



Crédit photo : Jean-François Savaria

2023



Aéroports
de **Montréal**

Rapport annuel



**Un regard tourné
vers l'avenir pour
façonner les aéroports
de demain.**



Table des matières

	Profil d'entreprise PAGE 04		Revue des activités PAGE 18		Rapport sur la gouvernance PAGE 105
	Faits saillants PAGE 07		Rapport de durabilité PAGE 38		Planification stratégique 2024-2028 PAGE 114
	Message de la direction PAGE 10		Index du contenu GRI PAGE 67		Transparence PAGE 119
	2023 en bref PAGE 15		Analyse par la direction de la situation financière PAGE 91		États financiers consolidés PAGE 126



Profil d'entreprise

 PROFIL D'ENTREPRISE	FAITS SAILLANTS	MESSAGE DE LA DIRECTION	2023 EN BREF	REVUE DES ACTIVITÉS	RAPPORT DE DURABILITÉ	INDEX DU CONTENU GRI	ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE	RAPPORT SUR LA GOUVERNANCE	PLANIFICATION STRATÉGIQUE 2024-2028	TRANSPARENCE	ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
--	-----------------	-------------------------	--------------	---------------------	-----------------------	----------------------	---	----------------------------	-------------------------------------	--------------	-----------------------------

Profil d'organisation

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

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

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

L'Aéroport international Montréal-Trudeau et l'Aérocity internationale de Mirabel constituent d'importants pôles d'activité économique et des atouts de développement pour le grand Montréal.

Trente-six transporteurs de passagers et sept transporteurs tout-cargo relient Montréal à un nombre important de destinations dans le monde. En 2023, quelque 21,2 millions de passagers et 215 660 tonnes métriques de marchandises ont transité par YUL et par YMX.



Mission d'ADM

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

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





Faits saillants

Sources de revenus en millions de dollars

(Et comparaison avec 2022)



247,0\$

29,1%

Activités
non aéronautiques

+21,5% vs 2022



323,0\$

38,1%

Activités
aéronautiques

+33,5% vs 2022



277,9\$

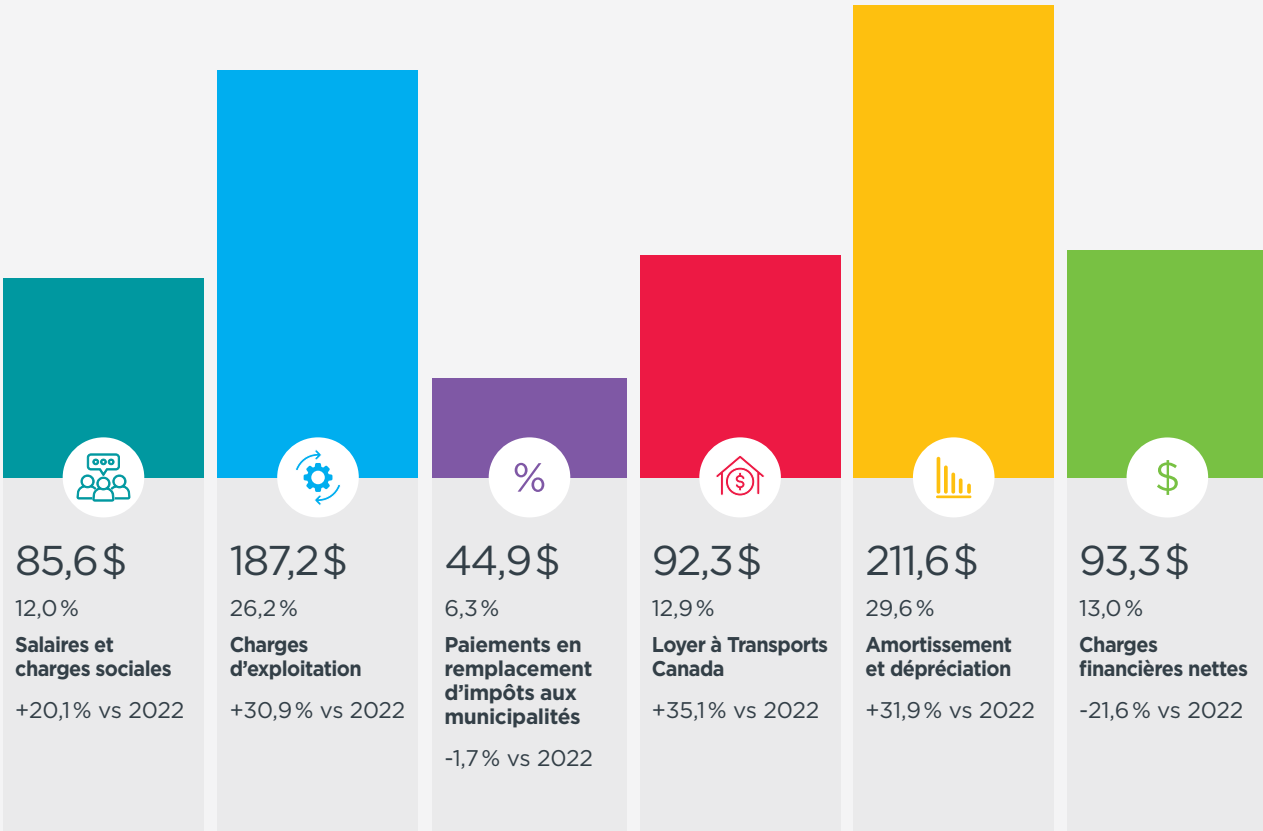
32,8%

Frais d'améliorations
aéroportuaires

+34,3% vs 2022

Types de dépenses en millions de dollars

(Et comparaison avec 2022)



