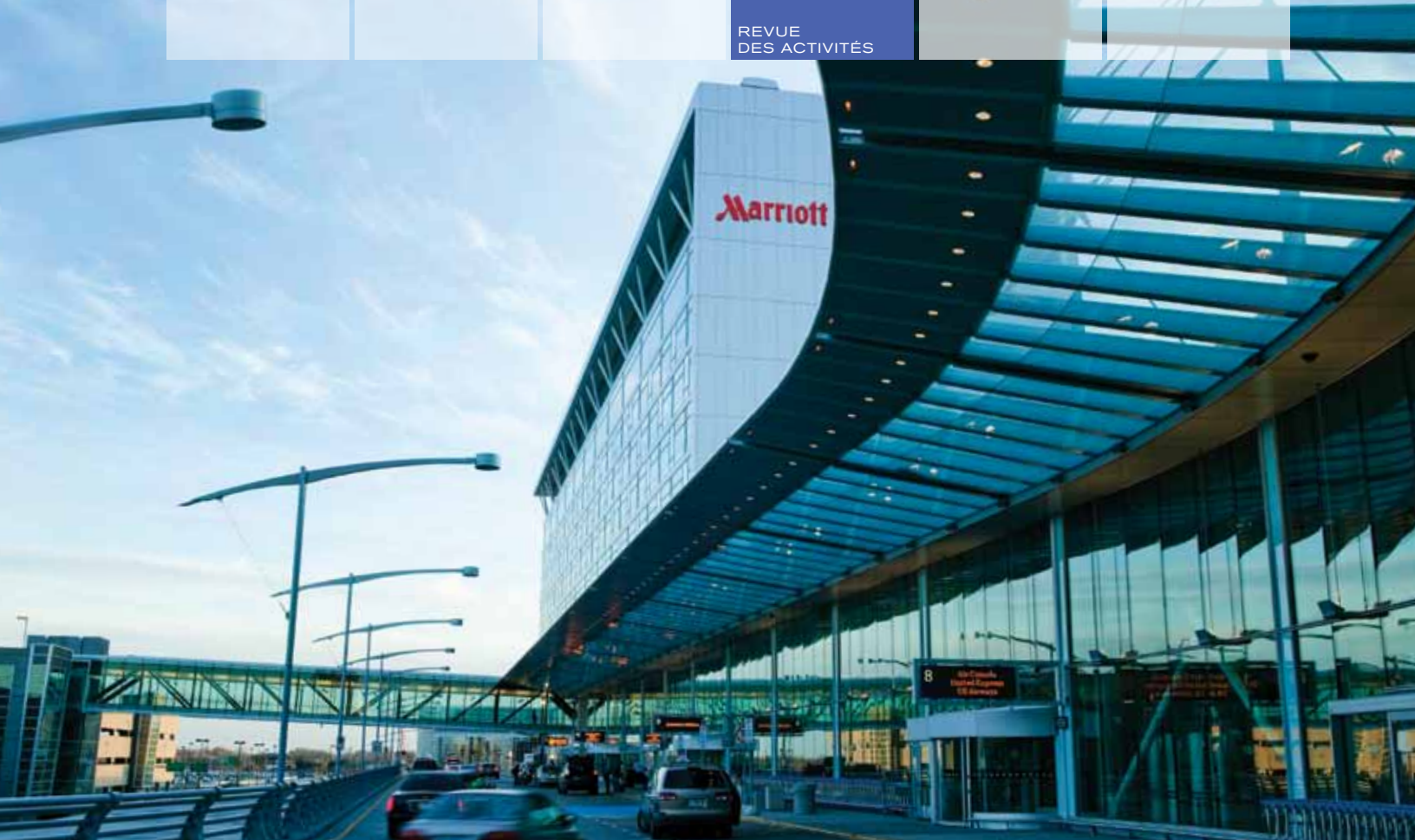
D'autre part, les travaux reliés à la relocalisation des premiers hangars situés à l'extrémité ouest du tablier ont été terminés au printemps. La démolition de ces hangars permettra d'agrandir le tablier et d'améliorer la sécurité de la circulation des aéronefs dans ce secteur et, éventuellement, de prolonger la jetée internationale.

Plusieurs autres projets de maintien et d'amélioration ont également été entrepris ou parachevés au cours de l'année, dont :

- l'aménagement des nouveaux bureaux administratifs d'Aéroports de Montréal, situés aux 9^e et 10^e étages de l'édifice du nouveau secteur des départs vers les États-Unis ;
- la création d'aires de stationnement éloigné pour aéronefs de code C ;
- l'implantation d'un nouveau système de paiement et de contrôle des entrées et sorties des stationnements ;
- la réhabilitation et la mise aux normes de voies de circulation et de tabliers à Montréal-Trudeau ;
- enfin, la réhabilitation de la piste 11-29 à Montréal-Mirabel.

Au total, 165 M\$ de travaux ont été réalisés au cours de l'année, ce qui porte à quelque 1,6 G\$ le total des investissements effectués par Aéroports de Montréal, principalement à Montréal-Trudeau, depuis 2000.





PLANIFICATION

Les activités de planification lancées au cours de l'année ont porté principalement sur les installations aéroportuaires requises à moyen et long terme pour faire face à la croissance du trafic international. Des options de développement ont notamment été préparées pour opérer des vols en mode «remote», ce qui implique l'aménagement de postes de stationnement éloigné pour gros porteurs et d'aires de départ et d'arrivée pour les autobus articulés qui seront utilisés pour effectuer la navette entre les aéronefs et l'aérogare.

On a également élaboré des concepts pour le réaménagement de l'ancien secteur des départs transfrontaliers en vue d'ajouter de la capacité au départ pour les vols domestiques et internationaux.

D'autre part, différentes approches ont été examinées pour la réfection éventuelle de la façade du bâtiment central de l'aérogare, datant des années 60, et pour le réaménagement des bureaux administratifs situés au-dessus du hall des départs domestiques et internationaux.



ÉCHANGEUR DORVAL

Les travaux de réaménagement de l'échangeur Dorval, sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec, ont débuté au printemps 2009. La bretelle d'accès direct entre l'aéroport et l'autoroute 20 sera construite en priorité. Aéroports de Montréal contribue 20 M\$ au financement de ce projet.

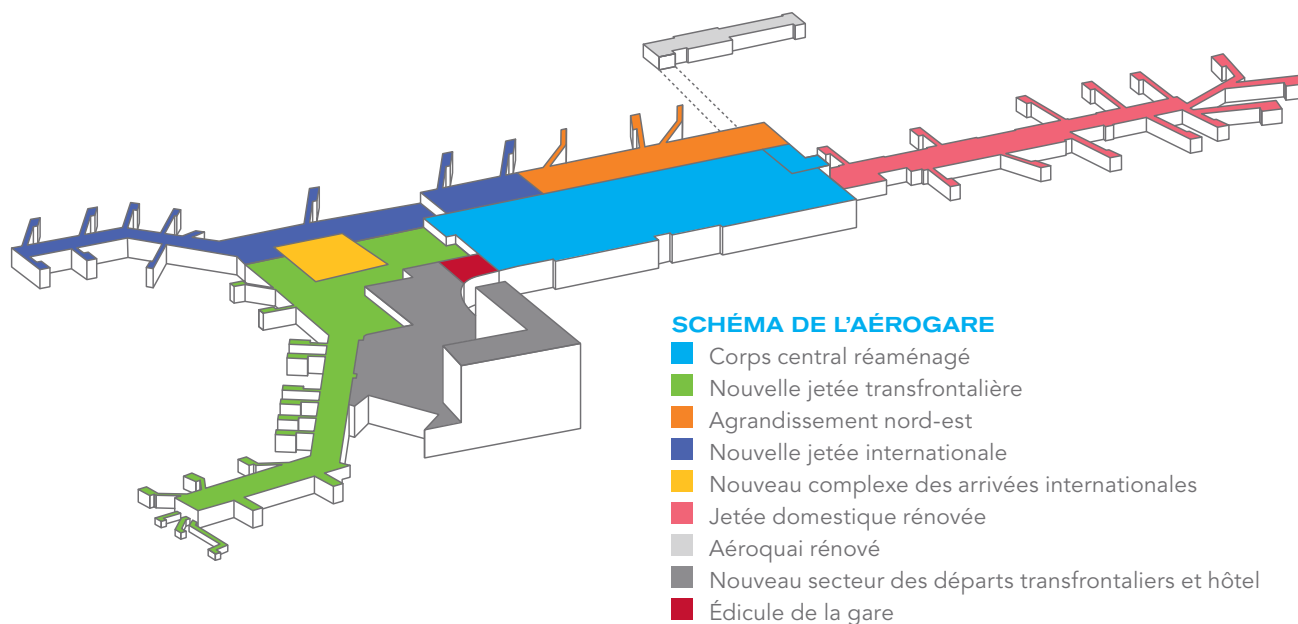
NAVETTE FERROVIAIRE

En ce qui concerne la navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville, rappelons que ce projet est désormais inscrit dans un projet élargi visant l'amélioration de la desserte en transport collectif dans l'Ouest-de-l'Île. Un Comité directeur coprésidé par Aéroports de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport et formé en outre de Transports Canada, Transports Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal et la Ville de Montréal veille à l'avancement des études.

En 2009, l'étude de préfaisabilité menée par le consortium Dessau / Les consultants SM / Hatch Mott MacDonald (DS/SM/HMM), en collaboration avec STV Incorporated, a été complétée en tenant compte de compléments d'études d'achalandage et autres réalisés par les partenaires. De plus, les quatre options d'aménagement retenues pour analyse détaillée ont fait l'objet d'études économiques de type coûts/bénéfices sous la responsabilité de PricewaterhouseCoopers. Le Comité a enfin demandé au CN et au CP ainsi qu'à

Homburg (propriétaire de la Gare Centrale) de lui présenter des propositions compétitives dans le but de compléter l'information nécessaire à un choix éclairé entre les tracés.

Aéroports de Montréal a toujours manifesté une nette préférence pour la Gare Centrale en raison notamment de sa localisation centrale, de sa grande facilité d'accès et de l'intermodalité qu'elle procurerait entre la navette et divers autres modes de transport, y compris le métro, les trains de VIA Rail et le futur train rapide Québec-Windsor. De plus, la Gare Centrale est une véritable gare à l'abri des intempéries et dotée de quais et de services, et qui requiert un minimum d'aménagements. Cette préférence pour la Gare Centrale a d'ailleurs été confirmée par les récentes enquêtes auprès des usagers potentiels et par les études d'achalandage qui lui confèrent un avantage de 22 % à 40 % par rapport à Lucien-L'Allier.



PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

DES ENGAGEMENTS CLAIRS

De par sa mission, Aéroports de Montréal vise à maintenir une cohabitation harmonieuse avec le milieu, particulièrement quant à la protection de l'environnement. La Société s'est ainsi dotée d'une politique environnementale qui énonce clairement ses engagements à cet égard et que l'on peut consulter sur le site www.admtl.com.

En 2009, la Société a adopté une politique de l'arbre qui consacre son engagement à protéger les secteurs à valeur écologique élevée sur ses sites aéroportuaires et à mitiger ou compenser les impacts de ses projets de développement par des programmes de verdissement et de plantation d'arbres.

En tant que partenaire du Plan stratégique de développement durable de la communauté montréalaise, ADM s'est aussi engagée à entreprendre une série d'actions de développement durable au cours de la seconde étape du plan couvrant la période 2007 à 2009.

Enfin, ADM est signataire de la Déclaration d'engagement à lutter contre les changements climatiques, selon laquelle les principaux intervenants de l'industrie de l'aviation mondiale se sont engagés à travailler ensemble afin de viser une croissance nulle des émissions de carbone.

CERTIFICATION

Aéroports de Montréal possède un système intégré de gestion environnementale pour lequel elle a obtenu en 2000 une certification ISO 14001. En 2009, la Société a fait l'objet d'un audit de maintien. Basé sur des procédures et des instructions de travail précises ainsi que sur des programmes d'amélioration continue, ce système assure un encadrement rigoureux et cohérent des activités, produits ou services susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement.

L'aérogare de Montréal-Trudeau a reçu en 2008 la certification BOMA BEST qui reconnaît les efforts investis pour améliorer la performance environnementale de l'immeuble.

EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE ET ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)

L'amélioration de l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de GES constituent pour ADM une préoccupation majeure qui est notamment prise en considération dans la conception des nouveaux bâtiments, comme le nouveau secteur des départs transfrontaliers, et dans les programmes d'amélioration des bâtiments existants. Les principaux axes d'amélioration concernent l'enveloppe du bâtiment, le chauffage et la climatisation ainsi que la gestion de l'éclairage.



Pour ses besoins en chauffage et climatisation, l'aérogare de Montréal-Trudeau dispose d'une centrale thermique ultra-performante, dont le design original est axé sur la récupération d'énergie. En 2009, une chaudière électrique a été installée; celle-ci fonctionne en périodes hors pointe à la place des chaudières alimentées au gaz naturel ou au mazout, contribuant ainsi à la réduction des GES. Désormais, la centrale consomme les différentes sources d'énergie dans l'ordre préférentiel suivant: électricité, gaz naturel et mazout.

Dans toutes les parties neuves de l'aérogare, les besoins en chauffage ou en climatisation sont réduits grâce à un système ingénieux permettant de maintenir l'éclairage naturel à un niveau optimal par l'ouverture ou la fermeture automatisée des stores fixés aux fenêtres.

Plusieurs améliorations liées au bâtiment tendent vers le même objectif d'économie d'énergie : remplacement des portes glissantes par des portes tournantes étanches, installation de régulateurs de vitesse sur les escaliers et trottoirs mécaniques, optimisation de l'éclairage et des systèmes de ventilation, etc.

D'autre part, ADM vise à se doter d'une flotte de véhicules écoénergétiques. De concert avec Budget Propane, la Société procèdera sous peu à la conversion d'une vingtaine de ses véhicules au propane, plus efficace et moins polluant que l'essence traditionnelle. Ce projet, qui implique l'installation d'une station de remplissage et de la formation, a bénéficié d'une aide de l'Agence de l'efficacité énergétique du Québec. La réduction des GES ainsi obtenue sera notamment attestée par l'École de technologie supérieure.

ADM participera à un projet de démonstration pour déployer et tester différentes technologies de l'hydrogène, dont la pile à combustible, à Montréal-Trudeau. Initiative d'Air Liquide Canada, ce projet bénéficie de l'appui des gouvernements fédéral et provincial et de plusieurs sociétés. ADM s'est

engagée à fournir un site pour la station de remplissage et à convertir certains de ses véhicules.

Dans le même ordre d'idées, la Société encourage ses employés à éviter la marche au ralenti de leurs véhicules et à utiliser des modes de transport alternatifs pour leurs déplacements domicile-travail. De plus, 112 employés d'ADM se sont engagés à adopter des pratiques qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre, dans le cadre de la campagne Défi Climat. Leurs efforts cumulés en réduction de CO² équivalent à 115 voitures en moins sur la route.

ADM incite les compagnies aériennes à utiliser les unités d'alimentation électrique à 400 Hz incorporées dans les passerelles, plutôt que les groupes électrogènes à bord de leurs appareils. ADM poursuit le remplacement des écrans d'ordinateur et d'affichage à tube cathodique par des écrans ACL, ainsi que des feux des pistes et des voies de circulation par des ampoules DEL, trois fois moins énergivores que les ampoules traditionnelles.

Les mesures prises en matière d'efficacité énergétique portent fruit. On estime en effet qu'entre 2001 et 2008, la consommation d'énergie moyenne normalisée au mètre carré a été réduite de 42 %. De plus, la part des énergies fossiles a été réduite et celle de l'électricité, augmentée.

Enfin, un inventaire des émissions de GES a été réalisé pour Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel, lequel tient compte non seulement des activités terrestres mais également des mouvements d'aéronefs jusqu'à 3 000 pi d'altitude, et un programme d'actions sera élaboré en vue de réduire encore leur empreinte écologique respective.

PROGRAMMES DE RECYCLAGE

Adhérant au principe des 3RV (réduction à la source, réutilisation, recyclage et valorisation), ADM a notamment déployé, à l'intérieur de l'aérogare de Montréal-Trudeau, des bacs de récupération multi-matières (papier, carton, plastique, verre et métal) à l'usage des passagers. En 2009, ce programme a été étendu au nouveau secteur des départs vers les États-Unis ainsi qu'aux nouveaux bureaux administratifs d'ADM.

Un autre programme bien établi concerne les vieux matériaux de construction. Ainsi, les rebuts provenant de la démolition des bâtiments du secteur cargo à Montréal-Trudeau ont été minutieusement récupérés en vue de leur recyclage. Le taux de récupération y a notamment atteint 90 %. De même, ADM



recupère le béton et l'asphalte enlevés lors de la réfection d'infrastructures côté air et les réutilise comme matériau de fondation ou de remplissage.

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS

Dans le cadre de sa politique de l'arbre, ADM a octroyé une somme de 15 000 \$ au Comité Écologique du Grand Montréal pour la restauration et la mise en valeur d'un habitat du papillon monarque situé dans le parc Marcel-Laurin, dans l'arrondissement de Saint-Laurent. La contribution vise particulièrement l'ensemencement de plantes herbacées indigènes (asclépiade), favorisant ainsi la reproduction et l'alimentation du monarque. Ce projet sera réalisé au printemps 2010.

ADM poursuit également des discussions avec Dorval et Pointe-Claire relativement à d'autres projets de mise en valeur de milieux naturels et de plantation d'arbres. Quant au projet de création d'un parc de conservation régional, à l'extrémité nord du territoire de l'aéroport Montréal-Trudeau, les discussions avec l'arrondissement de Saint-Laurent et la Ville de Montréal n'ont pas encore permis d'en arriver à une entente formelle. La parcelle qu'ADM est prête à affecter à ce projet comprend un grand marais, des marécages ainsi qu'une forêt naturelle mature (hêtraie).

D'autre part, dans le but d'améliorer la qualité des cours d'eau environnants, ADM a poursuivi le remplacement progressif de l'urée utilisée pour le déglacage des pistes par des produits plus respectueux de l'environnement, soit l'acétate de potassium et le formiate de sodium.

ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES

Préalablement à la réalisation d'un projet de développement, ADM procède à une étude environnementale pour identifier les impacts potentiels sur l'environnement et proposer des mesures de correction ou de mitigation. Une évaluation de site est également conduite à l'arrivée et au départ d'un locataire et avant d'initier tout projet d'envergure sur l'une ou l'autre des plates-formes aéroportuaires. En 2009, de telles études ont été effectuées pour trois projets d'ADM et 29 demandes de permis provenant de locataires.

SUIVI DE LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

ADM exerce un suivi de la qualité des eaux pluviales et sanitaires, des eaux souterraines et de l'air. Ce programme d'échantillonnages et d'analyses est confié à des firmes

externes qui possèdent les accréditations nécessaires. À titre d'exemple, plus de 500 analyses ont été réalisées sur des échantillons d'eaux pluviales prélevés aux différents exutoires de l'aéroport Montréal-Trudeau. La Ville de Montréal exploite une station de mesure de la qualité de l'air située au milieu de l'aire de manœuvre de Montréal-Trudeau. Les données sont disponibles sur le site internet de la Ville.