85,6\$

12,0%

Salaires et
charges sociales

+20,1% vs 2022



187,2\$

26,2%

Charges
d'exploitation

+30,9% vs 2022



44,9\$

6,3%

Paiements en
remplacement
d'impôts aux
municipalités

-1,7% vs 2022



92,3\$

12,9%

Loyer à Transports
Canada

+35,1% vs 2022



211,6\$

29,6%

Amortissement
et dépréciation

+31,9% vs 2022



93,3\$

13,0%

Charges
financières nettes

-21,6% vs 2022

Rétrospective financière en milliers de dollars

	2023	2022	2021	2020	2019
Produits	847 912 \$	652 139 \$	277 745 \$	282 160 \$	707 049 \$
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	132 905 \$	45 322 \$	(230 819) \$	(233 994) \$	97 799 \$
BAIIA	437 908 \$	323 876 \$	63 605 \$	40 780 \$	353 607 \$
Investissements	249 683 \$	67 953 \$	51 838 \$	247 709 \$	351 706 \$

Exploitation 2019 - 2023

TRAFIC DE PASSAGERS

2023	21 173 941
2022	15 980 670
2021	5 201 691
2020	5 436 998
2019	20 306 536

VOLUME DE FRET (t)

2023	215 660
2022	214 879
2021	192 208
2020	179 815
2019	233 163

MOUVEMENTS D'AÉRONEFS

2023	221 118
2022	201 638
2021	127 758
2020	121 419
2019	266 228



Message de la direction

 MESSAGE DE LA DIRECTION	PROFIL D'ENTREPRISE	FAITS SAILLANTS	2023 EN BREF	REVUE DES ACTIVITÉS	RAPPORT DE DURABILITÉ	INDEX DU CONTENU GRI	ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE	RAPPORT SUR LA GOUVERNANCE	PLANIFICATION STRATÉGIQUE 2024-2028	TRANSPARENCE	ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
---	------------------------	-----------------	--------------	------------------------	--------------------------	-------------------------	--	-------------------------------	---	--------------	--------------------------------

Un vent de (re)nouveau

Une année record, de changements et d'action! Voilà ce qu'on souhaite que les gens retiennent quand ils pensent à leurs sites aéroportuaires de YUL et de YMX en 2023.

Alors qu'il n'y a pas si longtemps, en pleine pandémie, on s'inquiétait à savoir quand et si les Québécois allaient retrouver le goût du voyage, on peut affirmer aujourd'hui que ces préoccupations sont loin derrière nous.

Les passagers sont non seulement de retour, ils le sont en force! Si bien que plus de 21 millions d'entre eux auront été accueillis à notre aéroport international dans les 12 derniers mois. Du jamais vu à Montréal. C'est donc dire que davantage de gens ont fréquenté nos installations qu'en 2019, qui demeurait jusqu'à tout récemment notre année de référence. La saison estivale aura d'ailleurs été particulièrement occupée. Cet achalandage nous aura permis de surpasser tous les autres grands aéroports canadiens au chapitre de la croissance du trafic de passagers.

YUL a donc repris avec aplomb son rôle de plaque tournante du trafic international. Avec 157 destinations desservies au départ de Montréal et 36 transporteurs qui y opèrent, il y a de quoi être fiers de l'offre de services aériens à partir de la capitale mondiale de l'aviation civile.

Évidemment, la croissance a amené son lot de défis et aura aussi mis en lumière certains enjeux, particulièrement au niveau des accès à Montréal-Trudeau. Face à cette situation, notre équipe a travaillé activement et rapidement avec nos partenaires afin de trouver des solutions d'amélioration à court terme. Celles-ci, dévoilées à l'automne et qui consistent notamment en l'ajout de débarcadères alternatifs ainsi que la révision de la grille tarifaire de nos parcs de stationnement, permettront d'alléger la circulation sur le débarcadère principal en façade de l'aérogare dès mai 2024.



Un regard tourné vers l'avenir

En plus de s'être penchée sur la mise en place de solutions à court terme pour améliorer l'expérience des usagers à YUL, notre organisation a aussi poursuivi ses efforts en cours d'année pour préparer l'avenir grâce à des interventions durables qui régleront de façon pérenne les enjeux de congestion sur le site.

Rendus publics depuis peu, les plans de développement des infrastructures d'accueils permettront, à terme, de tripler la capacité du débarcadère, d'aménager des places de stationnement de proximité et de reconfigurer le réseau routier pour s'arrimer aux nouveaux débarcadères.

De plus, pour répondre à la croissance de la demande du trafic aérien, ADM s'est engagée à accélérer d'ici 2028 le séquençement de ses travaux afin de permettre l'accroissement de la capacité côté air avec l'ajout de barrières satellites et l'augmentation de la capacité de traitement des bagages. Un plan ambitieux, mais tout à fait réalisable, qui changera définitivement le visage de l'Aéroport international Montréal-Trudeau et sera bénéfique pour toute la communauté montréalaise.

Du côté de YMX, les projets ont continué à s'enchaîner à vitesse grand V. Notre site continue sur sa belle lancée et se positionne plus que jamais comme destination prisée pour de nombreux partenaires qui choisissent d'y établir leurs activités. Notre aérocity affiche même une des

croissances les plus importantes parmi les sites industriels du grand Montréal.

YMX représente aujourd'hui un espace rassembleur où l'industrie aérospatiale s'épanouit et brille à l'échelle mondiale grâce à l'expertise du Québec, mais également un pilier de la transition écologique et un maillon vital de la chaîne logistique québécoise. Les perspectives pour le futur sont porteuses d'espoir et de promesses. La création éventuelle d'une zone d'innovation par le gouvernement du Québec englobant le pôle Mirabel constitue notamment un jalon important du développement du site.

En 2023, nous étions particulièrement heureux d'y accueillir la construction du tout nouveau Centre d'excellence du A220, l'avion le plus performant au monde. Un projet qui contribuera à la création d'une centaine de nouveaux emplois de qualité qui viendront s'ajouter aux quelque 8 000 postes déjà générés par les activités de l'Aérocity internationale de Mirabel.

Le chapitre qui est en train de s'écrire à YMX est certes glorieux. Malgré cela, ADM ne peut pas renier l'histoire. Dans son désir de contribuer au patrimoine mémoriel du Québec, tout en offrant du réconfort aux familles qui ont été touchées par des expropriations difficiles à la fin des années 60 sur les terres abritant maintenant le site aéroportuaire, notre organisation a décidé de consacrer au Centre de mémoire collective de l'expropriation de Mirabel un terrain de 41 200 m² qui lui permettra de recevoir des visiteurs et d'entreprendre un nouveau dialogue avec le public. Un geste symbolique, un geste important. Parce que c'est en respectant le passé que nous devons continuer de bâtir notre avenir.



Façonner les aéroports de demain

Au chapitre des nouveautés, ADM a lancé à l'été 2023 la plus grande consultation publique de son histoire avec VOX. Axée spécifiquement sur le futur de YUL et accessible via une plateforme en ligne, celle-ci aura permis à près de 2 500 répondants, constitués de citoyens et d'usagers de l'aéroport, de partager leur opinion sur son développement futur.

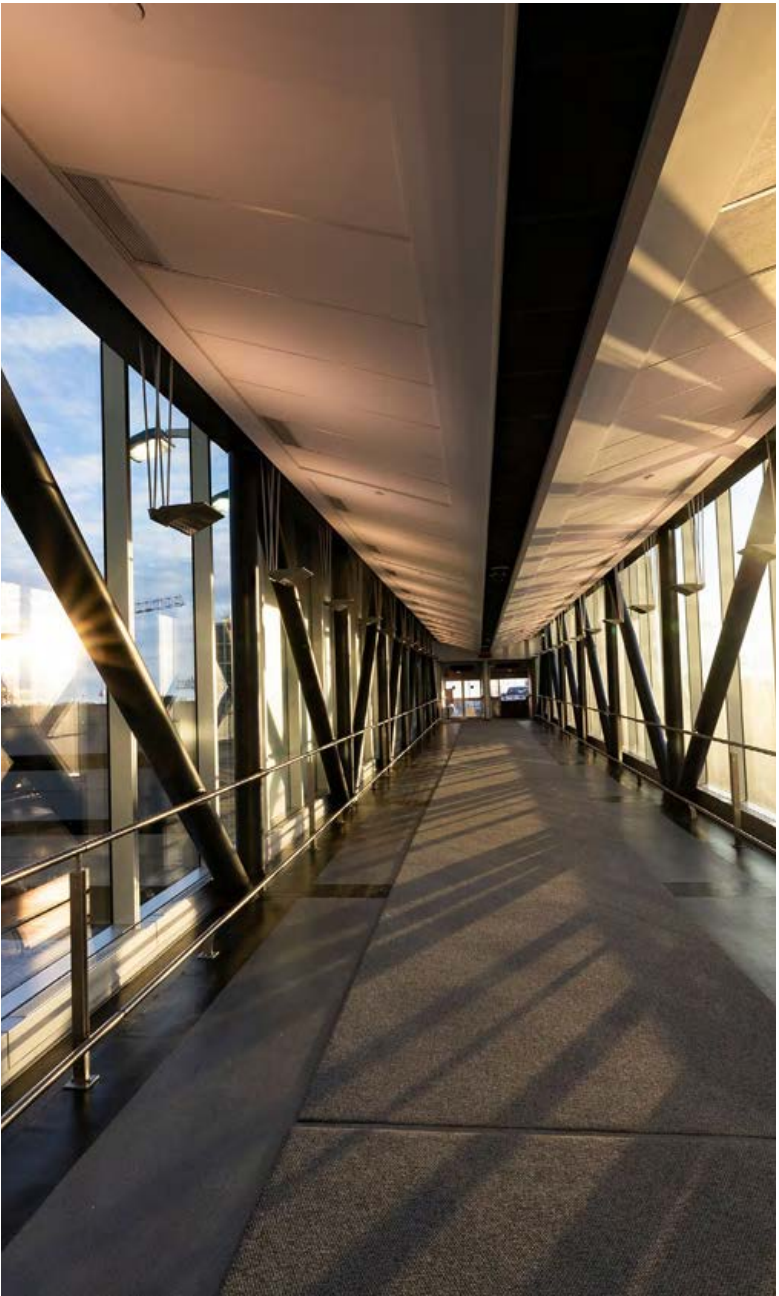
Il s'agissait d'une toute première étape dans la mise à jour des plans directeurs des sites aéroportuaires, une approche d'engagement taillée sur mesure et inspirée des meilleures pratiques de consultation publique. De plus, dans le cadre de l'exercice, une série de rencontres a été organisée avec les parties prenantes d'ADM, y compris notamment des représentants des villes avoisinantes aux sites aéroportuaires, les membres du Conseil d'administration, les principaux transporteurs aériens opérant à YUL, des groupes environnementaux, des partenaires liés aux secteurs de l'aéronautique et des locataires industriels de YMX ainsi que les chambres de commerce de Montréal et de Mirabel. Les résultats obtenus auront permis de bonifier les travaux de planification menés par nos équipes, qui sont d'ailleurs bien avancées dans la conception des plans directeurs qui couvriront la période allant jusqu'en 2043 et qui seront déposés au ministre fédéral des Transports