GESTION DU CLIMAT SONORE

UNE RESPONSABILITÉ PARTAGÉE

La gestion du climat sonore autour de l'aéroport Montréal-Trudeau est une responsabilité partagée. Transports Canada est l'organisme réglementaire chargé de veiller au respect de l'application des procédures et des règles d'atténuation du bruit généré par le trafic aérien et a le pouvoir d'imposer des sanctions aux pilotes et aux transporteurs qui contreviennent à ces règles.

En vertu de son bail avec Transports Canada, Aéroports de Montréal a la responsabilité d'élaborer un plan de gestion du climat sonore, de mettre sur pied un comité consultatif et de traiter les plaintes relatives au bruit. Entre autres, la Société exerce, à l'aide du système ANOMS, une surveillance de tous les vols à Montréal-Trudeau afin de s'assurer du respect des règles en vigueur. Chaque fois qu'une irrégularité présumée est observée, Aéroports de Montréal en informe Transports Canada qui voit ensuite à prendre les mesures appropriées. En 2009, 13 dossiers ont été soumis à Transports Canada pour enquête.

COMITÉ CONSULTATIF

Le Comité consultatif sur le climat sonore, présidé par ADM, regroupe des représentants de la Ville de Montréal, de l'arrondissement de Saint-Laurent, de la cité de Dorval, de la ville de Pointe-Claire, de Nav Canada (l'agence responsable des services de navigation aérienne), des transporteurs aériens, de Transports Canada, du Gouvernement du Québec ainsi que des membres de la direction de l'aéroport. Ce comité, qui s'appuie sur les travaux d'un comité technique formé de spécialistes, constitue un forum efficace d'échange d'information, de discussion et de consultation sur toute question relative au climat sonore, y compris l'utilisation effective et projetée du territoire riverain de l'aéroport et notamment les projets de développement résidentiel à proximité.

En 2009, la direction d'ADM et les membres du Comité consultatif sur le climat sonore se sont accordés pour revoir ensemble le mandat, le fonctionnement, la composition du Comité ainsi que la diffusion de l'information. La démarche a consisté en des rencontres individuelles ainsi que des sessions de travail en groupe. Les modifications proposées ont été présentées au Comité en mars 2010. Le Comité a par ailleurs tenu cinq réunions au cours de l'année en revue.

Enfin, Aéroports de Montréal a poursuivi ses rencontres avec les représentants des conseils de ville ou d'arrondissement intéressés par les questions de climat sonore (7 en 2009).

PLAN DE GESTION DU CLIMAT SONORE

Le plan de gestion du climat sonore de Montréal-Trudeau concerne les heures d'exploitation, les restrictions pour les vols de gros porteurs, les essais moteurs, le système de pistes préférentielles, les procédures de décollage et d'atterrissage, etc. On trouvera plus d'information sur le site www.admtl.com.

POUR MIEUX INFORMER LES CITOYENS

Afin de mieux informer les citoyens sur les activités pouvant influencer sur le climat sonore autour de l'aéroport, ADM publie une infolettre par courrier électronique et sur le site internet. Des avis sont également publiés dans les journaux de quartier à l'occasion de travaux majeurs entraînant la fermeture d'une piste.

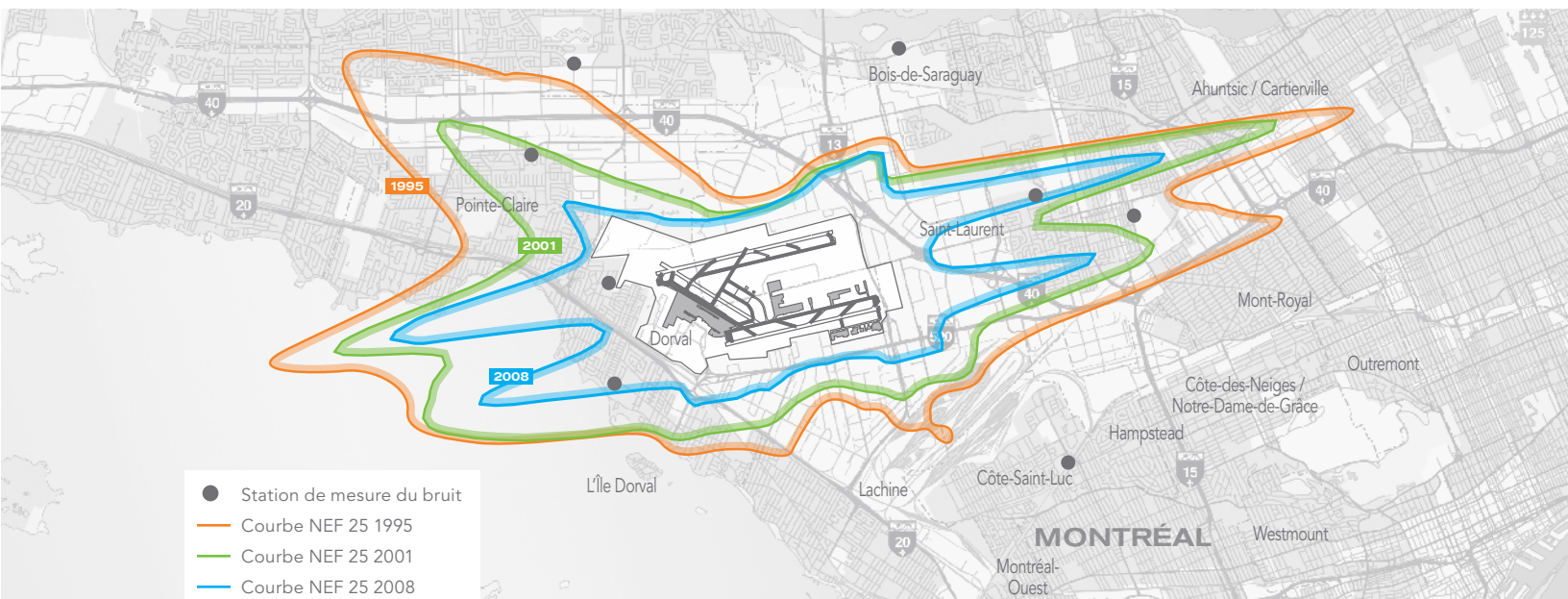
De plus, une ligne téléphonique dédiée (514 633-3351) diffuse des messages d'information préenregistrés et permet de parler à un conseiller aux communications avec les citoyens. Les citoyens peuvent aussi communiquer avec nous par courrier électronique (yulclientele@admtl.com) ou encore consulter notre site internet. Celui-ci comporte une foire aux questions sur le climat sonore et d'autres outils d'information sont en développement.

CARTE – COURBES NEF 25 2008/1995

L'évaluation du bruit perçu dans le voisinage de l'aéroport est effectuée en se basant sur la méthodologie du modèle NEF (« Noise Exposure Forecast ») développée par Transports Canada. Les résultats des calculs sont présentés sous la forme de courbes.

Les dernières courbes de bruit disponibles indiquent que la superficie de l'empreinte sonore de Montréal-Trudeau atteignait 32,5 km² en 2008, ce qui représente une réduction de 60 % par rapport à 1995, l'année de référence. Le nombre de personnes résidant sous l'empreinte sonore a diminué de 81 % depuis 1995, passant de 107 333 à 20 292 personnes.

LES DERNIÈRES COURBES DE BRUIT DISPONIBLES INDIQUENT QUE LA SUPERFICIE DE L'EMPREINTE SONORE DE MONTRÉAL-TRUDEAU ATTEIGNAIT 32,5 KM² EN 2008, CE QUI REPRÉSENTE UNE RÉDUCTION DE 60 % PAR RAPPORT À 1995.



La superficie totale de l’empreinte sonore NEF 25 en 2008 est comparable à celle de 2007. Celle-ci a augmenté de 0,2 km², conséquence de la croissance du trafic aérien (1,1 %). Toutefois, le nombre de personnes résidant sous la courbe a augmenté de 2 390 personnes, ou 13 %, en raison d’un allongement de la courbe au-dessus de secteurs à plus forte densité de population. Cette situation a découlé, entre autres, de la fermeture de la piste 24L pendant les travaux de réhabilitation de la voie de circulation A (de mai à octobre), occasionnant ainsi un nombre accru de décollages de la piste 28 au-dessus de Pointe-Claire.

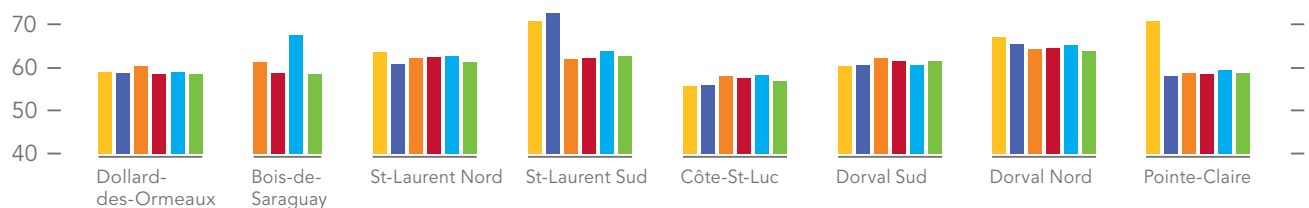
Rappelons que le climat sonore s’est amélioré de façon marquée jusqu’en 2003 en raison du retrait des avions les plus bruyants (Chapitre 2), de la modification de la composition de la flotte des appareils et des mesures d’atténuation du bruit implantées par ADM. Depuis 2003, le climat sonore connaît des variations moins prononcées. Ces variations sont principalement dues à des facteurs opérationnels, telle l’utilisation des pistes. Conjointement avec le Comité consultatif sur le climat sonore, les transporteurs, Nav Canada et Transports Canada, ADM continue d’investir des efforts soutenus pour améliorer le climat sonore autour de l’aéroport.

NIVEAU DE BRUIT ANNUEL MOYEN ENREGISTRÉ AUX STATIONS DE MESURE DE BRUIT (EN DB(A))

Le Leq total englobe toutes les sources de bruit mesurées par la station de bruit et pas seulement le bruit des avions

■ 2004 ■ 2005 ■ 2006 ■ 2007 ■ 2008 ■ 2009

80 dB(A)



Note: Les niveaux sonores relevés à Dollard-des-Ormeaux du 12 août au 23 septembre 2007 ont été exclus du calcul du Leq total puisque des travaux de construction ont eu lieu près de la station de mesure du bruit.

L’indicateur de bruit appelé Leq total, exprimé en décibels dB(A), est basé sur les données de bruit réelles recueillies à l’aide des capteurs sonores installés dans les quartiers avoisinants. Il reflète le cumul des bruits évolutifs pendant une période donnée. Il caractérise bien la quantité de bruit reçue au cours de l’année.

RESSOURCES HUMAINES ET IMPLICATION SOCIALE

UNE CULTURE D'EXCELLENCE AXÉE SUR L'ENGAGEMENT

Pour remplir sa mission et atteindre ses objectifs, Aéroports de Montréal compte sur la collaboration de ses quelque 600 employés. La Société vise à inculquer à tous les échelons une culture d'excellence axée sur l'engagement et la reconnaissance et, d'autre part, à offrir un environnement à la fois stimulant et convivial où chacun peut se développer professionnellement et personnellement. Sa gestion des ressources humaines s'appuie en outre sur des valeurs humaines dont elle fait la promotion active, à savoir : l'esprit d'équipe, le respect de l'individu, la rigueur et la persévérance, la loyauté et l'intégrité et, enfin, l'innovation et la créativité.

PROGRAMMES ET POLITIQUES

Aéroports de Montréal se distingue par ses politiques avant-gardistes, notamment en matière de prévention du harcèlement, de formation et d'équité en emploi. Un programme d'aide aux employés, un programme de reconnaissance et de nombreux outils d'information interne – journal d'entreprise, bulletins, intranet – sont également à la disposition des employés.

En 2009, la Société s'est donné comme objectif corporatif de devenir *Employeur de choix*, une reconnaissance accordée aux employeurs du Canada qui se démarquent par les conditions de travail objectives offertes aux employés et par la qualité du vécu en milieu de travail. Pour atteindre cet objectif, la Société entend prendre des mesures dès 2010.

Près du quart des employés actuels deviendront admissibles à la retraite au cours des prochaines années. Avec la rareté croissante de la main-d'œuvre dans plusieurs métiers, la dotation est ainsi appelée à jouer un rôle crucial pour assurer le renouvellement des effectifs. La Société a entrepris de revoir ses pratiques en matière de recrutement, y compris les médias utilisés et les messages véhiculés, afin de les adapter au contexte d'aujourd'hui.

Par ailleurs, ADM a procédé à une réflexion sur son modèle de leadership. Les six compétences de base désormais jugées essentielles à la réussite de l'entreprise sont : le sens de l'engagement, la mobilisation, la gestion d'une culture client, l'orientation sur les résultats, les relations interpersonnelles efficaces et le développement des talents. Deux autres compétences, à savoir le sens politique et la pensée stratégique, concernent plus particulièrement la

haute direction. Un plan de développement global sera déployé afin d'intégrer ce nouveau modèle de leadership aux diverses pratiques de ressources humaines en vigueur, y compris l'évaluation du rendement individuel.

TRANSPORT DURABLE

En 2009, ADM a lancé son programme Écono écolo pratique qui vise à encourager ses employés à utiliser des modes de transport alternatifs à l'automobile solo dans les déplacements domicile-travail. Des incitatifs sont notamment offerts aux employés qui pratiquent le covoiturage dans leurs déplacements travail-domicile. À sa première année d'existence, ce programme a obtenu beaucoup de succès, avec un taux de participation de 20 %, ce qui lui a valu de remporter le deuxième prix dans le cadre du concours Leaders en transport durable.

RELATIONS DE TRAVAIL

ADM a conclu des ententes avec deux unités de négociation, soit l'unité des pompiers et celle des employés administratifs, professionnels et du soutien administratif (cols blancs). Fait à souligner, la nouvelle convention collective des pompiers sera en vigueur jusqu'au 31 décembre 2014. Ceci complète la ronde de négociations amorcée en 2006 avec comme principal enjeu l'introduction d'un nouveau régime de retraite à cotisations déterminées pour les nouveaux employés.

PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES

Indicateurs	2009	2008
Employés réguliers	534	525
Formation (heures)	19 284	24 050
Postes comblés	155	178
Départs à la retraite	14	16
Taux de roulement ¹	8,88	7,7
Taux d'absentéisme	5,40	5,14
Taux de fréquence ²	4,6	4,2
Taux de gravité ³	38,6	35,9

Notes

1. Pourcentage de l'effectif qui quitte l'entreprise au cours d'une année

2. Nombre de réclamations acceptées par la CSST par 200 000 heures travaillées

3. Nombre de jours perdus par 200 000 heures travaillées



PRIX D'EXCELLENCE

Les Prix d'excellence d'ADM sont remis chaque année aux individus ou équipes qui se sont particulièrement illustrés parmi les propositions soumises par les employés eux-mêmes. Voici les récipiendaires des Prix d'excellence 2009.

ENGAGEMENT & MOBILISATION

Louis Despins

Pour l'accréditation de techniciens en matières dangereuses des pompiers du SIADM de Montréal-Trudeau

Pascal St-Onge, Éric Lalonde, Éric Clément, Patrick Lebeau, Gilles Pépin, Patrice Fortin, Nelson Arsenault, Pierre Marsan, Michel Rozon, Jean-Luc Vanier, Pascal Marsan et Marcel Bénard
Pour le projet de peinture du plancher du garage

ESPRIT D'ÉQUIPE

Danielle Lapierre, Martine Lapointe, Fernand Ducharme, Line Martin et Daniel Racine

Pour leur implication et le maintien du service à la clientèle lors de la modernisation des systèmes du centre d'appels

INNOVATION & CRÉATIVITÉ

Michel Gravel, Pierre-Paul Pharand, Maguy Chahla et Jean-François Pigeon

Pour le programme d'attestation d'études collégiales

Sylvain Marchand, Michel Bégin et Michel Proulx
Pour le rehaussement des cabines des souffleuses



MÉRITE ENVIRONNEMENTAL

Denis Boilard et Étienne Therrien

Pour l'implantation d'un système de gestion globale d'énergie en intégrant la gestion des toiles motorisées, le système de gestion d'éclairage et l'utilisation maximale de l'éclairage naturel du bâtiment

MENTION

Mélanie Sarris

Pour le don d'une vitrine et d'un kiosque usagé à une école secondaire située dans un milieu défavorisé

SANTÉ & SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Michel Bégin et Michel Proulx

Pour la modification d'un ventilateur dans l'atelier de peinture

SERVICE À LA CLIENTÈLE

Line Lanthier, Charles Aubé, Yves Bénard, Dany Bolduc, Gabrielle Calille, Brigitte Chan Kwong, Louisiane Husereault, Louise Mathieu, Nicolas Sasseville et Vanessa Sévigny

Pour le programme Passeport
(programme d'assistance aéroportuaire)

MENTION

Alain Bégin

Pour avoir aidé un passager égaré

IMPLICATION SOCIALE

Aéroports de Montréal contribue au développement économique et social du Grand Montréal de diverses façons, notamment à titre de partenaire de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, de Montréal International et de Tourisme Montréal.

Comme chaque année, les employés d'ADM ont participé à la campagne de financement de Centraide. En 2009, les dons ont totalisé 67 587 \$, soit 2,5 % de plus qu'en 2008. La Société ayant pour politique d'y aller d'une contribution égale, c'est un chèque de 135 174 \$ qui a été remis à cet organisme de bienfaisance. Les employés de la Société s'impliquent également dans d'autres activités caritatives ou bénévoles, comme le don de sang et le transport d'organes.

ADM a maintenu son appui à Kéroul, l'organisme qui œuvre pour que les personnes ayant des difficultés de mobilité reçoivent des services accessibles dans les transports, ainsi qu'à Olympiques spéciaux Québec, un organisme qui a pour mission d'enrichir, par le sport, la vie des personnes présentant une déficience intellectuelle. La Société a effectué des dons en nature, du matériel informatique et du mobilier, à des organismes communautaires. Les employés d'ADM ont aussi participé à divers projets communautaires : une équipe d'une dizaine d'employés a notamment prêté main-forte à la construction d'une aire de jeux à l'École primaire St-Louis de Pointe-Claire.

PROGRAMME D'ART L'AÉROGALERIE

Aéroports de Montréal a inauguré en 2009 cinq nouvelles expositions photographiques dans la zone publique de l'aérogare de Montréal-Trudeau, dont quatre soulignent des anniversaires importants pour les Montréalais : le 100^e des Canadiens de Montréal, le 100^e de l'aviation au Canada, le 30^e du Festival international de Jazz et le 25^e du Cirque du Soleil.

Quant à la cinquième, il s'agit d'un prêt du Musée des Confluences de Lyon, ville jumelée à Montréal. Réalisée en partenariat avec le Centre National de la Recherche Scientifique (France), l'exposition *Paysages de sciences* se compose d'une centaine d'images issues de la recherche scientifique et illustrant les différentes échelles de la connaissance, du nanomètre au zettamètre. Celle-ci est en montre dans la salle des pas perdus, niveau mezzanine.

D'autre part, l'immense vitrail à 10 panneaux de feu l'artiste montréalais Eric Wesselow, intitulé *Canada*, a été relocalisé dans le nouveau secteur des départs vers les États-Unis le long de la baie vitrée. Ce nouvel emplacement, bien en vue, permet de mieux apprécier cette œuvre originale dépeignant les 10 provinces canadiennes.