à la fin 2024. Ceux-ci, qui doivent être mis à jour tous les 10 ans, constituent des outils de planification essentiels à la création d'une stratégie à long terme qui sert ensuite de cadre aux futures activités de développement des sites, tout en assurant la flexibilité nécessaire pour répondre aux conditions changeantes de l'industrie.

Nos équipes travaillent depuis l'automne dernier à l'élaboration de ces plans, tout en s'étant penchées en parallèle sur la réalisation d'un document essentiel à leur conception et qui s'alimente aussi des consultations menées dans les derniers mois, soit notre plan stratégique quinquennal. Celui-ci se décline en plans sectoriels et il vous est d'ailleurs présenté sous forme de résumé dans le présent [Rapport annuel](#).

Bien que quelques étapes soient encore nécessaires afin de boucler l'exercice, nous pouvons déjà dire que la durabilité occupera une place de choix dans l'élaboration des plans directeurs pour YUL et pour YMX. Engagée sur cette voie depuis quelques années déjà, ADM s'est donnée comme objectif d'opérer des sites aéroportuaires de référence, sécuritaires, influents dans le secteur d'activité et reconnus dans la communauté par des pratiques durables et une responsabilité sociale marquée.

En 2023, ADM a d'ailleurs publié son tout premier [Plan de durabilité 1.0](#), élaboré à partir d'une démarche stratégique définie en fonction des risques et des possibilités auxquels notre organisation est exposée et des attentes de nos différentes parties prenantes, lequel comprend d'ailleurs les paramètres de notre feuille de route afin d'atteindre zéro émission nette (ZEN) d'ici 2040.



Une gouvernance remaniée

Du côté de la gouvernance, des changements notables sont aussi survenus en 2023.

Avec nos entrées en fonction, ADM compte maintenant sur un nouveau président-directeur général en plus d'une nouvelle nomination à la tête de la présidence de son Conseil d'administration. Nous tenons à remercier nos prédécesseurs respectifs, Philippe Rainville et Danielle Laberge, qui auront notamment piloté notre organisation dans un temps de grandes turbulences et réussi à la remettre en bonne position pour relever les défis à venir.

Nous souhaitons également souligner l'excellente collaboration des nombreux partenaires des communautés de YUL et de YMX qui ont facilité cette transition avec une grande ouverture. ADM a la chance d'évoluer dans un écosystème extrêmement bien rodé, où l'entraide et le respect sont des valeurs partagées par tous.

Nous ne pouvons non plus passer sous silence l'accueil qui nous a été réservé par les membres du Conseil d'administration et par les employés d'ADM. Nous les remercions pour le vote de confiance.

Nous terminons d'ailleurs sur cette note. Nos employés ont connu une année exceptionnelle. Ils ont su maintenir le cap à travers les changements et les nouveautés. Jour après jour, ils ont donné le meilleur d'eux-mêmes afin d'offrir un service à la hauteur des attentes de nos passagers et de nos clients. Leur dévouement leur aura permis de traverser une année parfois difficile, mais surtout exaltante, avec un nombre record de voyageurs à YUL et des projets à profusion sur nos deux sites.

Merci à tous ceux qui ont contribué à faire de 2023 une année aussi mémorable.

Soyez fiers du travail accompli!



Yves Beauchamp

Président-directeur
général



Mélanie Kau

Présidente du Conseil
d'administration

À la mémoire d'Elias Kamou :

Le 8 juillet 2023, Elias Kamou, qui œuvrait à YUL dans l'équipe de notre partenaire Equans, responsable des opérations de la salle à bagages internationale et domestique, perdait la vie dans l'exercice de ses fonctions lors d'un tragique accident de travail. À la suite de cette journée noire, c'est toute la communauté aéroportuaire qui s'est alors retrouvée en deuil et fortement ébranlée.

Afin de ne jamais oublier cet homme apprécié des autres employés, qui le décrivaient comme étant une personne au grand cœur, de confiance et qui aimait aider les autres sans rien attendre en retour, ADM a notamment produit une plaque commémorative qui a été installée dans l'aérogare.

Par son sourire, sa gentillesse, son sens de l'éthique et sa persévérance, Elias Kamou aura marqué à tout jamais ses collègues. ADM tient à réitérer ses plus sincères condoléances à ses enfants, à son épouse ainsi qu'à ses proches.



2023 en bref

PROFIL D'ENTREPRISE	FAITS SAILLANTS	MESSAGE DE LA DIRECTION	REVUE DES ACTIVITÉS	RAPPORT DE DURABILITÉ	INDEX DU CONTENU GRI	ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE	RAPPORT SUR LA GOUVERNANCE	PLANIFICATION STRATÉGIQUE 2024-2028	TRANSPARENCE	ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
------------------------	-----------------	----------------------------	------------------------	--------------------------	-------------------------	--	-------------------------------	---	--------------	--------------------------------



YUL en mode recrutement

Afin de pallier les enjeux de pénurie de main-d'œuvre qui ont particulièrement touché son secteur d'activité, ADM organise deux foires à l'emploi dans l'aérogare à YUL. Réunissant plus de 40 exposants issus de la grande communauté aéroportuaire, les représentants de chacune des organisations présentes ont pu s'entretenir avec des candidats potentiels, leur présenter les postes à pourvoir et répondre à leurs questions. Les deux événements ont été un grand succès avec plus de 1 000 participants pour la première édition qui a eu lieu au printemps et le double pour la deuxième s'étant tenue à l'automne!



Les employés de YUL reconnus par les « World Airport Awards » de Skytrax

YUL se démarque lors des « World Airport Awards » 2023 de Skytrax alors que les employés de la communauté aéroportuaire remportent le premier prix dans la catégorie « Best Airport Staff Service » (meilleur service de la part du personnel aéroportuaire) en Amérique du Nord. Cette distinction vient récompenser l'excellent travail des employés de la communauté qui continuent de se démarquer pour la qualité de leur accueil et leur volonté à mettre l'expérience des passagers au cœur de leurs préoccupations.



ADM accueille son nouveau PDG

Le retour du long congé de la fête du Travail marque l'entrée en poste d'Yves Beauchamp en tant que président-directeur général d'ADM. Un moment fort important pour ADM, qui a le plaisir d'accueillir ce gestionnaire d'expérience dont l'expertise et les compétences quant à la gestion d'organisations évoluant dans des environnements complexes et hautement politisés constituent d'indéniables atouts pour le futur développement des sites aéroportuaires. Yves Beauchamp a succédé à Philippe Rainville, qui a pris une retraite bien méritée après un passage remarqué de plus de 15 ans au sein d'ADM, dont les 6 dernières années à sa tête.



De nouvelles connexions à travers le monde

Plusieurs nouvelles liaisons aériennes s'ajoutent à l'offre de YUL dont Copenhague, Ponta Delgada et la Nouvelle-Orléans. Montréal devient également la deuxième ville au Canada à accueillir les opérations de la prestigieuse compagnie aérienne Emirates, qui propose des arrivées et des départs vers Dubaï à des moments moins achalandés de la journée. Cela s'inscrit d'ailleurs dans les démarches d'ADM, qui souhaite établir davantage de liaisons vers des destinations notoires hors des périodes de grandes affluences. Au total, 157 destinations directes sont proposées au départ de Montréal en 2023, ce qui permet à l'aéroport de reprendre fièrement son rôle à titre de plaque tournante du trafic aérien.



Un baume sur le passé de Mirabel

ADM annonce qu'un espace de 41 200 m², situé à l'entrée du site de YMX, sera consacré à la mise en place d'un lieu commémoratif destiné aux « personnes expropriées de Mirabel ». Le terrain est mis à la disposition du Centre de mémoire collective de l'expropriation de Mirabel (CMCEM), qui prévoit d'y ériger un monument conçu par le sculpteur québécois Armand Vaillancourt.



Un record de 21,2 millions de passagers

Pour la toute première fois de son histoire, YUL atteint le nombre record de 21,2 millions de passagers accueillis au cours d'une même année. Pour l'occasion et de façon à célébrer cet important jalon, un cadeau spécial est offert au 21 millionième passager, qui juste avant de prendre place à bord de son vol, se voit être l'heureux gagnant d'un repas chez Carlos & Pepe's, d'un traitement VIP au Balnea Spa et à la Cyber Station ainsi que 2 000 \$ en argent comptant!