Le programme d'art L'Aérogalerie s'inscrit dans le cadre du programme d'identité montréalaise – une initiative corporative qui vise à donner un caractère typiquement montréalais aux installations aéroportuaires et à participer au développement artistique et culturel de Montréal.



ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

ET DES RÉSULTATS CONSOLIDÉS D'EXPLOITATION POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

SOMMAIRE FINANCIER

(en millions de dollars)

	2009	2008	Variation
	\$	\$	%
Produits	351,4	362,2	(3,0)
Charges d'exploitation (excluant les PRIM)	141,0	123,2	14,4
Paievements versés en remplacement d'impôts aux municipalités (« PRIM »)	36,7	34,2	7,3
Loyer à Transports Canada	21,6	21,6	–
Amortissement	82,0	72,3	13,4
Frais financiers	79,0	77,9	1,4
Moins-value des autres placements	–	17,1	(100,0)
Total des charges	360,3	346,3	4,0
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges	(8,9)	15,9	(156,0)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation (avant variation des éléments du fonds de roulement)	67,9	100,9	(32,7)
BAIIA	151,5	173,1	(12,5)

Aperçu général

Aéroports de Montréal (« ADM ») est responsable de la gestion, de l'exploitation, du développement et de la mise en valeur des aéroports internationaux Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel en vertu d'un bail d'une durée de 60 ans conclu avec Transports Canada en 1992. Société à but non lucratif et sans capital-actions, ADM ne verse aucun dividende. Payant un loyer à Transports Canada (actuellement de 21,6 M\$), ADM assure elle-même le financement de ses programmes d'immobilisations. Comme plusieurs entreprises, ADM considère le BAIIA (excédent ou insuffisance des produits sur les charges avant intérêts, impôts, amortissement et moins-value des autres placements) comme le meilleur indicateur de sa performance financière.

FAITS SAILLANTS

Investissements – Au cours de 2009, la Société a poursuivi la réalisation de ses différents programmes d'immobilisations, principalement à l'aéroport Montréal-Trudeau. Les travaux ont surtout porté sur le parachèvement du nouveau secteur des départs transfrontaliers, sur la reconfiguration du réseau routier en façade de l'aérogare, ainsi que sur la réfection d'infrastructures du côté air.

Les investissements de la Société ont totalisé 186,4 M\$ en 2009 contre 234,9 M\$ en 2008. Les investissements dans les aéroports sont financés par les flux de trésorerie provenant des activités aéroportuaires y compris les frais d'améliorations aéroportuaires (67,9 M\$) et par la dette à long terme (118,5 M\$).

Le BAIIA s'est établi à 151,5 M\$ en 2009, une diminution de 21,6 M\$ ou 12,5 % par rapport à 2008.

ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

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

RÉSULTATS

Produits

(en millions de dollars)

	2009	2008	Écart
	\$	\$	%
Activités aéronautiques	125,8	126,6	(0,6)
Activités commerciales	94,6	95,8	(1,3)
Frais d'améliorations aéroportuaires	104,0	105,0	(1,0)
Bien-fonds	21,3	18,7	13,9
Autres produits	5,7	16,1	(64,6)
Total des produits	351,4	362,2	(3,0)

Les produits se sont élevés à 351,4 M\$ en 2009, soit une diminution de 10,8 M\$ ou 3,0 % par rapport à 2008. Cette variation est attribuable d'une part, à la baisse du trafic passagers, principalement en raison du ralentissement économique qui a continué à avoir des répercussions sur les activités de la Société au cours de 2009 et d'autre part, à la diminution des revenus d'intérêt.

Activités aéronautiques – Les produits tirés des activités aéronautiques se sont élevés à 125,8 M\$ en 2009, une réduction de 0,8 M\$ ou 0,6 % par rapport à 2008. Ces revenus se composent principalement des droits d'atterrissage et des redevances générales d'aérogare perçus des sociétés aériennes et représentent 35,8 % (35,0 % en 2008) de l'ensemble des revenus d'ADM. Cette diminution, principalement attribuable à la baisse du trafic passagers, est contrebalancée en partie par les hausses tarifaires de l'ordre de 4,5 % ainsi que par la récupération, auprès des sociétés aériennes, des frais communs pour l'espace occupé par la nouvelle salle à bagages transfrontalière.

Activités commerciales – Les produits tirés des activités commerciales se sont élevés à 94,6 M\$ en 2009, en recul de 1,2 M\$ ou 1,3 % par rapport à 2008. Ces revenus se composent principalement des loyers et redevances provenant des concessions, ainsi que des revenus des stationnements publics et de la location de divers espaces; ceux-ci totalisent 26,9 % (26,4 % en 2008) de l'ensemble des revenus d'ADM. La baisse de ces produits en 2009 est attribuable à la diminution des redevances perçues de certains concessionnaires et des revenus générés par les stationnements publics, et ce malgré l'augmentation du loyer minimum garanti de certains baux et l'impact d'une année complète en 2009 de la hausse des tarifs des stationnements publics instaurée en août 2008.

Frais d'améliorations aéroportuaires (« FAA ») – Les produits tirés des frais d'améliorations aéroportuaires ont totalisé 104,0 M\$ en 2009, une baisse de 1,0 M\$ ou 1,0 % par rapport à la même période l'an dernier, et ce, essentiellement en raison de la baisse du trafic passagers. Cet effet défavorable a cependant été compensé, d'une part, par l'impact sur 12 mois de la hausse des FAA de 15 \$ à 20 \$ et, d'autre part, par des éléments non récurrents constatés en 2008. Ces revenus représentent 29,6 % (29,0 % en 2008) de l'ensemble des revenus d'ADM et sont entièrement affectés au financement des améliorations aéroportuaires, incluant le paiement des intérêts sur la dette à long terme.

Bien-fonds – Les produits tirés des bien-fonds (location de terrains) se sont élevés à 21,3 M\$ en 2009, en progression de 2,6 M\$ ou 13,9 % par rapport à la même période l'an dernier, et représentent 6,1 % (5,2 % en 2008) de l'ensemble des revenus d'ADM. La croissance de ces produits est attribuable à la signature de nouvelles ententes de location, au renouvellement d'ententes aux taux du marché ainsi qu'à l'impact d'une année complète pour des baux signés au cours de 2008.

Autres produits – Les autres produits ont totalisé 5,7 M\$ en 2009, une diminution de 10,4 M\$ ou 64,6 % par rapport à la même période l'an dernier. Ces revenus représentent 1,6 % (4,4 % en 2008) de l'ensemble des revenus d'ADM et proviennent principalement de revenus d'intérêt sur les surplus de liquidités. La baisse est attribuable à la diminution des surplus de liquidités et des taux d'intérêt offerts sur le marché.

Charges d'exploitation

(en millions de dollars)

	2009	2008	Écart
	\$	\$	%
Salaires et charges sociales	51,7	48,7	6,2
Autres charges d'exploitation (excluant les PRIM)	89,3	74,5	19,9
Paievements versés en remplacement d'impôts aux municipalités (« PRIM »)	36,7	34,2	7,3
Total des charges d'exploitation	177,7	157,4	12,9

Les charges d'exploitation se sont élevées à 177,7 M\$ en 2009, soit une augmentation de 20,3 M\$ ou 12,9 % par rapport à 2008.

Salaires et charges sociales – Les salaires et charges sociales sont passés de 48,7 M\$ en 2008 à 51,7 M\$ en 2009, soit une augmentation de 3,0 M\$ ou 6,2 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette hausse est principalement attribuable à la hausse de la charge de retraite et aux augmentations de salaire annuelles.

Autres charges d'exploitation – Les autres charges d'exploitation ont atteint 89,3 M\$ en 2009, soit une hausse de 14,8 M\$ ou 19,9 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette augmentation s'explique par la contribution de la Société pour le réaménagement de l'échangeur Dorval et par la hausse de certaines dépenses opérationnelles, dont celles liées à l'ouverture du nouveau secteur des départs transfrontaliers en août 2009.

Paievements versés en remplacement d'impôts aux municipalités – Les paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités se sont élevés à 36,7 M\$ en 2009, en hausse de 2,5 M\$ ou 7,3 % par rapport à 2008. Cette augmentation s'explique par la hausse de la valeur foncière de Montréal-Trudeau consécutive à la mise en service du nouveau secteur des départs transfrontaliers en août 2009.

Amortissement – L'amortissement s'est élevé à 82,0 M\$ en 2009, ce qui représente une hausse de 9,7 M\$ ou 13,4 % par rapport à l'exercice précédent. Cette hausse résulte de la mise en service de nouvelles installations à Montréal-Trudeau, notamment le nouveau secteur des départs transfrontaliers en août 2009.

Frais financiers – Les frais financiers se sont élevés à 79,0 M\$ pour l'exercice en revue, en hausse de 1,1 M\$ ou 1,4 % par rapport à 2008. Cette hausse provient principalement des intérêts comptabilisés en vertu de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition pour les espaces à bureaux du nouveau siège social.

Moins-value des autres placements – Au cours de l'exercice 2009, aucune dépréciation additionnelle n'a été constatée sur les placements détenus dans des papiers commerciaux adossés à des actifs (« PCAA »), comparativement à une perte de valeur de 17,1 M\$ constatée en 2008. Afin d'établir la juste valeur des PCAA, la direction de la Société a pris en compte les informations disponibles au cours de l'exercice 2009, dont les signes de reprise et d'amélioration du marché à l'égard des investissements en MAV 2 ainsi que les offres reçues par la direction pour la vente de ces derniers. La provision cumulative pour moins-value des PCAA totalise 27,3 M\$ au 31 décembre 2009. En mars 2010, la Société a complété les formalités et les procédures de cession de ses investissements en MAV 2 et de ses actifs traditionnels pour une somme totale de 23,5 M\$.

La note 10 des états financiers fournit des informations sur ces placements, notamment la nature des billets reçus, les versements d'intérêts et de capital reçus et autres hypothèses utilisées lors de la détermination de la provision pour moins-value.

Excédent (insuffisance) des produits sur les charges – L'exercice terminé le 31 décembre 2009 s'est soldé par une insuffisance des produits sur les charges de 8,9 M\$ comparativement à un excédent de 15,9 M\$ pour l'exercice 2008.

ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

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

Perspectives financières pour 2010

En 2010, ADM prévoit une reprise modeste du trafic passagers de l'ordre de 1 % par rapport à 2009 et ce, en raison du développement positif du secteur international.

Malgré cette faible reprise du trafic passagers et les augmentations des frais aéronautiques et d'améliorations aéroportuaires, la Société prévoit que le BAIIA sera de l'ordre de 142 M\$ (comparativement à 152 M\$ en 2009). La diminution du BAIIA est principalement attribuable aux frais d'exploitation (incluant les PRIM), pour une année complète, du nouveau secteur des départs transfrontaliers ainsi qu'à la hausse du loyer à verser à Transports Canada suite à l'entrée en vigueur de la nouvelle formule de calcul de loyer, lequel sera désormais établi en fonction d'un pourcentage progressif variant selon différents paliers de revenus. N'eut été de la hausse prévue en 2010 du loyer à verser à Transports Canada et des PRIM, le BAIIA serait plus élevé de 20 M\$.

La Société estime par ailleurs que les investissements dans ses infrastructures aéroportuaires atteindront 78 M\$ en 2010. La Société possède ou a accès à suffisamment de sources de liquidités pour respecter ses obligations financières et procéder aux investissements requis. ADM possédait au 31 décembre 2009 plus de 130 M\$ d'encaisse et placements à court terme et dispose d'une facilité de crédit d'un peu plus de 100 M\$, toujours inutilisée.

Normes internationales d'information financière (« IFRS »)

Au cours de l'année 2008, la Société a pris la décision de migrer vers les IFRS pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2011. ADM présentera donc ses états financiers selon les IFRS à compter du trimestre terminé le 31 mars 2011, avec informations comparatives au 31 mars 2010.

Au cours de l'année 2009, la Société a entrepris un plan de conversion aux IFRS, incluant l'analyse des contrôles sur les systèmes d'information financière, et a débuté l'analyse de l'incidence de l'adoption de ces normes sur ses états financiers consolidés.

Analyse de l'impact des changements

Les activités suivantes ont été complétées au cours de l'année 2009 :

- Élaboration d'un plan de transition détaillé en vue du passage aux IFRS ;
- Identification et formation des employés touchés par la transition aux IFRS ;
- Analyse diagnostique des principales différences entre les PCGR et les IFRS ;
- Sélection des conventions comptables IFRS et évaluation de l'impact sur les états financiers et les informations à fournir ;
- Analyse de la norme IFRS 1 qui fournit des directives sur la transition et des choix devant être effectués ;
- Discussion avec le Comité de vérification sur l'avancement des travaux ;
- Communication et partage d'informations avec les principaux aéroports canadiens pour assurer une cohérence des choix et traitements adoptés dans l'industrie ;
- Analyse de l'impact de la mise en place des IFRS sur les différents secteurs de l'entreprise (informatique, ingénierie et construction, ressources humaines et autres) ;
- Adaptation du système d'information comptable pour permettre une comptabilisation parallèle des états financiers selon PCGR et IFRS, pour 2010.

Les principaux enjeux identifiés dans le diagnostic préliminaire entre les conventions comptables actuelles et celles qui seront adoptées pour établir les états financiers conformément aux IFRS sont les suivants :

- IAS 1 – Présentation des états financiers : analyse des informations à fournir aux états financiers selon les IFRS et choix de conventions comptables ;
- IAS 16 – Immobilisations corporelles : réévaluation des durées de vie utile des composantes significatives et calcul de la charge d’amortissement selon ces durées de vie ;
- IAS 17 – Contrats de location : réévaluation des contrats de location significatifs selon les critères de classification des contrats selon les IFRS ;
- IAS 19 – Avantages du personnel : évaluation de l’impact aux états financiers d’ouverture des soldes non amortis et des différences de comptabilisation de l’actif ou du passif au titre des prestations constituées et de la charge de retraite.

Également, l’analyse de la norme IFRS 1 a permis à la Société d’identifier les exemptions facultatives dont elle pourrait se prévaloir. Ces dernières sont :

- Choix entre l’utilisation de la juste valeur marchande ou réévaluation utilisée comme coût présumé à la date de transition pour les actifs corporels et incorporels ainsi que pour les immeubles de placements ;
- Contrats de location ;
- Avantages du personnel ;
- Coûts d’emprunts.

Exécution et mise en place

Les tâches suivantes seront complétées au cours de l’année 2010 :

- Achèvement de l’analyse détaillée des différences entre les PCGR et les IFRS ;
- Approbation par le Comité de vérification des choix d’exemptions facultatives selon l’IFRS 1 ;
- Préparation des états financiers pour l’exercice terminé le 31 décembre 2010 de façon parallèle selon les PCGR et les IFRS (pour fins de comparaison lors de la publication des états financiers de 2011) ;
- Évaluation de l’impact de l’adoption des IFRS sur les états financiers consolidés de la Société ;
- Préparation de la divulgation nécessaire sur la transition aux IFRS devant être incluse dans les états financiers pour la période débutant le 1^{er} janvier 2011 ;
- Formation des employés et rédaction d’un manuel de conventions comptables selon les IFRS.

RAPPORT DE LA DIRECTION

La direction de la Société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et comprennent nécessairement des montants déterminés d'après les meilleures estimations et le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états présentent fidèlement la situation financière de la Société, les résultats de son exploitation et ses flux de trésorerie. Pour s'acquitter de sa responsabilité, la Société applique des contrôles, des conventions et des méthodes comptables internes visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les vérificateurs externes, Raymond Chabot Grant Thornton, ont vérifié les états financiers de la Société. Leur rapport indique l'étendue de leur vérification ainsi que leur opinion sur les états financiers. Le Comité de vérification du Conseil d'administration se réunit périodiquement avec les vérificateurs externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, par suite d'une recommandation du Comité de vérification.

Le président-directeur général,



James C. Cherry, FCA
Le 15 février 2010

Le vice-président, Finances et administration
et chef de la direction financière,



Philippe Rainville, CA

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Aux administrateurs d'Aéroports de Montréal

Nous avons vérifié le bilan consolidé de la Société Aéroports de Montréal au 31 décembre 2009 et les états consolidés des résultats, de l'évolution des actifs nets et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 2009 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Raymond Chabot Grant Thornton S.E. N.C. R. L.¹

Montréal, le 15 février 2010

¹ Comptables agréés auditeurs permis no 20154

BILAN CONSOLIDÉ

au 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

	2009	2008
	\$	\$
ACTIF		
Actif à court terme		
Encaisse	82 350	53 054
Encaisse affectée (note 5)	43 825	43 555
Placements (note 6)	49 992	162 381
Débiteurs (note 7)	24 431	20 107
Stocks	4 169	3 839
Frais payés d'avance	3 553	2 487
	208 320	285 423
Immobilisations (note 8)	1 492 743	1 372 758
Avantages incitatifs relatifs aux baux (note 9)	16 936	16 298
Placement à long terme	453	453
Autres placements (note 10)	25 247	32 237
Actif au titre des prestations constituées (note 18)	20 267	17 128
	1 763 966	1 724 297
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	130 127	135 803
Produits reportés	4 958	2 796
Versements sur les obligations	2 120	1 355
	137 205	139 954
Obligations à long terme (note 12)	1 362 923	1 364 092
Obligation en vertu d'un contrat de location-acquisition (note 13)	15 131	–
Produits reportés	85 979	48 316
Loyer reporté (note 14)	1 309	1 527
Impôts futurs (note 17)	572	572
Intérêts minoritaires, sans participation	575	575
	1 603 694	1 555 036
ACTIFS NETS	160 272	169 261
	1 763 966	1 724 297

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Pour le Conseil,

Pierre Martin

Pierre Martin,
Administrateur

Raymond Reid

Raymond Reid,
Administrateur

RÉSULTATS CONSOLIDÉS

de l'exercice terminé le 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

	2009	2008
	\$	\$
PRODUITS		
Activités aéronautiques	125 792	126 569
Activités commerciales	94 612	95 833
Frais d'améliorations aéroportuaires (note 15)	103 969	105 066
Bien-fonds	21 280	18 684
Autres	5 725	16 092
	351 378	362 244
CHARGES		
Salaires et charges sociales	51 724	48 691
Frais d'exploitation et d'administration	89 263	74 518
Paievements versés en remplacement d'impôts aux municipalités (note 1)	36 745	34 221
	177 732	157 430
Excédent des produits par rapport aux charges avant les postes énumérés ci-dessous	173 646	204 814
Loyer à Transports Canada (note 14)	21 598	21 598
Amortissement des immobilisations	81 329	71 732
Amortissement des avantages incitatifs relatifs aux baux	732	620
Frais financiers	78 976	77 884
Moins-value des autres placements (note 10)	—	17 095
	182 635	188 929
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES	(8 989)	15 885

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés et la note 4 fournit des renseignements additionnels sur les résultats consolidés.

ÉVOLUTION DES ACTIFS NETS CONSOLIDÉS

de l'exercice terminé le 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

	2009	2008
	\$	\$
Solde au début	169 261	153 376
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	(8 989)	15 885
Solde à la fin	160 272	169 261

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

de l'exercice terminé le 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

	2009	2008
	\$	\$
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	(8 989)	15 885
Éléments hors caisse		
Moins-value des autres placements	–	17 095
Dépréciation des immobilisations	1 155	–
Amortissement des immobilisations	80 174	71 732
Amortissement des avantages incitatifs relatifs aux baux	1 125	997
Amortissement des frais d'émission d'emprunts	951	1 162
Produits reportés	(3 426)	(2 796)
Perte (gain) sur la cession d'immobilisations	40	(603)
Écart entre la charge de retraite et les cotisations versées	(3 139)	(2 613)
	67 891	100 859
Variations des éléments du fonds de roulement (note 16)	8 873	5 019
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	76 764	105 878
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Encaisse affectée	(270)	(306)
Placements	17 507	(17 507)
Autres placements	6 990	–
Immobilisations	(206 683)	(207 634)
Produit découlant de la cession d'immobilisations	260	654
Avantages incitatifs relatifs aux baux	(1 763)	(474)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(183 959)	(225 267)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Produits reportés	43 251	–
Remboursement des obligations à long terme	(1 355)	(654)
Remboursement de l'obligation en vertu d'un contrat de location-acquisition	(69)	–
Loyer reporté	(218)	(218)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	41 609	(872)
Diminution nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(65 586)	(120 261)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début	197 928	318 189
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin	132 342	197 928
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		
Encaisse	82 350	53 054
Placements (note 6)	49 992	144 874
	132 342	197 928

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

1 – STATUTS ET NATURE DES ACTIVITÉS

Aéroports de Montréal (la « Société ») a été constituée le 21 novembre 1989 à titre de société sans capital-actions en vertu de la Partie II de la Loi sur les corporations canadiennes.

La Société est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement et de la mise en valeur de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau (« Montréal-Trudeau ») et de l'aéroport international de Montréal-Mirabel (« Montréal-Mirabel »).

La mission de la Société est triple :

- Assurer la prestation de services aéroportuaires de qualité qui répondent aux besoins spécifiques de la communauté tout en recherchant l'efficience, la sûreté et la sécurité ;
- Contribuer au développement économique de la grande région de Montréal, notamment par la mise en valeur du potentiel des installations dont elle a la responsabilité ;
- Maintenir une cohabitation harmonieuse avec le milieu, en particulier quant à la qualité de l'environnement.

Conformément à ses orientations stratégiques, la Société entend réussir dans chacun de ses trois secteurs d'activité principaux, soit le transport de passagers, le fret aérien et la mise en valeur industrielle, et, également, développer chacune des deux plates-formes aéroportuaires à son plein potentiel. Dans cette optique, Montréal-Trudeau agira comme plaque tournante du transport de passagers domestique, transfrontalier et international, tandis que Montréal-Mirabel sera développé comme aéroport industriel et tout-cargo.

En vertu de l'entente avec le Gouvernement du Québec, en date du 29 juillet 1992, et de la Loi fédérale sur la cession des aéroports datée du 23 juin 1992, la Société, excluant sa filiale, est exemptée des impôts sur les bénéfices et de la taxe sur le capital relativement à ses activités aéroportuaires.

La Société est également exemptée de la Loi sur la fiscalité municipale. En vertu d'une entente intervenue avec Travaux publics 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 ce ministère.

2 – MODIFICATIONS COMPTABLES

Normes récentes adoptées

Le 1^{er} janvier 2009, conformément aux dispositions transitoires applicables, la Société a adopté les nouvelles recommandations du chapitre 3064, « Écarts d'acquisition et actifs incorporels », de la Lettre de mise à jour n° 54 qui, entre autres, contient plusieurs amendements, du chapitre 3862, « Instruments financiers – informations à fournir », et du chapitre 3863, « Instruments financiers – présentation », ainsi que l'abrégé du Comité sur les problèmes nouveaux n° 173, « Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers » (« CPN-173 »), du *Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés* (ICCA).

Écarts d'acquisition et actifs incorporels

L'ICCA a publié le chapitre 3064 intitulé « Écarts d'acquisition et actifs incorporels » qui remplace le chapitre 3062, « Écarts d'acquisition et autres actifs incorporels », et le chapitre 3450, « Frais de recherche et de développement ». En outre, le chapitre 1000, « Fondements conceptuels des états financiers », a été modifié afin de clarifier les critères de constatation d'un actif.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

2 – MODIFICATIONS COMPTABLES (suite)

Enfin, lorsqu'une société adopte ce nouveau chapitre, elle ne peut plus appliquer les directives de l'abrégé n° 27 du Comité sur les problèmes nouveaux, « Produits et charges au cours de la période de pré-exploitation ». Ce chapitre s'applique aux états financiers consolidés annuels et trimestriels des exercices ouverts à compter du 1^{er} octobre 2008. Ce nouveau chapitre établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels, et renforce l'approche selon laquelle les actifs sont comptabilisés seulement s'ils répondent à la définition d'un actif et aux critères de comptabilisation d'un actif. L'application de ce chapitre n'a eu aucune incidence importante sur les états financiers consolidés de la Société.

Informations à fournir sur les instruments financiers

En juin 2009, l'ICCA a modifié le chapitre 3862 du *Manuel de l'ICCA*, « Instruments financiers – informations à fournir », afin d'améliorer les informations à fournir au sujet des évaluations à la juste valeur et du risque de liquidité rattaché aux instruments financiers. Les modifications sont applicables pour les états financiers annuels des exercices clos après le 30 septembre 2009.

Tous les instruments financiers mesurés à la juste valeur au bilan consolidé doivent être classés selon une hiérarchie comportant trois niveaux, soit :

Niveau 1 – évaluation fondée sur les cours du marché observés sur des marchés actifs, pour des actifs ou des passifs identiques;

Niveau 2 – techniques d'évaluation fondées sur des données observables d'un marché actif, soit directement, soit indirectement;

Niveau 3 – techniques d'évaluation fondées sur une part importante de paramètres non observables sur le marché.

La Société a inclus les informations additionnelles à fournir à la note 19 des états financiers consolidés. Les informations comparatives n'ont pas été incluses puisqu'elles ne sont pas requises pour la première année d'adoption.

Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers

Le CPN-173 précise que le risque de crédit propre à l'entité et le risque de crédit de la contrepartie devraient être pris en compte dans la détermination de la juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers, y compris les instruments financiers dérivés. Le CPN-173 s'applique à la Société depuis le 20 janvier 2009 et exige une application rétroactive sans retraitement des états financiers des exercices antérieurs. L'application de cette norme n'a eu aucune incidence sur les états financiers consolidés de la Société.

Normes comptables futures

Le 15 février 2010, certaines nouvelles sources premières de principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada ont été publiées (« normes »), mais ne sont pas encore en vigueur. La Société n'a adopté aucune de ces normes par anticipation. Ces nouvelles normes qui pourraient avoir éventuellement une incidence sur les états financiers consolidés de la Société se détaillent comme suit :

Regroupements d'entreprises

En janvier 2009, l'ICCA a publié le chapitre 1582, « Regroupements d'entreprises », qui remplace le chapitre 1581 du même titre. Selon ce nouveau chapitre, lorsque l'acquéreur obtient le contrôle d'une entreprise, il doit évaluer l'entreprise acquise dans son ensemble pour déterminer sa juste valeur. L'acquéreur doit évaluer les actifs identifiables acquis, les passifs pris en charge et toute participation ne donnant pas le contrôle dans l'entreprise acquise, à leur juste valeur à la date d'acquisition. Les frais reliés à une acquisition d'entreprise sont comptabilisés dans les charges dans les périodes au cours desquelles ils sont engagés. La norme prévoit une période d'évaluation après la date d'acquisition permettant à l'acquéreur d'ajuster, de manière rétrospective, les montants provisoires comptabilisés à la date d'acquisition. Cette nouvelle norme s'appliquera de manière prospective aux regroupements d'entreprises pour lesquels la date d'acquisition se situe à compter du 1^{er} janvier 2011. Une adoption anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence éventuelle de ce chapitre sur ses états financiers consolidés et sur les regroupements d'entreprises futurs.

2 – MODIFICATIONS COMPTABLES (suite)

États financiers consolidés et participations sans contrôle

En janvier 2009, l'ICCA a publié les chapitres 1601, « États financiers consolidés », et 1602, « Participations sans contrôle », qui remplacent le chapitre 1600, « États financiers consolidés ». Le chapitre 1601 fournit des indications visant la préparation d'états financiers consolidés après la date d'acquisition et certains aspects de la consolidation à la date d'acquisition. Le chapitre 1602 fournit des indications sur la comptabilisation et la présentation des participations sans contrôle suite à un regroupement d'entreprises. Ces nouvelles normes s'appliqueront aux états financiers consolidés annuels et trimestriels des exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2011. Une adoption anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence éventuelle de ces chapitres sur ses états financiers consolidés.

3 – CONVENTIONS COMPTABLES

Mode de présentation

Les états financiers sont exprimés en dollars canadiens et sont préparés conformément aux PCGR.

Principes de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de la Société et de sa filiale en propriété exclusive, Aéroports de Montréal Capital Inc. (« ADMC »). Tous les comptes et toutes les opérations intersociétés ont été éliminés.

Estimations comptables

Pour dresser des états financiers conformément aux PCGR, la direction de la Société doit faire des estimations et poser des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés dans les états financiers et les notes y afférentes. Ces estimations sont fondées sur la connaissance que la direction possède des événements en cours et sur les mesures que la Société pourrait prendre à l'avenir. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Dans ses estimations, la direction a formulé des jugements difficiles, complexes et subjectifs, souvent à la suite de questions de nature incertaine, notamment en ce qui a trait à la provision pour créances douteuses, aux produits liés aux frais d'améliorations aéroportuaires, aux durées de vie utile des actifs à long terme, aux hypothèses sous-tendant les régimes de retraite à prestations déterminées de la Société, à l'utilisation de flux de trésorerie futurs estimatifs, aux prévisions et autres hypothèses liées à la moins-value des autres placements.

Des modifications aux hypothèses sous-jacentes pourraient donner lieu à des changements importants aux estimations.

Actifs et passifs financiers

Les instruments financiers sont évalués à la juste valeur lors de leur comptabilisation initiale. L'évaluation des instruments financiers dans les périodes ultérieures dépend de leur classement. Le classement des instruments financiers de la Société est présenté dans le tableau qui suit :

Catégorie	Instrument financier
Actifs détenus à des fins de transaction	Encaisse
	Encaisse affectée
	Placements
	Placement à long terme
	Autres placements
Prêts et créances	Débiteurs
Autres passifs financiers	Créditeurs et charges à payer
	Obligations à long terme

Les actifs détenus à des fins de transaction sont constatés à leur juste valeur au bilan consolidé, sauf le placement à long terme, qui n'est pas coté sur un marché actif et qui est comptabilisé au coût. Les gains et les pertes découlant de la variation de la juste valeur sont comptabilisés à l'état des résultats consolidés dans la période où ils se produisent.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

3 – CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Les prêts et créances sont constatés à la juste valeur. Lors de leur évaluation ultérieure, les débiteurs sont comptabilisés à leur coût après amortissement, qui correspond habituellement au montant initial comptabilisé, déduction faite de toute provision pour créances douteuses.

Les créditeurs et charges à payer sont évalués au coût après amortissement calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif, et les gains et les pertes découlant de leur évaluation ultérieure, à la fin de chaque période, sont présentés à l'état des résultats consolidés.

Les obligations à long terme sont évaluées à leur coût après amortissement calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Le montant constaté lors de leur comptabilisation initiale correspond au montant nominal des obligations à long terme, représentant leur juste valeur, déduction faite des frais d'émission des emprunts connexes.

Dérivés incorporés

Un dérivé incorporé qui n'est pas étroitement lié au contrat hôte devrait être séparé et classé comme instrument financier détenu à des fins de transaction. Il est comptabilisé à la juste valeur et les modifications ultérieures à la juste valeur sont inscrites à l'état des résultats consolidés. Aux 31 décembre 2009 et 2008, la Société ne détenait pas d'instruments hybrides qui contiennent un dérivé incorporé à séparer du contrat hôte.

Constatation des produits

Les principales sources de produits de la Société se composent d'activités aéronautiques, d'activités commerciales, de frais d'améliorations aéroportuaires, de bien-fonds et d'autres activités, principalement composées de produits d'intérêts. Les produits sont constatés selon les critères suivants :

- Il y a des preuves convaincantes de l'existence d'un accord ;
- Les services ont été rendus ;
- Le prix est déterminé ou déterminable ;
- Le recouvrement est raisonnablement assuré.

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

Les produits provenant des activités commerciales sont comptabilisés comme suit :

- Les loyers provenant des concessionnaires sont calculés selon le montant le plus élevé entre le pourcentage convenu des ventes comptabilisées par les concessionnaires et un loyer minimum garanti. Les loyers minimums sont comptabilisés selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des baux respectifs et les loyers fluctuant en fonction des ventes sont comptabilisés lorsque les concessionnaires atteignent les objectifs convenus ;
- Les loyers des locaux pour bureaux sont constatés selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des baux correspondants ;
- Les produits de stationnement sont constatés selon l'utilisation des lieux.

3 – CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Les produits découlant des frais d'améliorations aéroportuaires sont comptabilisés dès qu'un passager utilise les services aériens d'un transporteur.

Les loyers de terrain sont constatés sur la durée des baux correspondants.

Les produits d'intérêts sont constatés lorsqu'ils sont gagnés.

Encaisse

L'encaisse se compose d'espèces et de dépôts à vue.

Placements

Les placements comprennent des placements très liquides qui peuvent être convertis en un montant de trésorerie et qui échoient moins d'un an après la date de l'acquisition. Certains placements sont considérés comme des équivalents de trésorerie puisque leur terme, à la date d'acquisition, est de trois mois ou moins.

Stocks

Les stocks sont évalués au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moins élevé des deux. Le coût est calculé selon la méthode du coût moyen pour les pièces de rechange et selon la méthode de l'épuisement successif pour les stocks en vrac.

Immobilisations

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût et sont amorties selon leur durée probable d'utilisation ou selon la durée du bail en utilisant la méthode de l'amortissement linéaire sur les périodes suivantes :

	Années
Bâtiments	Entre 5 et 30
Mobilier et matériel	Entre 4 et 10
Matériel informatique	4
Améliorations locatives	Entre 5 et 40
Immobilisations louées	Entre 20 et 40
Machinerie et matériel	Entre 3 et 14

Les immobilisations louées se composent de locaux pour bureaux, d'un bâtiment et d'équipements pour lesquels les droits de licences sont généralement attribués à une tierce partie.

Les projets d'immobilisations en cours sont comptabilisés au coût et commencent à être amortis au moment de leur mise en service (qui correspond au moment où ils sont prêts à être utilisés) ou sont radiés si, par suite d'une modification de circonstances, la direction estime que le projet ne sera pas mené à terme. Les coûts d'entretien normaux sont passés en charges à mesure que ces frais sont engagés. Les dépenses constituant une amélioration des actifs du fait d'un changement dans les capacités ou d'une prolongation des durées de vie utile sont capitalisées.

Capitalisation des intérêts débiteurs

Les intérêts débiteurs sont capitalisés aux projets d'immobilisations jusqu'à ce que les actifs soient mis en service. Le taux d'intérêt utilisé correspond à la moyenne pondérée des taux d'intérêt nominaux sur les emprunts bancaires, si utilisés, et les obligations à long terme de la Société.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

3 – CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Contrats de location

Les contrats de location sont classés comme des contrats de location-acquisition ou comme des contrats de location-exploitation, d'après les modalités dont ils sont assortis. Lorsque pratiquement tous les avantages et les risques inhérents à la propriété sont transférés au preneur, le contrat est considéré comme un contrat de location-acquisition.

Dépréciation d'actifs à long terme

Les actifs à long terme, comprenant principalement les immobilisations, sont soumis à un test de recouvrabilité lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. La valeur comptable d'un actif à long terme n'est pas recouvrable si elle excède le total des flux de trésorerie non actualisés qui résulteront vraisemblablement de l'utilisation et de la cession éventuelle de l'actif. Dans un tel cas, une perte de valeur doit être constatée et correspond à l'excédent de la valeur comptable d'un actif à long terme sur sa juste valeur.

Avantages incitatifs relatifs aux baux

Les avantages incitatifs relatifs aux baux sont composés principalement d'allocations aux locataires et de frais de mise en place des baux. Les allocations aux locataires constituent des avantages incitatifs engagés dans le cadre de la négociation de la location initiale et de la livraison des locaux. Les allocations aux locataires sont amorties sur la durée des baux y ayant donné lieu et sont comptabilisées en réduction des produits de location. Les frais de mise en place des baux constituent des avantages incitatifs engagés lors de la phase préliminaire de certains projets particuliers. Ils sont amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des ententes.

Produits reportés

Les produits reportés se composent de produits liés à des droits d'exploitation de certains actifs attribués à des tiers par la Société. Les produits reportés sont constatés selon la méthode linéaire sur la durée des ententes correspondantes.

Débiteurs

Le crédit est consenti en fonction de l'évaluation de la situation financière d'un client. Pour certains clients, la Société peut exiger un dépôt de garantie. Les débiteurs sont présentés aux montants à recevoir des clients selon les modalités de paiement convenues, déduction faite d'une provision pour créances douteuses.

Impôts sur les bénéfices

La Société utilise la méthode du passif fiscal pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices. Selon cette méthode, les actifs et les passifs d'impôts futurs sont déterminés en fonction de l'écart entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et des passifs, et ils sont mesurés en appliquant, à la date des états financiers, les taux d'imposition et les lois fiscales en vigueur ou pratiquement en vigueur pour les exercices au cours desquels les écarts temporaires sont censés se résorber.

Conversion des devises

Les opérations libellées en devises ont été converties comme suit : les éléments monétaires d'actif et de passif libellés en devises sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de chaque exercice, et les produits et les charges sont convertis au taux moyen pour chaque exercice; les éléments non monétaires d'actif et de passif ont été convertis au taux en vigueur à la date des opérations. Les gains et les pertes de change sur les éléments d'actif et de passif sont comptabilisés à l'état des résultats consolidés.

3 – CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Régimes d'avantages sociaux futurs

La Société comptabilise ses obligations découlant des régimes d'avantages sociaux ainsi que les coûts connexes, déduction faite des actifs des régimes. À cette fin, la Société a adopté les conventions suivantes :

- Le coût des prestations de retraite gagnées par les salariés est établi par calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services et est imputé aux résultats lorsque les services sont rendus par les salariés. Les calculs tiennent compte des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des régimes de retraite ;
- Pour les besoins du calcul du taux de rendement prévu des actifs des régimes, ces actifs sont évalués à leur juste valeur ;
- Les gains actuariels (pertes actuarielles) résultent de l'écart entre le rendement à long terme réel des actifs des régimes au cours d'une période et le rendement à long terme prévu des actifs des régimes pendant cette période, et des modifications apportées aux hypothèses utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées. L'excédent des gains actuariels cumulés nets (des pertes actuarielles cumulées nettes) sur 10 % des obligations au titre des prestations, ou sur 10 % de la juste valeur des actifs des régimes, est amorti sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs couverts par les régimes ;
- La durée résiduelle moyenne d'activité des salariés couverts par les régimes de retraite varie de 6 à 11 ans (6 à 11 ans en 2008) ;
- Le 1^{er} janvier 2000, la Société a adopté prospectivement la nouvelle norme comptable sur les avantages sociaux. La Société amortit, selon la méthode linéaire, l'actif transitoire sur 14 ans, qui représente la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés censés recevoir des avantages en vertu des régimes d'avantages sociaux au 1^{er} janvier 2000 ;
- Le coût des services passés découlant des modifications des régimes est amorti selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs à la date des modifications.