Revue des activités

	REVUE DES ACTIVITÉS	PROFIL D'ENTREPRISE	FAITS SAILLANTS	MESSAGE DE LA DIRECTION	2023 EN BREF	RAPPORT DE DURABILITÉ	INDEX DU CONTENU GRI	ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE	RAPPORT SUR LA GOUVERNANCE	PLANIFICATION STRATÉGIQUE 2024-2028	TRANSPARENCE	ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
--	------------------------	------------------------	-----------------	----------------------------	--------------	--------------------------	-------------------------	--	-------------------------------	---	--------------	--------------------------------

Exploitation aéroportuaire

Trafic de passagers

L'année 2023 aura été marquée par un achalandage record à YUL alors que plus de 21 millions de passagers y sont accueillis pour la toute première fois de son histoire, soit une hausse significative de 32,5 % par rapport à 2022 et de 4,3 % par rapport à 2019, qui constituait toujours l'année de référence prépandémique pour ADM.

Il est à noter que la saison estivale a été particulièrement occupée, et que cette croissance a continué à se matérialiser au 4^e trimestre avec une croissance de 8,9 % par rapport à 2019.

C'est le secteur international qui a connu la plus forte croissance avec une augmentation de 38,7 %, tandis que le transfrontalier termine l'année à 36,5 % de plus que l'année 2022. Le secteur domestique a, quant à lui, augmenté de 21,8 % par rapport à l'an passé, mais se retrouve toujours à -8,3 % par rapport au trafic de 2019.

	2023	2022	2019	Variation 2023-2019	Variation 2023-2022
1 ^{er} trimestre	4 519 429	2 244 165	4 677 459	-3,4 %	101,4 %
2 ^e trimestre	5 295 753	3 997 361	5 010 242	5,7 %	32,5 %
3 ^e trimestre	6 379 996	5 407 712	6 046 763	5,5 %	18,0 %
4 ^e trimestre	4 978 763	4 331 432	4 572 072	8,9 %	14,9 %
Total	21 173 941	15 980 670	20 306 536	4,3 %	32,5 %

21 millions
de passagers
en 2023

+32,5 % +4,3 %
versus 2022 versus 2019

Services et mouvements aériens

Face à une demande soutenue, l'offre de services aériens proposée par les transporteurs a également continué de s'enrichir au départ de Montréal proposant ainsi toujours plus de destinations aux voyageurs d'ici et de possibilités de visite aux nombreux touristes accueillis dans la métropole.

La bonification de l'offre de sièges à l'international, en particulier vers l'Europe, a contribué à la bonne performance du secteur.

Plusieurs nouvelles destinations internationales ont été inaugurées en 2023, notamment Copenhague et Dubaï. Air Canada a continué de bonifier son offre globale en ajoutant des liens directs vers des destinations comme Fort McMurray au domestique, La Nouvelle-Orléans au transfrontalier ainsi qu'Amsterdam et Toulouse à l'international. De son côté, Air Transat a continué de développer son offre de sièges à l'international, en particulier vers l'Europe et le segment du Mexique et des Caraïbes ainsi que vers le sud des États-Unis.

Au total, ce sont 36 transporteurs qui ont opéré à YUL en 2023, comparativement à 34 en 2022 et à 35 en 2019. Notons l'arrivée des transporteurs Lynx en juin, Emirates en juillet et Arajjet en novembre.

Au cours de l'année, un total global de 157 destinations régulières et saisonnières, soit 87 à l'international, 32 aux États-Unis et 38 au Canada, ont été offertes au départ de YUL. À titre comparatif, 152 liaisons directes avaient été accueillies en 2019 à Montréal-Trudeau et 148 en 2022.

Quant aux mouvements d'aéronefs de passagers commerciaux à YUL, une hausse de 16,4 % a été observée par rapport à 2022. Le nombre de mouvements à YUL s'établit alors à 83,6 % du niveau de 2019, année de référence, et démontre de façon éloquente que le nombre de mouvements n'est pas nécessairement corrélé à la croissance de passagers.

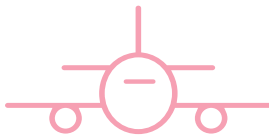
En fin d'année, un total global de

157 destinations régulières et saisonnières



36 Transporteurs qui ont opéré à YUL en 2023

comparativement à 34 en 2022 et à 35 en 2019



Mouvements d'aéronefs de passagers commerciaux à YUL

une hausse de
16,4 %
par rapport à 2022

83,6 % du niveau de 2019

Fret aérien

L'augmentation du nombre de vols à destination de YUL par rapport à 2022 a entraîné une hausse de la capacité disponible pour le transport du fret et a généré une croissance de l'activité cargo par rapport à l'année précédente. En contrepartie, la capacité bonifiée observée à YUL peut expliquer en partie la baisse observée à YMX.

Volume de fret ayant transité
par les sites aéroportuaires (t)

	2023	2022	2019	Variation 2023-2019	Variation 2023-2022
YMX	76 909	88 659	102 885	-25,2 %	-13,3 %
YUL	138 751	126 220	130 278	+6,5 %	+9,9 %
TOTAL	215 660	214 879	233 163	-7,5 %	+0,4 %



Opérations, Sûreté et sécurité

Avec le trafic de passagers qui a atteint des niveaux records à YUL, les équipes chargées d'assurer l'efficacité des opérations sur les sites aéroportuaires d'ADM sont demeurées en action afin de veiller à améliorer de façon continue le parcours des passagers. Plusieurs initiatives ont ainsi été mises en place dans l'aérogare et du côté air au cours de l'année afin ultimement d'offrir l'expérience la plus sécuritaire, fluide et efficiente possible aux voyageurs et aux partenaires de la communauté.