Coûts de transaction

Les coûts de transaction liés aux instruments financiers non classés comme étant détenus à des fins de transaction sont comptabilisés au bilan comme un ajustement du coût de l'instrument financier sous-jacent et sont amortis selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

4 – INFORMATIONS SUR LES RÉSULTATS CONSOLIDÉS

	2009	2008
	\$	\$
Produits tirés des contrats de location-exploitation	73 777	71 828
Produits d'intérêts	1 704	11 294
Gain (perte) sur la cession d'immobilisations	(40)	603
Dépréciation des immobilisations	1 155	–
Stocks passés en charges	1 465	1 415
	2009	2008
	\$	\$
Frais financiers		
Intérêts sur les obligations à long terme	85 877	85 956
Intérêts sur l'obligation en vertu d'un contrat de location-acquisition	937	–
Amortissement des frais d'émission des emprunts	951	1 162
Intérêts capitalisés	(8 789)	(9 234)
	78 976	77 884

5 – ENCAISSE AFFECTÉE

En vertu de l'acte de fiducie, la Société doit maintenir un fonds de réserve affecté au service de la dette qui s'élève à 43 812\$ (43 485\$ en 2008), représentant la somme des paiements d'intérêts et de capital sur les obligations à long terme décrites à la note 12, et devant être effectués au cours des six mois suivant la date du bilan.

6 – PLACEMENTS

Le placement est constitué d'un billet à escompte de 49 992\$ (144 874\$ en 2008 composé d'acceptations bancaires et de billets à escompte) ayant, à l'acquisition, une échéance de trois mois ou moins, portant intérêt à un taux de 0,24% (1,45% à 1,5% en 2008).

Au 31 décembre 2009, la Société ne détenait aucun placement ayant, à l'acquisition, une échéance de plus de trois mois (17 507\$ en 2008 composé de dépôts à terme portant intérêt au taux de 1,7%).

7 – DÉBITEURS

	2009	2008
	\$	\$
Comptes clients	4 374	2 559
Provision pour créances douteuses	(226)	(287)
	4 148	2 272
Frais d'améliorations aéroportuaires et frais d'aérogare	6 524	6 944
Billet à ordre ^(a)	5 596	–
Recouvrement de coûts d'améliorations aux immobilisations	3 731	4 855
Recouvrement de frais de sécurité	474	1 423
Revenus de location	1 175	1 388
Taxes de vente	–	645
Autres	2 783	2 580
	24 431	20 107

^(a) Ce billet à ordre ne porte pas intérêt et est remboursable en totalité au plus tard le 12 mars 2010.

7 – DÉBITEURS (suite)

La variation de la provision pour créances douteuses s'établit comme suit:

	2009	2008
	\$	\$
Solde au début	(287)	(1 415)
Augmentation de la provision	(135)	(220)
Comptes clients provisionnés recouvrés	196	1 348
Solde à la fin	(226)	(287)

8 – IMMOBILISATIONS

	2009		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Terrain	11 590	–	11 590
Bâtiments	17 413	2 134	15 279
Mobilier et matériel	316 605	166 303	150 302
Matériel informatique	47 314	34 189	13 125
Améliorations locatives	1 571 242	395 974	1 175 268
Immobilisations louées	108 780	17 452	91 328
Machinerie et matériel	35 314	18 115	17 199
Projets d'immobilisations en cours	18 652	–	18 652
	2 126 910	634 167	1 492 743

	2008		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Mobilier et matériel	311 390	158 462	152 928
Matériel informatique	44 572	36 133	8 439
Améliorations locatives	1 237 889	360 156	877 733
Immobilisations louées	56 341	15 266	41 075
Machinerie et matériel	36 512	18 508	18 004
Projets d'immobilisations en cours	274 579	–	274 579
	1 961 283	588 525	1 372 758

Les bâtiments comprennent des actifs en vertu de contrats de location-acquisition dont le coût et l'amortissement cumulé totalisent respectivement 15 200 \$ et 376 \$ au 31 décembre 2009 (néant en 2008).

9 – AVANTAGES INCITATIFS RELATIFS AUX BAUX

	2009		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Allocations aux locataires	9 969	7 300	2 669
Frais de mise en place des baux	18 536	4 269	14,267
	28 505	11 569	16 936

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

9 – AVANTAGES INCITATIFS RELATIFS AUX BAUX (suite)

		2008
	Coût	Amortissement cumulé
	\$	\$
Allocations aux locataires	9 653	6 907
Frais de mise en place des baux	17 089	3 537
	26 742	10 444
		Coût non amorti
		\$
		2 746
		13 552
		16 298

10 – AUTRES PLACEMENTS

	2009	2008
	\$	\$
Investissement dans des papiers commerciaux adossés à des actifs	52 513	58 159
Provision pour moins-value	(27 266)	(25 922)
	25 247	32 237

Général

Le marché des papiers commerciaux non bancaires adossés à des actifs («PCAA») a été frappé par une grave crise de liquidités qui a débuté vers la fin de l'année 2007. Par la suite, des efforts ont été déployés pour atténuer la crise des liquidités sur les marchés, dont la mise en œuvre, le 21 janvier 2009, d'un plan de restructuration.

Plan de restructuration

Le plan de restructuration a donné lieu à la conversion des PCAA en trois catégories de nouveaux billets (les «billets») qui diffèrent selon le type d'actif sous-jacent:

- Les PCAA adossés à des actifs traditionnels ont été échangés contre des billets à taux variable dont la date d'échéance et le rendement concorderont avec ceux des actifs sous-jacents;
- Les PCAA adossés à des actifs synthétiques ont été mis en commun. Des billets à taux variable ont été émis en échange des PCAA, assortis d'échéances correspondant à celles des actifs sous-jacents mis en commun. Le plan de restructuration prévoit la création de deux nouveaux partenariats limités: Master Asset Vehicles 1 et 2 («MAV 1» et «MAV 2», respectivement). Conformément aux conditions du plan de restructuration, la Société a choisi MAV 2. Par conséquent, la Société a obtenu un taux d'intérêt nominal réduit sur les billets et ne financera pas les appels de marge;
- Les PCAA adossés à des actifs «non admissibles» ont été restructurés séparément. Cette catégorie de PCAA a été échangée contre des billets à taux variable dont les dates d'échéance et le rendement suivront ceux des actifs sous-jacents.

La conversion des PCAA de la Société en billets s'établit comme suit au 31 décembre 2008:

	\$
Actifs traditionnels	6 462
Actifs synthétiques	
Catégorie A-1	18 779
Catégorie A-2	21 438
Catégorie B	3 892
Catégorie C	1 364
Actifs non admissibles	6 224
	58 159

10 – AUTRES PLACEMENTS (suite)

Remboursement des intérêts et du capital

Au cours de l'exercice, la Société a reçu des versements d'intérêts aux montants de 1 961 \$ et de 949 \$, représentant les intérêts courus sur ses PCAA jusqu'au 31 août 2008 et du 1^{er} septembre 2008 au 21 janvier 2009 respectivement. Conformément au plan de restructuration, au 31 décembre 2009, les versements d'intérêts sur les PCAA ont complètement été effectués et, conséquemment, aucun autre versement d'intérêts n'est à prévoir. Au 31 décembre 2008, les intérêts courus étaient présentés en réduction de la provision pour moins-value et, par conséquent, lors de leur encaissement ultérieur, ces intérêts courus ont été enregistrés en réduction de cette provision.

Au cours de l'exercice, la Société a reçu des versements d'intérêts et de capital relativement à ses billets selon les catégories d'actifs suivantes :

	Intérêts	Capital
	\$	\$
Actifs traditionnels	2	4 261
Actifs synthétiques		
Catégorie A-1	31	49
Catégorie A-2	35	–
Catégorie B	–	–
Catégorie C	–	–
Actifs non admissibles	28	18
	96	4 328

Au cours de l'exercice, la Société a radié certains actifs inclus dans les PCAA qu'elle détient pour un montant de 1 319 \$ (néant en 2008). Cette radiation n'a eu aucun impact sur les résultats consolidés de la Société.

Juste valeur

Au cours de l'exercice, la direction de la Société a suivi attentivement le marché des PCAA et plus particulièrement les signes de reprise et de l'amélioration du marché à cet égard, qui se sont fait sentir dans la seconde moitié de l'année 2009 et au début de l'année 2010. En outre, depuis janvier 2010, la direction de la Société a été sollicitée, à maintes occasions, pour vendre certains de ses PCAA, notamment ses investissements en MAV 2. Considérant l'amélioration des conditions du marché du crédit et les offres reçues par la direction, la Société a décidé de poursuivre activement ses démarches et de prendre les mesures nécessaires afin de disposer de ces investissements. En janvier 2010, cette décision a été présentée et approuvée par le Conseil d'administration, qui a également conclu que le maintien de ces investissements ne concordait plus avec la politique de gestion de risque, les stratégies d'investissements ainsi que les activités principales de la Société. Conséquemment, le Conseil d'administration a fourni à la direction de la Société toutes les autorisations nécessaires pour procéder à la vente de ces investissements.

Dans le cadre des efforts soutenus de la Société pour disposer de ses investissements en MAV 2, la direction a fait appel à un courtier qui agira en son nom et, avec l'expertise de ce dernier, la Société est présentement à compléter les formalités et les procédures requises, lesquelles devraient mener à la cession des investissements en MAV 2 dans un avenir rapproché.

MAV 2

À la lumière des offres reçues par la direction de la Société et des efforts soutenus pour procéder à la vente des investissements en MAV 2, la direction de la Société a conclu qu'au 31 décembre 2009 :

- Un marché existe, considérant que l'on peut retrouver sur le marché des ventes et des achats pour des placements similaires, à des prix conclus dans le cours normal des affaires ;
- Ces transactions représentent le plus fidèlement possible la juste valeur de ces investissements en MAV 2, considérant sa situation actuelle.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

10 – AUTRES PLACEMENTS (suite)

Les investissements de la Société en MAV 2 sont composés des catégories A-1, A-2, B et C et sont évalués selon une moyenne pondérée des offres disponibles pour la Société à une valeur de 22 000\$.

– Analyse de sensibilité:

Au 31 décembre 2009, une variation à la hausse (baisse) de 5 %, représentant 500 points de base, de la valeur des offres entraînerait une diminution (augmentation) de la juste valeur estimative des PCAA détenus par la Société d'environ 1 100\$.

Actifs traditionnels et non admissibles

Pour les actifs traditionnels et non admissibles, faute de marchés actifs, la direction de la Société a estimé la juste valeur en utilisant un modèle d'évaluation. Ce modèle d'évaluation inclut des flux de trésorerie futurs actualisés déterminés en utilisant un modèle d'évaluation qui incorpore les meilleures estimations de la direction basées, autant que possible, sur des données observables sur des marchés, telles que le risque de crédit attribuable aux actifs sous-jacents, les taux d'intérêt en vigueur sur les marchés, les versements d'intérêts et de capital reçus à ce jour et à recevoir ainsi que les dates d'échéance. Toutefois, les hypothèses utilisées dans le modèle d'évaluation de la Société ne proviennent pas toutes de prix et de taux observables sur le marché. Ceci est dû principalement aux limitations inhérentes au manque d'activité sur le marché relativement à ces actifs.

Aux fins de l'estimation des flux de trésorerie futurs associés à ces actifs, la direction de la Société a estimé que les billets, provenant de la conversion des PCAA, procureraient des rendements d'intérêts de 1,55 % à 2,33 % (rendement moyen pondéré de 1,57 %), selon le type des actifs sous-jacents. Ces flux de trésorerie futurs ont été actualisés, selon le type des actifs sous-jacents, sur des périodes variant de 2 à 7 ans (période moyenne pondérée de 2,70 années) et selon des taux d'actualisation variant de 4,82 % à 99,48 % (taux moyen pondéré de 37,1 %).

– Analyse de sensibilité:

Au 31 décembre 2009, une variation à la hausse (baisse) de 1 %, représentant 100 points de base, des taux d'actualisation estimés entraînerait une diminution (augmentation) de la juste valeur estimative des PCAA détenus par la Société d'environ 63\$.

À la suite de ces évaluations, aucune dépréciation additionnelle n'est requise à l'égard des PCAA de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009 (17 095\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008). Conséquemment, la provision pour moins-value totalise 27 266\$ au 31 décembre 2009 (25 922\$ au 31 décembre 2008).

L'estimation de la juste valeur des investissements en PCAA effectuée par la Société au 31 décembre 2009 est entourée d'une grande incertitude. Bien que la direction juge sa technique d'évaluation appropriée dans les circonstances, certaines modifications aux principales hypothèses pourraient avoir une incidence importante sur la valeur des titres de PCAA et des billets sous-jacents au cours du prochain exercice. La résolution de ces incertitudes pourrait faire en sorte que la valeur définitive de ces placements s'écarte considérablement des meilleures estimations actuelles de la direction, et l'ampleur de cet écart pourrait influencer grandement sur les résultats financiers de la Société.

11 – EMPRUNT BANCAIRE

La Société dispose d'une facilité de crédit de 140 000\$ (140 000\$ en 2008) obtenue auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes et sur laquelle elle n'a effectué aucun prélèvement au 31 décembre 2009. Elle a renouvelé cette facilité de crédit pour une période de trois ans à compter du 5 avril 2007. La facilité de crédit est garantie par une obligation nantie émise aux termes de l'acte de fiducie supplémentaire décrite à la note 12.

11 – EMPRUNT BANCAIRE (suite)

La facilité de crédit porte intérêt au taux des acceptations bancaires majoré d'une prime de 27,5 points de base (27,5 points de base en 2008). Les frais d'attente sont calculés à un taux annuel de 8 points de base (8 points de base en 2008) sur le montant inutilisé de la facilité de crédit.

De plus, un montant de 35 973 \$ (31 391 \$ en 2008) est réservé pour le fonds de prévoyance lié à l'exploitation et à l'entretien en vertu de l'acte de fiducie, décrit à la note 12.

12 – OBLIGATIONS À LONG TERME

	2009	2008
	\$	\$
Obligations de série A, valeur nominale à l'émission de 150 000 \$, taux nominal et effectif de 6,35 % et 6,58 % respectivement, intérêts payables le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2002 et échéant le 16 avril 2012, capital exigible à l'échéance	149 257	148 971
Obligations de série B, valeur nominale à l'émission de 300 000 \$, taux nominal et effectif de 6,95 % et 7,1 % 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	293 723	294 711
Obligations de série D, valeur nominale à l'émission de 200 000 \$, taux nominal et effectif de 6,55 % et 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	192 366	192 250
Obligations de série E, valeur nominale à l'émission de 150 000 \$, taux nominal et effectif de 6,61 % et 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	144 495	144 543
Obligations de série G, valeur nominale à l'émission de 300 000 \$, taux nominal et effectif de 5,17 % et 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	288 465	288 271
Obligations de série H, valeur nominale à l'émission de 300 000 \$, taux nominal et effectif de 5,67 % et 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	296 737	296 701
	1 365 043	1 365 447
Versements sur les obligations	2 120	1 355
	1 362 923	1 364 092

Les obligations à long terme sont présentées déduction faite des frais d'émission des emprunts connexes qui s'élèvent à 32 739 \$ en 2009 (33 690 \$ en 2008).

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

12 – OBLIGATIONS À LONG TERME (suite)

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. La Société doit maintenir certaines clauses restrictives financières prévues à l'acte de fiducie, toutes décrites à la note 19.

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 0,16 %, de 0,24 %, de 0,34 %, de 0,35 %, de 0,245 % et de 0,29 % par année respectivement pour les obligations de série A, de série B, de série D, de série E, de série G et de série H.

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

	\$
2010	2 120
2011	2 951
2012	153 854
2013	4 835
2014	5 898
Exercices subséquents	1 228 124

Au 31 décembre, la juste valeur des obligations s'établit comme suit:

	2009	2008
	\$	\$
Série A	163 155	157 140
Série B	320 140	330 786
Série D	220 500	188 720
Série E	156 372	157 185
Série G	276 690	233 040
Série H	296 580	249 780
	1 433 437	1 316 651

13 – OBLIGATION EN VERTU D'UN CONTRAT DE LOCATION-ACQUISITION

	2009
	\$
Obligation en vertu d'un contrat de location-acquisition, remboursable par versements mensuels de capital et intérêts variant entre 111 \$ et 174 \$, portant intérêt au taux effectif de 9,6 %, débutant le 30 mars 2009 et échéant le 29 septembre 2039	15 131

13 – OBLIGATION EN VERTU D'UN CONTRAT DE LOCATION-ACQUISITION (suite)

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

	\$
2010	1 332
2011	1 332
2012	1 332
2013	1 332
2014	1 410
Exercices subséquents	41 840
	48 578
Intérêts	(33 447)
Obligation en vertu d'un contrat de location-acquisition	15 131

14 – BAIL À LONG TERME

La location des installations aéroportuaires se fait au moyen d'un bail à long terme signé le 31 juillet 1992 entre Transports Canada et la Société. Depuis le 1^{er} août 1992, la Société assume les contrats de charges et bénéficie des contrats productifs en vigueur. Le bail est d'une durée ferme de 60 ans sans possibilité d'annulation, sauf en cas de défaut, et la Société jouit d'une option de renouvellement de 20 ans moyennant un préavis d'au moins 10 ans. Le bail est sur une base « absolument nette », 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 ». À cet égard, en vertu de son bail avec Transports Canada, la Société doit investir dans ses infrastructures des sommes annuelles totalisant environ 28 000 \$ (dollars de 1991). Dans l'éventualité où une insuffisance ou un excédent des sommes se produirait, le montant devrait être reporté à l'exercice suivant. Au 31 décembre 2009, la Société excède le montant minimum prescrit en vertu du bail.

Au cours de la durée du bail, Transports Canada s'est engagé à n'exploiter aucun aéroport international ou 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.

Afin de venir en aide aux principaux aéroports canadiens, Transports Canada leur a offert de reporter une partie de leur loyer pour la période du 1^{er} juillet 2003 au 30 juin 2005. La Société s'est prévaluée de ce report, qui totalise 2 180 \$. Ce montant est remboursable, sans intérêt, par versements annuels égaux sur une période de 10 ans à compter du 1^{er} janvier 2006.

En 2005, Transports Canada annonçait la révision de la formule de loyer pour les aéroports canadiens, réduisant ainsi le loyer que la Société prévoyait devoir verser au cours des prochaines années. Cette nouvelle formule, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2006, prévoit une période de transition de 2006 à 2009 pour laquelle le loyer est fixé selon des paramètres déjà définis. À compter de 2010, le loyer sera établi en fonction d'un pourcentage progressif variant selon différents paliers de produits.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

15 – FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

La Société a introduit des frais d'améliorations aéroportuaires (« FAA ») pour tous les passagers en partance des aéroports internationaux de Montréal-Trudeau (1^{er} novembre 1997) et de Montréal-Mirabel (15 juillet 2001). Ces frais sont utilisés en totalité dans le but de financer le programme en immobilisations des aéroports internationaux de Montréal-Trudeau et de Montréal-Mirabel. Entre le 1^{er} novembre 1997 et le 31 décembre 2009, les dépenses en immobilisations cumulatives totalisaient un montant de 1 846 000 \$ (1 674 000 \$ en 2008) et excédaient de 1 103 000 \$ (1 035 000 \$ en 2008) les montants cumulatifs perçus au titre des FAA.

16 – INFORMATIONS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

Les variations des éléments du fonds de roulement se détaillent comme suit :

	2009	2008
	\$	\$
Débiteurs	(4 324)	3 968
Stocks	(330)	(622)
Frais payés d'avance	(1 066)	411
Créditeurs et charges à payer	14 593	1 262
	8 873	5 019

Les intérêts versés à même les flux de trésorerie se sont élevés à 85 943 \$ (86 011 \$ en 2008) et les intérêts encaissés à 1 877 \$ (10 981 \$ en 2008).

Au cours de l'exercice, des immobilisations ont été acquises au coût total de 186 414 \$ (234 877 \$ en 2008). De plus, des immobilisations en vertu d'un contrat de location-acquisition ont été acquises au coût total de 15 200 \$ (néant en 2008).

Les acquisitions d'immobilisations incluses dans les créditeurs et charges à payer totalisent 44 517 \$ (64 786 \$ en 2008).

17 – IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

Au 31 décembre, les principaux éléments inclus dans les impôts futurs sont les suivants :

	2009	2008
	\$	\$
Passif		
Placements	1 320	1 219
Actif		
Avantages fiscaux liés à des pertes autres qu'en capital reportées aux exercices à venir	264	224
Avantages fiscaux liés aux dépenses de recherche et de développement	99	99
Immobilisations	385	324
	748	647
	572	572

Au 31 décembre 2009, la filiale a cumulé des pertes autres qu'en capital de 629 \$ disponibles pour réduire le bénéfice imposable des exercices futurs. Le montant et l'échéance de ces pertes sont les suivants : 362 \$ en 2014, 172 \$ en 2015 et 95 \$ en 2029. De plus, la filiale disposait de pertes en capital nettes de 1 215 \$ pour lesquelles aucun avantage fiscal n'a été comptabilisé.

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

18 – AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Depuis le 1^{er} août 1992, la Société offre un régime de retraite à prestations déterminées aux salariés embauchés depuis cette date et aux salariés ayant transféré leurs droits acquis dans le cadre du régime de leur employeur précédent, le gouvernement du Canada – Transports Canada, au régime de retraite de la Société. Le régime prévoit des prestations aux salariés prenant leur retraite, qui sont fondées sur la durée de leur service et sur la rémunération moyenne des six meilleures années. La Société offre également un régime de retraite supplémentaire à prestations déterminées pour les dirigeants désignés de la Société.

La Société offre aussi un volet à cotisations déterminées. Au 31 décembre 2009, tout nouvel employé embauché sera désormais assujéti à ce volet du régime. Au 31 décembre 2009, les cotisations au titre du régime de retraite à cotisations déterminées totalisent 129 \$ (36 \$ en 2008).

Total des paiements en trésorerie

Le total des paiements en trésorerie au titre des avantages sociaux futurs pour 2009, qui est constitué des cotisations de la Société à ses régimes de retraite capitalisés et des cotisations à ses régimes à cotisations déterminées, se chiffre à 8 816 \$ (6 824 \$ en 2008), dont 186 \$ (155 \$ en 2008) versés directement par l'employeur à certains retraités.

	2009	2008
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées au début	146 603	181 968
Coût des services rendus de la période	3 154	4 829
Cotisations salariales	2 149	2 138
Intérêts	11 110	10 149
Prestations versées	(7 557)	(8 798)
Pertes actuarielles (gains actuariels)	27 727	(43 683)
Obligation au titre des prestations constituées à la fin	183 186	146 603

	2009	2008
	\$	\$
Actif		
Juste valeur au début	141 836	173 051
Cotisations patronales	8 687	6 788
Cotisations salariales	2 149	2 138
Rendement réel de l'actif	26 171	(31 343)
Prestations versées	(7 557)	(8 798)
Juste valeur à la fin	171 286	141 836

	2009	2008
	\$	\$
Actif au titre des prestations constituées		
Situation de capitalisation – déficit	(11 900)	(4 767)
Pertes actuarielles non amorties	32 993	23 025
Coût non amorti des services passés	1 049	1 213
Actif transitoire non amorti	(1 875)	(2 343)
	20 267	17 128

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

18 – AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

Les principales hypothèses actuarielles utilisées sont les suivantes :

	2009	2008
	%	%
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre		
Taux d'actualisation	6,25	7,50
Taux de croissance de la rémunération	3,75	3,75
Coût des prestations pour les exercices terminés le 31 décembre		
Taux d'actualisation	7,50	5,50
Taux de rendement prévu de l'actif	6,50	6,50
Taux de croissance de la rémunération	3,75	3,75

Le coût des prestations constaté de l'exercice est donc le suivant :

	2009	2008
	\$	\$
Coût des services rendus de l'exercice	3 154	4 829
Intérêts	11 110	10 149
Rendement réel de l'actif	(26 171)	31 343
Pertes actuarielles (gains actuariels) sur les obligations	27 727	(43 683)
Coût des prestations avant ajustements	15 820	2 638
Ajustements – nature à long terme		
Rendement de l'actif du régime	16 959	(42 470)
Pertes actuarielles (gains actuariels)	(26 927)	44 297
Coût des services passés	164	178
Actif transitoire	(468)	(468)
Coût des prestations constaté	5 548	4 175

Date des évaluations des régimes à prestations déterminées

La Société évalue son obligation au titre des prestations constituées et la juste valeur des actifs des régimes pour les besoins de la comptabilité au 31 décembre de chaque année. Les dates des évaluations actuarielles les plus récentes ainsi que celles des prochaines évaluations obligatoires aux fins de capitalisation pour les régimes capitalisés sont les suivantes :

	Date de l'évaluation actuarielle la plus récente	Date de l'évaluation actuarielle obligatoire
Régime de retraite à prestations déterminées des salariés	31 décembre 2008	31 décembre 2009
Régime de retraite supplémentaire pour les dirigeants désignés	31 décembre 2009	31 décembre 2010

Composition des actifs des régimes

	2009	2008
	%	%
Titres de capitaux propres	66,3	60,6
Titres de créances	27,9	34,8
Titres immobiliers	4,8	3,4
Autres	1,0	1,2
Total	100,0	100,0

18 – AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

Les montants présentés ci-dessus quant à l'obligation au titre des prestations constituées et à la juste valeur des actifs des régimes au 31 décembre comprennent les montants suivants relativement au régime qui n'est pas entièrement capitalisé :

	2009	2008
	\$	\$
Juste valeur des actifs du régime	167 684	138 342
Obligation au titre des prestations constituées	179 935	144 254
Situation de capitalisation – déficit	(12 251)	(5 912)

19 – INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU CAPITAL**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.

Juste valeur et classement des instruments financiers

Au 31 décembre, le classement des instruments financiers ainsi que leur valeur comptable et leur juste valeur respective se détaillent comme suit :

	2009			
	Valeur comptable			Juste valeur
	Détenus à des fins de transaction	Prêts et créances	Autres passifs financiers	
	\$	\$	\$	\$
Actifs financiers				
Encaisse	82 350	–	–	82 350
Encaisse affectée	43 825	–	–	43 825
Placements	49 992	–	–	49 992
Débiteurs	–	24 431	–	24 431
Placement à long terme	453	–	–	–
Autres placements	25 247	–	–	25 247
	201 867	24 431	–	225 845
Passifs financiers				
Créditeurs et charges à payer	–	–	130 127	130 127
Obligations à long terme	–	–	1 365 043	1 433 438
	–	–	1 495 170	1 563 565

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

19 – INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU CAPITAL (suite)

		2008	
		Valeur comptable	Juste valeur
	Détenus à des fins de transaction	Prêts et créances	Autres passifs financiers
	\$	\$	\$
Actifs financiers			
Encaisse	53 054	–	–
Encaisse affectée	43 555	–	–
Placements	162 381	–	–
Débiteurs	–	20 107	–
Placement à long terme	453	–	–
Autres placements	32 237	–	–
	291 680	20 107	–
Passifs financiers			
Créditeurs et charges à payer	–	–	135 803
Obligations à long terme	–	–	1 365 447
	–	–	1 501 250

Les méthodes et hypothèses suivantes ont été utilisées pour déterminer la juste valeur estimative de chaque catégorie d'instruments financiers :

- La juste valeur de l'encaisse, de l'encaisse affectée, des placements, des débiteurs et des créditeurs et charges à payer est comparable à leur valeur comptable, étant donné leurs échéances à court terme.
- La juste valeur des autres placements a été déterminée comme il est décrit à la note 10.
- La juste valeur des obligations à long terme a été déterminée selon les cours de marché disponibles.

19 – INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU CAPITAL (suite)

Les produits et les charges liés à des actifs financiers et à des passifs financiers s'établissent comme suit :

	Revenus d'intérêts	
	2009	2008
	\$	\$
Encaisse	382	317
Encaisse affectée	410	1 504
Placements	547	9 454
Autres	365	19
	1 704	11 294
	Mauvaises créances	
	2009	2008
	\$	\$
Débiteurs	(39)	(1 113)
	Moins-value	
	2009	2008
	\$	\$
Autres placements	–	17 095
	Charge d'intérêts	
	2009	2008
	\$	\$
Obligations à long terme	78 039	77 884
Obligation en vertu d'un contrat de location-acquisition	937	–
	78 976	77 884

Hiérarchie des évaluations à la juste valeur

La hiérarchie qui s'applique dans le cadre de la détermination de la juste valeur exige l'utilisation de données observables sur le marché chaque fois que de telles données existent. Un instrument financier est classé au niveau le plus bas de la hiérarchie pour lequel une donnée importante a été prise en compte dans l'évaluation de la juste valeur.

Le tableau suivant présente les instruments financiers évalués à la juste valeur au bilan consolidé sur une base récurrente au 31 décembre 2009, classés selon la hiérarchie d'évaluation :

	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
	\$	\$	\$	\$
Actifs financiers				
Encaisse	82 350	–	–	82 350
Encaisse affectée	43 825	–	–	43 825
Placements	49 992	–	–	49 992
Autres placements	–	–	25 247	25 247
	176 167	–	25 247	201 414

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

19 – INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU CAPITAL (suite)

Le tableau qui suit présente les changements survenus dans le niveau 3 au et pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009. La Société classe les instruments financiers dans le niveau 3 lorsque la technique d'évaluation est fondée sur au moins une donnée d'entrée significative qui n'est pas observable ou en raison d'un manque de liquidité de certains marchés. Il se peut que la technique d'évaluation soit aussi basée en partie sur des données d'entrée observables. Les gains et pertes présentés ci-dessous peuvent donc inclure des changements de juste valeur basés sur des données observables et non observables.

	\$
Juste valeur au 1 ^{er} janvier 2009	32 237
Remboursement de capital et d'intérêts	(6 990)
Juste valeur au 31 décembre 2009	25 247

Risque de change

La Société est exposée au risque de change en raison de l'encaisse, des débiteurs ainsi que des créditeurs et charges à payer libellés en devises autres que le dollar canadien, qui est la monnaie fonctionnelle de la Société. Au 31 décembre, des actifs et des passifs libellés en devises, convertis en dollars canadiens à la date de clôture, s'établissent comme suit:

	2009		2008	
	\$US	€	\$US	£
	\$CA	\$CA	\$CA	\$CA
Encaisse et débiteurs	62	–	102	–
Créditeurs et charges à payer	128	729	1 210	776

Au 31 décembre 2009, 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.

Risque de taux d'intérêt

Les obligations à long terme de la Société portent intérêt à des taux fixes. Par conséquent, la Société n'est pas exposée au risque de taux d'intérêt, qui en général résulte des fluctuations des taux d'intérêt sur le marché.

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 obligations à long terme de la Société sont exposées à un risque de variation de leur juste valeur en raison des fluctuations des taux d'intérêt sous-jacents. La Société n'utilise pas d'instruments financiers dérivés pour atténuer ce risque. L'application d'une analyse de sensibilité n'aurait pas d'impact significatif sur ce risque.

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 au bilan consolidé de la Société pour ses actifs financiers exposés au risque de crédit, 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 l'encaisse, l'encaisse affectée, les placements, les débiteurs et les autres placements.

19 – INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU CAPITAL (suite)

Encaisse, encaisse affectée, placements et autres placements

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 ainsi que la cote de crédit acceptable et les échéances maximales de certains types d'instruments d'investissement.

Le risque de crédit lié à l'encaisse, à l'encaisse affectée, aux placements et aux autres placements 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.

Débiteurs

Le risque de crédit lié aux 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 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 créances douteuses est maintenue conformément au risque de crédit, aux tendances historiques, à la conjoncture générale et aux autres informations, comme il est décrit ci-après, et est prise en compte dans les états financiers consolidés.

Le tableau suivant présente une analyse de la chronologie des débiteurs :

	2009	2008
	\$	\$
Courant	3 532	1 507
Créances de 30 à 60 jours	979	670
Créances de 61 à 90 jours	131	61
Créances de plus de 91 jours	(268)	321
	4 374	2 559
Provision pour créances douteuses	(226)	(287)
Solde au 31 décembre	4 148	2 272

La Société fait des estimations et pose des hypothèses afin de déterminer la provision pour créances douteuses appropriée. Les débiteurs impayés pendant une période dépassant celle prévue dans les modalités de paiement convenues sont considérés en souffrance. La Société détermine sa provision en tenant compte de nombreux facteurs, notamment la durée pendant laquelle les débiteurs sont en souffrance, la capacité actuelle du client d'honorer son obligation à l'égard de la Société, les résultats historiques, la conjoncture générale et le secteur d'activité dans son ensemble. La Société radie les débiteurs lorsqu'elle détermine qu'ils sont irrécouvrables et tout paiement reçu par la suite sur ces débiteurs est crédité aux résultats consolidés. La provision pour créances douteuses est calculée principalement selon une identification spécifique des débiteurs.

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 ses créditeurs et charges à payer 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.

La gestion du risque de liquidité vise à maintenir un montant suffisant d'encaisse 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 remplir ses obligations dans un avenir prévisible.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

19 – INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU CAPITAL (suite)

Le tableau qui suit établit les obligations financières de la Société pour les cinq prochains exercices et les exercices subséquents:

	Obligation en vertu d'un contrat de location-acquisition	Obligations à long terme	Engagements	Créditeurs et charges à payer	Total
	\$	\$	\$	\$	\$
Échéance courante	–	2 120	40 377	130 127	172 624
2011	–	2 951	15 405	–	18 356
2012	–	153 854	8 468	–	162 322
2013	–	4 835	5 308	–	10 143
2014	–	5 898	3 041	–	8 939
Exercices subséquents	15 131	1 228 124	7 924	–	1 251 179

Compte tenu de la disponibilité du financement de la Société, de son encaisse disponible, y compris de son encaisse affectée et de ses placements, ainsi que du calendrier de ses versements, la direction évalue que le risque de liquidité de la Société est faible.

Gestion du capital

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

La structure du capital de la Société comprend l'encaisse et l'encaisse affectée, les placements, les autres placements et les obligations à long terme. 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:

	2009		2008	
	\$	%	\$	%
Encaisse et encaisse affectée	126 175	8,1	96 609	5,8
Placements	49 992	3,2	162 381	9,8
Autres placements	25 247	1,6	32 237	2,0
Obligations à long terme	1 365 043	87,1	1 365 447	82,4
	100,0		100,0	

La Société gère la structure de son capital conformément à la croissance prévue de l'entreprise, des besoins opérationnels, 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.

19 – INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU CAPITAL (suite)

Dans la réalisation des principaux objectifs décrits ci-dessus, la Société prend des mesures pour maintenir et accroître son BAIIA. Ces mesures comprennent principalement le lancement de nouveaux services et l'amélioration connexe des installations aéroportuaires.

La Société définit le BAIIA comme l'excédent (l'insuffisance) des produits par rapport aux charges avant : i) les frais financiers nets des revenus d'intérêts; ii) l'amortissement des immobilisations et des avantages incitatifs relatifs aux baux; iii) les impôts; et iv) la moins-value des autres placements.

La Société gère son capital en surveillant la cote de crédit émise par des agences de notation de crédit indépendantes et en analysant certains indicateurs financiers tel que le ratio de la dette par passager embarqué.

La Société, dans le cadre de son plan stratégique quinquennal, utilise le ratio dette par passager embarqué comme indicateur de performance, notamment lors de la détermination des sommes pouvant être investies dans son programme d'immobilisations au cours des années à venir. En effet, le ratio dette par passager embarqué constitue un des facteurs importants examiné par les agences de notation de crédit lors de la détermination de la cote de crédit de la Société.

La Société définit la dette comme étant la somme des obligations à long terme, incluant la portion court terme.

La dette par passager embarqué s'élève à 225 \$ au 31 décembre 2009 (214 \$ au 31 décembre 2008). Cette variation est expliquée par la baisse du nombre de passagers embarqués, principalement en raison du ralentissement économique survenu dans le second semestre de 2008 et qui a continué à avoir des répercussions sur les activités de la Société en 2009.

Tous les emprunts contractés par la Société sont garantis aux termes d'un acte de fiducie qui établit la garantie habituelle et un ensemble de clauses restrictives courantes à l'avantage des prêteurs. La garantie comprend des fonds de réserve, un fonds d'urgence pour l'exploitation et la maintenance et une hypothèque sur l'universalité des biens actuels et futurs de la Société. Le fonds de réserve affecté au service de la dette est financé à même les produits de chaque émission d'obligations. L'acte de fiducie précise également les placements autorisés pour les fonds de réserve. La Société est tenue de maintenir un fonds de réserve affecté au service de la dette correspondant au total du capital et des paiements d'intérêts à verser pendant la période de six mois suivant la date du bilan.

Par ailleurs, la Société est assujettie à une clause restrictive externe concernant ses obligations à long terme. La Société doit maintenir un ratio du service de la dette brute égal ou supérieur à 1,25 jusqu'au remboursement complet des obligations et un ratio du service de la dette égal ou supérieur à 1,00. L'acte de fiducie de la Société définit ces deux ratios comme suit :

- Le ratio du service de la dette brute s'entend de la somme i) des flux de trésorerie disponibles pour l'exercice et ii) du solde du compte des produits au début de l'exercice, divisée par le montant du service de la dette pour cet exercice ;
- Le ratio du service de la dette s'entend i) des flux de trésorerie disponibles pour l'exercice divisés par ii) le montant du

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2009 (en milliers de dollars)

service de la dette pour cet exercice.

19 – INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU CAPITAL (suite)

Les flux de trésorerie disponibles sont définis comme étant l'excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges avant frais financiers et amortissement. Le solde du compte des produits est défini comme étant la somme de l'encaisse, des placements et des montants disponibles sur la facilité de crédit. Le montant du service de la dette est défini comme étant le total des frais financiers moins les revenus d'intérêts plus les versements en capital sur les obligations à long terme pour l'exercice.

Au 31 décembre 2009, la Société respecte les diverses clauses restrictives financières. Le ratio du service de la dette brute s'établit à 5,86 (6,84 au 31 décembre 2008) et celui du service de la dette s'établit à 1,56 (1,71 au 31 décembre 2008).

La Société surveille régulièrement sa conformité aux clauses restrictives financières externes, et fait rapport au conseil d'administration trimestriellement sur le respect de ces dernières.

La Société n'est pas assujettie, en vertu de règles extérieures, à toute autre exigence concernant le capital.

La Société n'a pas modifié sa stratégie de gestion du capital par rapport à celle de 2008.