Parmi celles-ci :

- Un investissement de plus de 40 millions de dollars a été fait pour améliorer de façon significative l'efficacité des installations pour le traitement des bagages avec l'ajout d'un cinquième appareil d'imagerie et la construction d'une nouvelle salle de fouille constituée de dix postes. La capacité de traitement de la salle à bagages domestique et internationale est ainsi passée de 2 200 à 2 800 valises à l'heure.
- Après la livraison de la première phase en décembre 2019, la deuxième phase du Centre de correspondance à YUL a été achevée. Les parcours de correspondance sont maintenant regroupés et simplifiés alors que les passagers peuvent maintenant se diriger à un seul endroit et n'ont plus à choisir entre un parcours de correspondance domestique, international ou transfrontalier. Une destination unique qui permet également d'offrir une meilleure fluidité dans le corridor des arrivées.

- ADM a collaboré activement avec les transporteurs et les manutentionnaires dans la transition des licences d'exploitation de ces derniers. Pour donner suite à une recommandation de l'Association du transport aérien international (IATA), le nombre de licences a en effet été limité à trois prestataires afin de trouver un juste équilibre pour maintenir une offre diversifiée tout en optimisant l'utilisation des ressources à YUL. Des rencontres hebdomadaires ont ainsi eu lieu avec l'ensemble des manutentionnaires afin d'assurer une transition harmonieuse et efficace. Un important changement qui a été fait de façon réfléchie et qui a permis une amélioration continue des services offerts au sol.
- L'équipe des Mesures d'urgence a organisé l'exercice à grand déploiement OZONE sur le site de l'Aérocité internationale de Mirabel. Réunissant plus de 100 figurants et participants, ce genre d'activité – qui se déroule en alternance entre les sites de YUL et de YMX – est obligatoire en vertu du bail qui lie ADM à Transports Canada et vise à améliorer les procédures en place, à valider le niveau de formation, en plus de tester la collaboration avec différents partenaires de la communauté aéroportuaire. En novembre, un exercice d'urgence de table baptisé NOVA a été organisé à YUL afin de valider les actions à mettre en place dans un scénario d'accident ou d'incident d'aéronef à l'aéroport.



- Un véritable **virage technologique** a été entrepris avec l'installation dans les zones de départ de 180 nouvelles bornes d'enregistrement plus accessibles et équipées d'une technologie avancée. Ce projet d'envergure a été mené en collaboration avec l'aéroport international Pearson de Toronto et l'aéroport international de Calgary, ce qui a permis un partage des bonnes pratiques et des leçons apprises sur chacun des sites, en plus d'offrir une expérience d'interaction uniformisée. Ces nouvelles bornes, qui représentent un investissement de 10 millions de dollars, facilitent ainsi l'expérience des voyageurs tout en assurant un service de qualité en matière d'accessibilité.
- ADM a signé une entente de partenariat dans le cadre d'un projet de recherche visant l'optimisation des opérations hivernales des pistes d'aéroport. Pilotée par le Laboratoire international des matériaux antigivre (LIMA) de l'Université du Québec à Chicoutimi (UQAC) et formé via le Consortium de recherche et d'innovation en aérospatiale au Québec (CRIAQ), cette entente permet à ADM d'approfondir ses connaissances et d'optimiser la quantité de produits déglacants à utiliser, réduisant par le fait même les impacts nocifs de ceux-ci sur certains composants d'aéronefs ainsi que le coût associé aux activités hivernales. À la fin janvier 2024, les équipes de LIMA et d'ADM ont aussi effectué des essais sur le terrain, sur le site de

YMX, afin d'évaluer les produits et de valider les observations dans toutes sortes de conditions météorologiques différentes. Pour l'occasion, une glace artificielle a même été créée.

- Le Centre de collaboration des opérations aéroportuaires (CCOA) a ouvert avec pour mission de regrouper divers représentants d'ADM et des partenaires aéroportuaires en un seul lieu afin d'avoir une vision commune des opérations et de faciliter la prise de décision concertée. Ce nouveau CCOA permet en effet d'assurer la sécurité, la fluidité des opérations et de l'expérience client, et ce, particulièrement lors de périodes de pointes sur le site de YUL.
- Afin de maintenir ses installations aux normes de fiabilité et de sécurité tout en assurant la fluidité de ses opérations, ADM a officiellement déclassé la piste 10-28 à YUL. Peu utilisée au cours des 10 dernières années, elle est maintenant devenue la voie de circulation C. La configuration de la piste générerait en effet plusieurs enjeux de sécurité et de capacité puisqu'elle était plus courte que les deux autres et n'avait pas de voie de circulation parallèle.