20 – ENGAGEMENTS

Au cours de l'année, la Société a signé un contrat avec le ministère des Transports du Québec pour officialiser son engagement de prendre en charge 8,93 % des coûts, jusqu'à un maximum de 20 000 \$, associés au réaménagement de l'échangeur Dorval. Ce projet contribuera à améliorer l'accès routier aux installations de Montréal-Trudeau puisque de nouvelles rampes d'accès seront installées afin de relier directement les autoroutes 20 et 520 à Montréal-Trudeau. Il est prévu que ce projet sera complété d'ici 2013. Les paiements estimés s'élèvent à 11 169 \$ en 2010, à 4 019 \$ en 2011, à 3 125 \$ en 2012 et à 1 687 \$ en 2013.

La Société a des engagements en vertu d'ententes de services, de location, d'approvisionnement et d'entretien. Les paiements minimums pour les cinq prochains exercices et par la suite s'établissent comme suit :

	\$
2010	29 208
2011	11 386
2012	5 343
2013	3 621
2014	3 041
Exercices subséquents	7 924
	60 523

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 19 700 \$. Il est estimé qu'au cours de l'année 2010 la Société contractera des engagements additionnels pour l'acquisition et la construction d'immobilisations totalisant approximativement 78 000 \$.

De plus, la Société a émis une lettre de crédit afin d'étaler le paiement du déficit actuariel de solvabilité du régime à prestations déterminées. Le montant garanti correspond à l'écart entre les paiements à effectuer sur une période de cinq ans

et ceux à effectuer sur dix ans. Au 31 décembre 2009, le montant de la lettre de crédit s'élève à 11 473 \$ (6 806 \$ en 2008).

21 – ÉVENTUALITÉS

Dans le cours normal de ses activités, la Société fait l'objet de procédures judiciaires comportant des demandes financières, lesquelles sont contestées. La direction estime que le règlement de ces demandes n'aura pas d'incidence négative importante sur la situation financière consolidée de la Société.

22 – ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DU BILAN

En février 2010, la Société a renégocié les modalités de la facilité de crédit de 140 000 \$ obtenue auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes. Cette dernière a été renouvelée jusqu'au 4 avril 2011 et portera intérêt au taux des acceptations bancaires majoré d'une prime de 125 points de base. Les frais d'attente seront calculés à un taux annuel de 31,25 points de base sur le montant inutilisé de la facilité de crédit.

23 – CHIFFRES DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

Certaines données correspondantes fournies pour l'exercice précédent ont été reclassées en fonction de la présentation adoptée pour le présent exercice.

LES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



PIERRE MARTIN ^{1, 2}

Président du Conseil
Administrateur de sociétés



**LAURENT N.
BENARROUS**

Administrateur
Vice-président,
Solutions Corporatives
Jones Lang LaSalle



ROBERT BIBEAU ⁵

Administrateur
Président,
Schokbeton Québec Inc.



ROBERT BOUCHARD ^{2, 3}

Administrateur
Président du Comité
de gouverne des régimes
de retraite
Administrateur de sociétés



**JEAN-JACQUES
BOURGEAULT** ^{2, 3}

Administrateur
Associé principal,
CDC Coaching



JAMES C. CHERRY

Administrateur
Président-directeur général,
Aéroports de Montréal



MICHÈLE GOUIN

Administrateur
Associée, BCF S.E.N.C.R.L.



ROBERT GUAY ³

Administrateur
Administrateur de sociétés



ISABELLE HUDON

Administrateur
Présidente,
Marketel



CHARLES LAPOINTE ¹

Administrateur
Président du Comité
de régie d'entreprise
et des ressources humaines
Président-directeur général,
Tourisme Montréal



MARIO MESSIER ⁴

Administrateur
Coprésident,
Thibault, Messier, Savard
et Associés Inc.



MADELEINE PAQUIN ¹

Administrateur
Présidente et chef
de la direction,
Logistec Corporation



PIERRE PILOTE

Administrateur
Avocat,
Gowling Lafleur Henderson



RÉAL RAYMOND ⁶

Administrateur
Administrateur de sociétés



RAYMOND REID ²

Administrateur
Président du Comité
de vérification
Administrateur de sociétés

¹ Membre du Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines

² Membre du Comité de vérification

³ Membre du Comité de gouverne des régimes de retraite – Comité créé le 4 mai 2009

⁴ Nomination de Mario Messier en septembre 2009

⁵ Nomination de Robert Bibeau en septembre 2009

⁶ Nomination de Réal Raymond en octobre 2009

GOUVERNANCE

PRATIQUES EN MATIÈRE DE RÉGIE D'ENTREPRISE

Bien que non assujettie aux règles de gouvernance qui régissent les compagnies publiques, Aéroports de Montréal adhère aux pratiques imposées à ces dernières en les adaptant à son statut de société sans capital-actions. Par conséquent, les pratiques existantes chez Aéroports de Montréal se conforment aux normes contenues au Règlement 58-101 et à l'Instruction Générale 58-201 connexe qui exigent qu'une compagnie communique les renseignements sur ses pratiques de régie d'entreprise. Pour plus de détails, consulter www.admtl.com.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

Le Conseil se compose d'un maximum de quinze (15) administrateurs, dont treize (13) sont désignés par le Conseil et deux (2) par le Gouvernement du Canada. Quatre (4) organismes de mise en candidature sont appelés à soumettre, sur demande de la Société, le nom de trois (3) candidats dont le profil correspond aux compétences recherchées par le Conseil, et ce pour chaque poste qui doit être comblé. Ces organismes de mise en candidature, identifiés dans les lettres patentes de la Société, sont le Gouvernement du Québec (1 poste), la Communauté métropolitaine de Montréal (5 postes), la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (3 postes), et les transporteurs principaux faisant affaire à l'aéroport Montréal-Trudeau (2 postes). Le président-directeur général est administrateur de la Société et le Conseil peut nommer un quinzième administrateur. Le mandat des administrateurs est d'une durée maximale de trois (3) ans et est renouvelable en autant que la durée totale des mandats qui auront été confiés à un administrateur donné ne dépasse pas neuf (9) ans ou, par dérogation à ce qui précède, n'excède pas douze (12) ans.

Le Conseil d'administration s'est réuni à 10 occasions en 2009 et les aspects les plus importants du plan stratégique de la Société ont été traités par ses membres. Par ailleurs, le Conseil a procédé au renouvellement du mandat d'un (1) administrateur qui venait à échéance en cours d'exercice, ainsi qu'à la nomination de trois (3) nouveaux administrateurs. Le Conseil a également procédé à la nomination d'un nouveau président au Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines et créé le Comité de gouverne des régimes de retraite.

Le dossier des accès routiers et ferroviaires à l'aéroport Montréal-Trudeau demeure un enjeu important et continue de faire l'objet d'une attention particulière. D'autre part, l'achèvement des travaux de construction du nouveau secteur des départs transfrontaliers de l'aéroport Montréal-Trudeau a également été suivi de façon systématique par le Conseil.

LE COMITÉ DE VÉRIFICATION

Formé exclusivement d'administrateurs externes, le Comité de vérification apporte son concours au Conseil dans quatre domaines importants pour la Société : les risques d'entreprise ; les affaires financières, dont les budgets, les contrôles financiers, la vérification et les rapports trimestriels ; les programmes d'immobilisations et l'environnement. Outre ses responsabilités quant aux états financiers et à la vérification externe, le Comité de vérification s'assure de la conformité de l'exécution de tous les programmes en regard des budgets et des échéanciers, ainsi que du respect des politiques et des procédures de l'entreprise applicables dans le cadre de l'exécution de ces programmes, notamment celles qui régissent l'acquisition de biens et de services.

Au cours de l'année 2009, le Comité de vérification a supervisé l'évolution et la conclusion du projet de relocalisation du secteur des départs transfrontaliers en vue d'assurer le respect des échéanciers et du budget qui lui est affecté. Le Comité a également suivi de près l'évolution des résultats financiers de la Société tout au long de l'exercice et a analysé et revu le budget d'immobilisations et le budget d'exploitation pour 2010 de manière spécifique et détaillée.

LE COMITÉ DE RÉGIE D'ENTREPRISE ET DES RESSOURCES HUMAINES

Formé exclusivement d'administrateurs externes, le Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines apporte son appui au Conseil notamment sur les questions relatives à la stratégie de l'entreprise et à son plan stratégique, à son organisation et à sa structure. Il recommande au Conseil d'administration la politique de rémunération des employés ainsi que la rémunération, les objectifs et l'attribution des bonis du président-directeur général; il détermine la rémunération, les objectifs et les bonis des relevants du président-directeur général et fait rapport au Conseil d'administration. Le Comité examine également le mode de fonctionnement du Conseil et de ses comités, les relations entre le Conseil et la direction ainsi que les relations entre l'entreprise, la communauté et les autorités politiques. Il fait rapport au Conseil régulièrement sur l'exécution de ce programme de travail ainsi que sur toute question relative à son mandat.

Dans le cadre de ses travaux, le Comité de régie d'entreprise a recommandé le renouvellement du mandat d'un (1) administrateur, dont le mandat venait à échéance en cours d'exercice, ainsi que la nomination de trois (3) nouveaux administrateurs. Par ailleurs, le Comité a attentivement suivi les négociations avec diverses unités d'accréditation dont les conventions collectives doivent être renouvelées. Le Comité de régie s'est également assuré, comme il le fait systématiquement, de l'application des règles d'éthique régissant la Société. Il a veillé à l'évaluation du rendement des cadres supérieurs de la Société et participé à l'établissement des objectifs corporatifs en matière de service à la clientèle.

LE COMITÉ DE GOUVERNE DES RÉGIMES DE RETRAITE

Créé en 2009 et formé exclusivement d'administrateurs et d'un expert externes, le Comité de gouverne appuie le Conseil d'Aéroports de Montréal dans l'exercice de son rôle de fiduciaire des régimes de retraite et dans l'acquittement de ses obligations à cet égard. Un tel appui consiste à établir et faire approuver les objectifs et stratégies touchant l'ensemble des activités des régimes de retraite dans un cadre de gestion des risques ainsi qu'à effectuer une surveillance des activités opérationnelles qui sont déléguées à d'autres intervenants, dont le Comité de retraite, lui-même composé d'employés et de gestionnaires d'Aéroports de Montréal.

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.

Depuis sa constitution en 2009, il a procédé à la sélection d'un membre externe spécialiste des régimes de retraite, a synchronisé ses activités avec le Comité de retraite, a élaboré et fait adopter par le Conseil d'administration un plan de gouverne des régimes de retraite.

LE COMITÉ CONSULTATIF COMMUNAUTAIRE

Le Comité consultatif communautaire supporte le Conseil d'administration et la direction d'Aéroports de Montréal. Il a comme mandat de soumettre, lorsque requis, des observations pertinentes à l'égard de tout projet ou décision touchant les sujets mentionnés à l'article 40 du Code de règlements généraux.

Le Comité se compose de membres issus d'organismes s'intéressant au développement aéroportuaire et représentant les diverses régions du Grand Montréal. En 2009, le nombre de membres a été augmenté à 23 afin de conférer au Comité une plus grande représentativité. Le Comité relève du président-directeur général. Le budget de fonctionnement du Comité est déterminé annuellement par le Conseil d'administration. Les membres sont nommés pour un mandat d'une durée de trois ans, renouvelable.

En 2009, le Comité consultatif communautaire s'est réuni à deux reprises et a discuté des grands enjeux de la Société. Plus spécifiquement, le Comité a continué de suivre l'évolution du dossier des accès terrestres à l'aéroport Montréal-Trudeau et les progrès accomplis dans le cadre du projet de relocalisation du secteur des départs transfrontaliers à l'aéroport Montréal-Trudeau.

LES MEMBRES DU COMITÉ CONSULTATIF COMMUNAUTAIRE

François Alepin, Alepin Gauthier, Avocats

Yves Beauchamp, École de technologie supérieure

Pierre Bellerose, Tourisme Montréal

Sylvain Berthiaume, MRC et CLD de Lajemmerais

Jean Bertrand, Ville de Montréal

Diane Bouchard, CLD du Bas-Richelieu

Robert M. Bourbeau, Cité de Dorval

William E. Brown, Association des hôtels du Grand Montréal

Pierre Desroches, Laval Technopole

Marie-Claire Dumas, Conférence régionale des élus de Montréal

Sam Elkas, ancien ministre des Transports du Québec, vice-président du Comité

André Gamache, Montréal International, président du Comité

Jacques Girard, Centre financier international

André Leclerc, Kéroul

Denis Leclerc, Grappes des technologies propres du Québec

Louise Millette, École Polytechnique de Montréal

Louis Prud'homme, Ville de Mirabel

Michel Thibault, Conseil régional FTQ Montréal-Métropolitain

Jean-Luc Trahan, Commission des partenaires du marché du travail (C.P.M.T.)

Marc Tremblay, Le Palais des congrès de Montréal

Elizabeth Tropea, La Chambre de commerce du Montréal métropolitain

Marc Valade, Conférence régionale des élus de Lanaudière

Richard Vézina, Raymond Chabot Grant Thornton

RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS POUR L'ANNÉE 2009

Nom	Présences Conseil d'administration	Présences Comité de régie	Présences Comité de vérification	Présences Comité de gouverne des régimes de retraite	Honoraires	Jetons	Total
					\$	\$	\$
Laurent Benarrous	9				12 000	7 500	19 500
Robert Bibeau ⁽¹⁾	5				4 000	5 000	9 000
Robert Bouchard							
Président du Comité de gouverne des régimes de retraite	9		7	6	14 000	20 000	34 000
Jean-Jacques Bourgeault	6		7	2	12 000	13 500	25 500
James C. Cherry	9				—	—	—
Richard Drouin ⁽²⁾							
Président du Comité de régie	5	9			13 500	11 500	25 000
Michèle Gouin	8				12 000	7 500	19 500
Robert Guay	8			6	12 000	13 500	25 500
Isabelle Hudon	8				12 000	7 000	19 000
Charles Lapointe ⁽³⁾							
Président du Comité de régie	9	9			12 500	16 000	28 500
Pierre Martin							
Président du Conseil	9	10	7	2	90 000	—	90 000
Mario Messier ⁽⁴⁾	5				4 000	5 000	9 000
Madeleine Paquin	9	10			12 000	16 000	28 000
Pierre Pilote	7				12 000	5 500	17 500
Réal Raymond ⁽⁵⁾	1				3 000	2 000	5 000
Raymond Reid							
Président du Comité de vérification	9		7		16 000	14 500	30 500
Louis Tanguay ⁽⁶⁾	6	6			9 000	11 000	20 000
Total	9	10	7⁽⁷⁾	6	250 000	155 500	405 500

(1) R. Bibeau nommé le 9 septembre 2009 en remplacement de L. Tanguay

(2) Fin du mandat le 19 octobre 2009

(3) C. Lapointe nommé président du Comité de régie le 19 octobre 2009 en remplacement de R. Drouin

(4) M. Messier nommé le 9 septembre 2009 en remplacement de J.-G. Langelier

(5) R. Raymond nommé le 19 octobre 2009

(6) Fin du mandat le 27 août 2009

(7) Incluant une réunion du Comité de vérification «élargi» où les membres suivants étaient également présents : R. Bibeau, M. Gouin, R. Guay, C. Lapointe, M. Messier et R. Raymond

RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

Le salaire annuel du président et des autres membres du Comité de direction varie de 173 000 \$ à 386 000 \$. De plus, une somme de 431 558 \$ a été payée à titre de boni de performance.

ADMINISTRATEURS MEMBRES DU CONSEIL D'UNE SOCIÉTÉ «ÉMETTEUR ASSUJETTI»

Pierre Martin, Logistec Corporation – Madeleine Paquin, Logistec Corporation, Canadian Pacific Railway

PLAN STRATÉGIQUE DE CINQ ANS (2010-2014)

UNE VISION POUR LA PROCHAINE DÉCENNIE

Notre nouvelle vision définit ce que nous voulons être, ce que nous voulons accomplir :

- Aéroports de Montréal vise à devenir un gestionnaire d'aéroports se classant parmi les meilleurs au monde et se distinguant par sa rigueur, son efficacité et son innovation.
- Montréal-Trudeau doit accentuer son rôle de porte d'entrée continentale et de plaque tournante dynamique pour le trafic passagers entre l'Europe et l'Amérique.
- Montréal-Mirabel doit poursuivre son développement de manière à consolider son statut de plate-forme aérospatiale et logistique de calibre mondial.

Forte de son expérience et de ses réussites, Aéroports de Montréal envisage également de reprendre ses activités de services-conseils et de gestion à contrat d'autres aéroports en misant sur son équipe chevronnée et son sens de l'innovation commerciale et technologique.

OBJECTIFS CORPORATIFS ACTUALISÉS

Tout en conservant ses acquis, ADM doit hausser la barre en actualisant ses objectifs corporatifs en ligne avec sa nouvelle vision d'entreprise.

- De concert avec nos partenaires gouvernementaux et nos prestataires de services, maintenir la satisfaction de la clientèle à un niveau élevé en exerçant un suivi rigoureux et en optimisant continuellement nos systèmes et procédures.
- Conserver auprès de la communauté la réputation d'une administration financièrement solide capable de supporter son service de la dette et son programme d'immobilisations.
- Atteindre l'autofinancement de Montréal-Mirabel en y poursuivant le développement industriel et en recherchant une nouvelle vocation pour les actifs immobiliers actuellement désaffectés.
- Devenir un employeur de choix, encourager l'innovation et doter nos employés d'outils performants.

- Réduire l'impact environnemental des activités sous notre contrôle direct et accélérer la réalisation du projet de navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville.

Un sixième objectif est à l'étude :

- Accroître nos revenus non aéronautiques en exportant notre savoir-faire en matière de gestion aéroportuaire, tant au niveau local, national qu'international.

En ce sens, quelques activités seront entreprises dès 2010 pour explorer les occasions qui s'offrent à nous, élaborer notre plan d'affaires et nous organiser à l'interne. Les secteurs d'activité envisagés doivent être porteurs d'une forte similitude avec nos opérations actuelles.

SERVICES AÉROPORTUAIRES

La prestation de services aéroportuaires de qualité répondant aux besoins spécifiques de la collectivité montréalaise constitue notre raison d'être. Améliorer la fluidité des mouvements des passagers et des aéronefs, enrichir la desserte aérienne par des vols directs vers des destinations recherchées, adapter nos installations aéroportuaires aux exigences du marché et de la réglementation, tels sont quelques-uns de nos principaux défis.

En plus d'être efficaces, sûrs et sécuritaires, il importe de plus en plus que les processus aéroportuaires soient fluides. L'industrie du transport aérien, qui doit composer avec de nombreuses contraintes réglementaires, se mobilise pour simplifier et accélérer le traitement des passagers et de leurs bagages. L'aéroport Montréal-Trudeau doit ainsi poursuivre ses efforts pour demeurer un chef de file dans ce domaine, notamment par l'intégration des nouvelles technologies.

D'autre part, nous continuerons d'attirer de nouveaux transporteurs à Montréal-Trudeau et de stimuler le développement de la desserte montréalaise. Nous entendons demeurer à l'affût des occasions de croissance et tirer profit de la libéralisation du transport aérien, notamment entre le Canada et l'Europe. La concurrence entre les aéroports se faisant de plus en plus vive, nous verrons aussi à prendre les mesures appropriées pour demeurer compétitifs.

Au cours des dernières années, le trafic international a connu une forte poussée, laquelle s'est d'ailleurs poursuivie au cours de la dernière récession alors que les trafics transfrontalier et domestique reculaient. De sorte que le trafic international représente maintenant 37 % du total, comparativement à 32 % en 2005. Des mesures sont prévues pour faire face à cette tendance, y compris l'augmentation de la capacité de stationnement d'aéronefs sur le tablier, le réaménagement du parcours des passagers, notamment pour faciliter les correspondances entre le secteur international et les secteurs domestique et transfrontalier, etc.

Suite à l'ouverture du nouveau secteur des départs transfrontaliers, nous visons à réaménager les espaces libérés dans l'ancienne aérogare afin de rajouter de la capacité au départ pour les vols domestiques et internationaux. Une fois les consultations et les plans d'aménagement complétés, nous réaliserons les travaux en temps opportun pour faire face à l'augmentation des besoins des compagnies aériennes.

La modernisation de l'aérogare de Montréal-Trudeau étant quasi achevée, notre priorité se tourne maintenant vers l'amélioration des accès terrestres. Les travaux de réaménagement de l'échangeur Dorval, réalisés par le ministère des Transports du Québec et auxquels nous contribuons 20 M\$, sont bien engagés, de même que nos propres travaux pour reconfigurer le réseau routier en façade de l'aérogare. Au cours de la période 2010-2014, nous prévoyons également compléter les études techniques et environnementales reliées à la navette ferroviaire et en entreprendre la réalisation.

SERVICES IMMOBILIERS, COMMERCIAUX ET AUTRES

Dans le but de contribuer au développement économique de la région montréalaise, Aéroports de Montréal entend continuer de stimuler le développement industriel sur ses deux sites aéroportuaires. Des opportunités existent particulièrement dans les secteurs de l'aérospatiale et de la logistique et nos sites présentent des caractéristiques uniques. Toutefois, la mise en valeur du lot 20 (grand golf) à Montréal-Trudeau suppose l'aménagement d'infrastructures municipales telles que aqueducs, égouts, systèmes pluviaux et routes d'accès. Le développement des lots 5 et 6 et de la dernière phase du lot 12 nécessitent également l'aménagement de voies de circulation.

Du côté des services commerciaux, un plan de développement sera élaboré afin d'évaluer l'opportunité d'aménager

de nouveaux espaces dans l'aérogare, particulièrement dans le secteur libéré par la relocalisation des départs transfrontaliers. De concert avec nos marchands, nous poursuivrons nos efforts pour améliorer l'offre et le service à la clientèle.

En ce qui concerne les stationnements, le remplacement des bornes d'entrée et de sortie sera complété au cours de la période. De plus, une analyse approfondie sera effectuée afin de déterminer la meilleure option pour la création des espaces additionnels qui pourraient être requis dans l'avenir.

L'autofinancement de Montréal-Mirabel passe par la revitalisation du complexe d'aérogare. Les revenus perçus et surtout les économies en frais d'exploitation et taxes foncières permettraient d'éliminer le déficit dans un avenir plus ou moins rapproché. La stratégie poursuivie prévoit une mise en valeur séparée de chacun des actifs au lieu du complexe dans son entier.

RESSOURCES HUMAINES ET MATÉRIELLES

Conformément à sa nouvelle vision, Aéroports de Montréal mettra en œuvre différents programmes conçus pour devenir un employeur de choix et ainsi attirer et conserver les meilleurs candidats possible, tout en continuant de cultiver l'excellence parmi ses employés existants. De même, l'entreprise entend assurer le développement des compétences et la relève dans un contexte de vieillissement des effectifs et de rareté de la main-d'œuvre.

Pour devenir un gestionnaire parmi les meilleurs au monde, l'entreprise désire également doter ses employés des meilleurs équipements et des meilleurs systèmes informatiques afin qu'ils puissent s'acquitter de leurs tâches d'une manière efficiente.

Dans cette optique, Aéroports de Montréal a entrepris une revue en profondeur de la structure et de la gouvernance de sa direction des technologies de l'information en tenant compte notamment du fait que celles-ci ont pris une ampleur considérable dans la gestion des opérations aéroportuaires.

ENVIRONNEMENT ET COLLECTIVITÉS

Dans le cadre de sa politique environnementale et de ses engagements en matière de développement durable, Aéroports de Montréal entend continuer de prendre des mesures afin de réduire l'impact environnemental des activités sous son contrôle direct. Différents programmes visant à réduire la consommation d'énergie et les émissions

de gaz à effet de serre sont notamment en cours. De plus, en collaboration avec les municipalités concernées, Aéroports de Montréal a pour politique de mettre en valeur les milieux naturels et mitiger les impacts de ses projets par des programmes de plantation d'arbres.

De concert avec nos partenaires, nous entendons également continuer de gérer le climat sonore d'une manière responsable en visant un équilibre entre le maintien d'une cohabitation harmonieuse avec les collectivités riveraines et l'offre de services aériens pertinents et compétitifs.

D'autre part, nous entendons accélérer la réalisation du projet d'amélioration des services ferroviaires passagers entre l'aéroport et le centre-ville, et favoriser les transports collectifs pour accéder à l'aéroport.

Enfin, un volet important de notre mission consiste à maximiser la création d'emplois et de valeur ajoutée en développant à leur plein potentiel les actifs sous notre responsabilité et en contribuant au développement touristique et international de Montréal.



LA DIRECTION

De gauche à droite // Jean Teasdale, vice-président, Services immobiliers et commerciaux // James C. Cherry, président-directeur général // Christiane Beaulieu, vice-présidente, Affaires publiques et communications // Pierre Gagnon, vice-président, Affaires juridiques et secrétaire // Philippe Rainville, vice-président, Finances et administration et chef de la direction financière // Normand Boivin, vice-président, Exploitation aéroportuaire et développement de l'aviation // Robert Landry, vice-président, Ingénierie et construction

TRANSPARENCE

TRANSPARENCE

Aéroports de Montréal a pour principe 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.

La Société rend compte de son administration de diverses façons, soit :

- en publiant un rapport annuel qui doit contenir, outre les états financiers vérifiés, des informations spécifiques relatives à la régie d'entreprise, à la rémunération des administrateurs et dirigeants, et aux dérogations à la politique d'achat ;
- en publiant des rapports trimestriels 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 une tournée annuelle des conseils de ville ou d'arrondissement des collectivités environnantes, dont Ahuntsic-Cartierville, Dorval, Lachine, LaSalle, Laval, Mont-Royal, Pointe-Claire et Saint-Laurent.

En sus du travail effectué avec le Comité consultatif communautaire, Aéroports de Montréal 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 par la Ville de Montréal (1), les villes de Dorval et Pointe-Claire et l'arrondissement de Saint-Laurent (1 chacun), Transports Canada (1), le Gouvernement du Québec (1), Nav Canada (1), les sociétés aériennes (3) et ADM (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 ADM.

Comité des exploitants de l'aéroport

Regroupant des membres de la direction de l'aéroport, les chefs d'escale de transporteurs, les représentants des services d'inspection fédéraux, de Nav Canada, des manutentionnaires et autres fournisseurs de services à l'aviation, ce comité veille à la coordination des activités aéroportuaires.

PLAN DIRECTEUR

Toute modification au plan directeur de l'un ou l'autre aéroport doit faire l'objet de consultations auprès de divers groupes selon ce qu'ADM juge approprié, mais devant obligatoirement inclure le Comité consultatif communautaire. Une fois les commentaires reçus, le projet de modification doit ensuite être déposé auprès du ministre des Transports du Canada.

PLAN D'UTILISATION DES SOLS

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

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

- en consultant le site Web d'Aéroports de Montréal à l'adresse www.admtl.com ;
- en composant les numéros des renseignements généraux (514 394-7377 ou 1 800 465-1213) ;
- en remplissant une carte-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.

De plus, 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 2700 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 GÉNÉRAUX ET À LA POLITIQUE D'ACQUISITION DE BIENS ET SERVICES D'AÉROPORTS DE MONTRÉAL, TOUS LES CONTRATS SUPÉRIEURS À 90 000 \$ DOIVENT FAIRE L'OBJET D'UN APPEL D'OFFRES PUBLIC, À MOINS QUE, POUR DES MOTIFS D'EFFICACITÉ ET DE PRATICABILITÉ, UNE DÉROGATION NE SOIT AUTORISÉE. 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. Dans la majorité des cas, l'octroi de ces contrats a fait l'objet d'appels d'offres sur invitation.
- B** Lorsque la technologie acquise demeure la propriété du fournisseur, est sous brevet ou licence ou que l'expérience et l'expertise spécialisée du fournisseur sont quasi exclusives ou lorsque 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 des contrats	Entrepreneur	Nature du contrat	Motif de l'octroi
1 686 300 \$	Chartrand Fortin Labelle Solutions inc.	Services de surveillance spécialisés	A
1 940 000 \$	Koné Québec inc.	Entretien des appareils de transport vertical	B
19 066 100 \$	SPVM	Services spéciaux de sécurité aéroportuaire	B

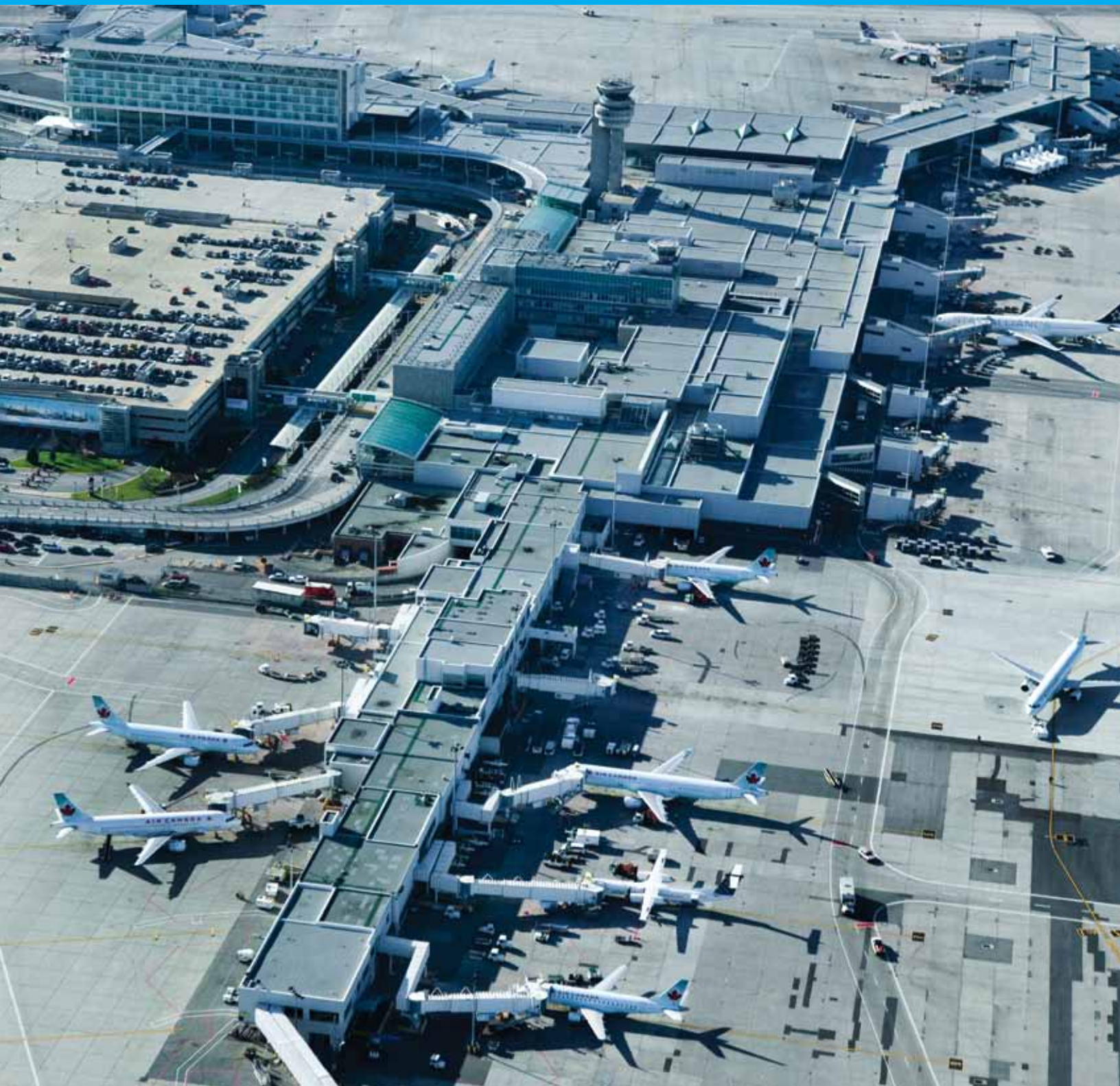
CONTRATS DE MOINS DE 1 M\$

Motif de dérogation A

Bell Mobilité Radio, Consoles radio et radios de communication – Pichette installations électriques inc., Travaux électriques – Service d'entretien Dupont, Services d'entretien ménager – Chartrand Fortin Labelle Solutions inc., Services de surveillance spécialisés – Produits Turf Care Canada Ltée, Acquisition d'équipements spécialisés

Motif de dérogation B

Brock Solution, Modification du logiciel de suivi des passagers – IBM Canada Ltée, Logiciel d'auto-étiquetage – Ascent Technology inc., Logiciel Smart Airport – Cofely GDF Suez, Intégration du Bag Tag Activation System (BTAS) – CIMSoft Corporation, Licences WonderWare



- destinations régulières
- destinations saisonnières

SERVICES PASSAGERS

80 DESTINATIONS RÉGULIÈRES ET 50 DESTINATIONS SAISONNIÈRES

31 DESTINATIONS INTERNATIONALES RÉGULIÈRES DANS 31 VILLES

Alger, Algérie // Amman, Jordanie // Amsterdam, Pays-Bas // Athènes, Grèce // Camaguey, Cuba // Cancun, Mexique
Casablanca, Maroc // Cayo Coco, Cuba // Cayo Largo, Cuba // Fort-de-France, Martinique // Francfort, Allemagne
Genève, Suisse (début juin 2009) // Holguin, Cuba // La Havane, Cuba // Londres (Heathrow), Royaume-Uni // Málaga, Espagne
Mexico, Mexique // Montego Bay, Jamaïque // Paris (CDG), France // Pointe-à-Pitre, Guadeloupe // Port-au-Prince, Haïti
Providenciales, Turks & Caicos // Puerto Plata, République Dominicaine // Puerto Vallarta, Mexique // Punta Cana,
République Dominicaine // Saint-Martin, Antilles néerlandaises // St-Pierre, St-Pierre-et-Miquelon // San Salvador, Bahamas
Santa Clara, Cuba // Varadero, Cuba // Zurich, Suisse

50 DESTINATIONS SAISONNIÈRES

Été (25) // Bâle-Mulhouse, Suisse // Barcelone, Espagne // Bordeaux, France // Bruxelles, Belgique
Deer Lake, Terre-Neuve // Dublin, Irlande // Îles de la Madeleine, Québec // Le Caire, Égypte // Lisbonne, Portugal
Londres (Gatwick), Royaume-Uni // Lyon, France // Madrid, Espagne // Marseille, France // Moscou, Russie
Munich, Allemagne // Nantes, France // Nice, France // Paris (Orly), France // Ponta Delgada, Portugal // Porto, Portugal
Rome, Italie // San Francisco, Californie // Toulouse, France // Venise, Italie // Vienne, Autriche

Hiver (25) // Acapulco, Mexique // Bridgestown, Barbade // Cienfuegos, Cuba // Cozumel, Mexique // Fort Myers, Floride
(début décembre 2009) // Huatulco, Mexique // Ixtapa/Zihuatanejo, Mexique // La Ceiba, Honduras
La Romana, République Dominicaine // Managua, Nicaragua // Manzanillo, Cuba // Manzanillo, Mexique
Nassau, Bahamas // Panama City, Panama // Porlamar, Vénézuëla // Roatan, Honduras // Sainte-Lucie, Sainte-Lucie
Samana, République Dominicaine // San Andres Island, Colombie // San José, Costa Rica // San Juan, Puerto Rico
San Salvador, El Salvador // Santiago, Cuba // Santo Domingo, République Dominicaine // Tampa, Floride

23 DESTINATIONS TRANSFRONTALIÈRES RÉGULIÈRES DANS 21 VILLES

Atlanta, GA // Boston, MA // Charlotte, NC // Chicago, IL // Cincinnati, OH // Cleveland, OH // Dallas/Fort Worth, TX
Denver, CO // Detroit, MI // Fort Lauderdale, FL // Hartford, CT // Houston, TX (début novembre 2009) // Las Vegas, NV
Los Angeles, CA // Miami, FL // Minneapolis/St. Paul, MN // New York (JFK), NY // New York (LGA), NY // Newark, NJ
Orlando (International), FL // Philadelphie, PA // Washington (Dulles), DC // Washington (Reagan), DC

26 DESTINATIONS DOMESTIQUES RÉGULIÈRES, DONT 12 AU QUÉBEC

Bagotville, QC // Baie-Comeau, QC // Bathurst, NB // Calgary, AB // Charlottetown, PE // Chibougamau, QC
Edmonton, AB // Fredericton, NB // Halifax, NS // Kuujuaq, QC // Kuujuarapik, QC // La Grande, QC // Moncton, NB
Mont-Joli, QC // Ottawa, ON // Québec, QC // Roberval, QC // Rouyn, QC // St-Jean, NB // Sept-Îles, QC
St. John's, NL // Toronto (Island), ON // Toronto (Pearson), ON // Val-d'Or, QC // Vancouver, BC // Winnipeg, MB

36 TRANSPORTEURS PASSAGERS

12 TRANSPORTEURS CANADIENS

Air Canada // Air Creebec // Air Inuit // Air Labrador (fin avril 2009) // Air Transat // CanJet // First Air // Porter
Provincial Airlines // Skyservice // Sunwing // WestJet

18 TRANSPORTEURS INTERNATIONAUX

Aeromexico // Air Algérie // Air France // Air Saint-Pierre // British Airways // Corsair // Cubana de Aviación // Egyptair // KLM
Lufthansa // Mexicana // Olympic Airlines (fin septembre 2009) // Royal Air Maroc // Royal Jordanian // SATA Internacional
SWISS // Thomas Cook // Transaero

6 TRANSPORTEURS AMÉRICAINS

American Airlines // Continental Airlines // Delta // Northwest // United Airlines // US Airways

23 TRANSPORTEURS TOUT-CARGO

Air Inuit, division HQ // Ameriflight LLC // Ameristar Jet Charter // Antonov Design Bureau // Arrow Cargo // Atlas Air
CargoJet // Cargolux // Castle Aviation // Dubai Air Wing // FedEx // Gulf and Caribbean Air // Kalitta Flying Services
Kelowna Flightcraft // Morningstar Air Express // Nolinor Aviation // Prince Edward Air // Purolator // DB Schenker
Skylink Aviation // UPS // USA Jet Airlines // Volga Dnepr Airlines

English copies of this report are available from:
Public Affairs and Communications, Aéroports de Montréal
800 Leigh-Capreol Place, Suite 1000, Dorval, Québec H4Y 0A5 CANADA
Telephone: 514 394-7200 // Fax: 514 394-7356 // www.admtl.com



LOGO FSC
À POSITIONNER