La Sûreté aéroportuaire a notamment :

- Bonifié l'expertise d'intervention auprès de la clientèle plus vulnérable grâce à une entente de partenariat avec le YMCA. L'organisme – qui est de retour à YUL après une absence prolongée due à la pandémie – permet d'assurer la présence d'intervenants spécialisés en santé mentale et en itinérance dans l'aérogare.
- Coordonné la seconde édition du Festival aéronautique VOLARIA sur le site de YMX afin de veiller à la sécurité des opérations et des installations durant cet événement de grande envergure. Les équipes de la Sûreté étaient aussi présentes tout au long de cette fin de semaine qui a accueilli de nombreux festivaliers venus assister à des spectacles d'acrobaties aériennes, à la performance des célèbres Thunderbirds de l'Armée de l'air américaine et qui se sont informés sur les métiers de l'industrie grâce au Salon de l'emploi en aérospatiale. Une deuxième édition qui fut réussie en grande partie grâce à l'implication des équipes d'ADM.

- Célébré ses 25 ans lors d'une soirée qui a accueilli une centaine d'employés, des anciens d'ADM ainsi que des partenaires. L'événement était l'occasion de célébrer la mise en opération de la Sûreté qui a su, très jeune, tracer le parcours qu'on lui connaît aujourd'hui. La Sûreté aéroportuaire d'ADM compte maintenant plus de 200 membres répartis dans diverses unités spécialisées, qui travaillent chaque jour en collaboration avec divers partenaires afin d'assurer la protection des passagers, des travailleurs et des installations.
- Reçu le premier de cinq nouveaux camions de pompiers de type Gen 3 Striker 6X6 ARFF livré par la compagnie Oshkosh pour le Service d'incendie d'ADM (SIADM) et qui seront éventuellement déployés à YUL et à YMX. Ces nouveaux véhicules permettront de remplacer la flotte vieillissante des camions de pompiers actuels, qui avaient en moyenne entre 18 et 25 ans. Ces véhicules Striker sont aussi équipés à la fine pointe de la technologie et l'acquisition de ceux-ci permettra aux équipes d'ADM d'être plus efficaces et rapides lors des incidents requérant le SIADM.



Sécurité des opérations aéroportuaires

Système de gestion de la sécurité des opérations côté piste (SGS)

Le système de gestion de la sécurité des opérations côté piste (SGS) permet d'établir des moyens de défense solides afin de déceler les risques pour la sécurité de l'aviation civile. ADM a une grande confiance en la robustesse du système en place. Celui-ci est entre autres soutenu par un programme d'assurance qualité qui inclut la conduite d'audits internes et externes basés sur un cycle réglementaire de trois ans. Le SGS fait aussi l'objet d'une reddition de comptes deux fois par année auprès de son Conseil d'administration. Les processus liés au SGS sont aussi révisés de façon régulière, afin d'être conformes aux exigences réglementaires de Transports Canada.

En 2023, en plus de permettre d'accroître la fluidité opérationnelle, le déploiement de nouvelles licences d'exploitation des manutentionnaires au sol aura permis d'améliorer la sécurité aéroportuaire. Les nouvelles exigences incluses dans ces licences imposent en effet des obligations de performance en la matière et l'équipe d'ADM assure une surveillance et un suivi à ce niveau.

En cours d'année, Transports Canada a également manifesté son intention de revoir la réglementation aérienne en matière de système de gestion de la sécurité. Les nouvelles exigences réglementaires suivront les dispositions de l'Annexe 19 de l'OACI. Cette annexe concerne précisément le système de gestion de sécurité. ADM a mis en place un plan de travail échelonné sur plusieurs mois afin de rencontrer ces nouvelles exigences.

Gestion de la faune

Afin de réduire les risques liés aux activités de la faune autour de ses installations et dans les environs, ADM peut compter sur les services d'Environnement Faucon (FAUCON), une équipe multidisciplinaire unique au Canada, spécialisée en gestion de la faune et possédant plus de 25 années d'expérience. FAUCON contrôle chaque année plus de 150 000 oiseaux et mammifères sur les deux sites d'ADM.

En 2023, les efforts consentis en matière de gestion de la faune ont été maintenus afin de préserver un niveau de risque aviaire sécuritaire.



Semaine nationale de la sécurité aéroportuaire

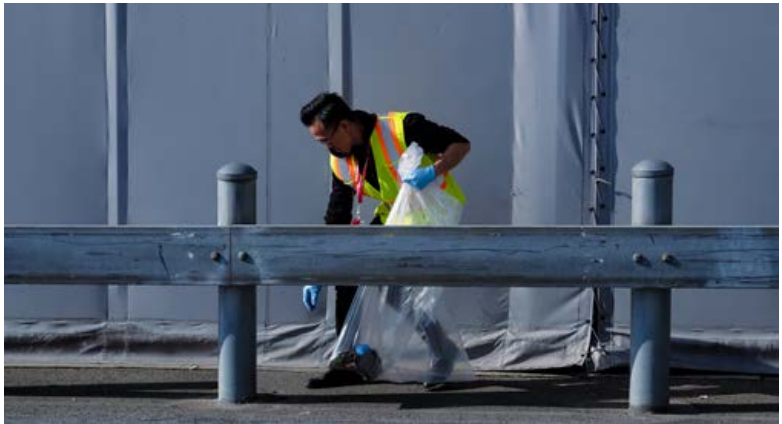
Encore cette année, ADM a profité de la Semaine nationale de la sécurité aéroportuaire qui a eu lieu au mois de septembre pour bonifier ses initiatives de sensibilisation à l'interne.

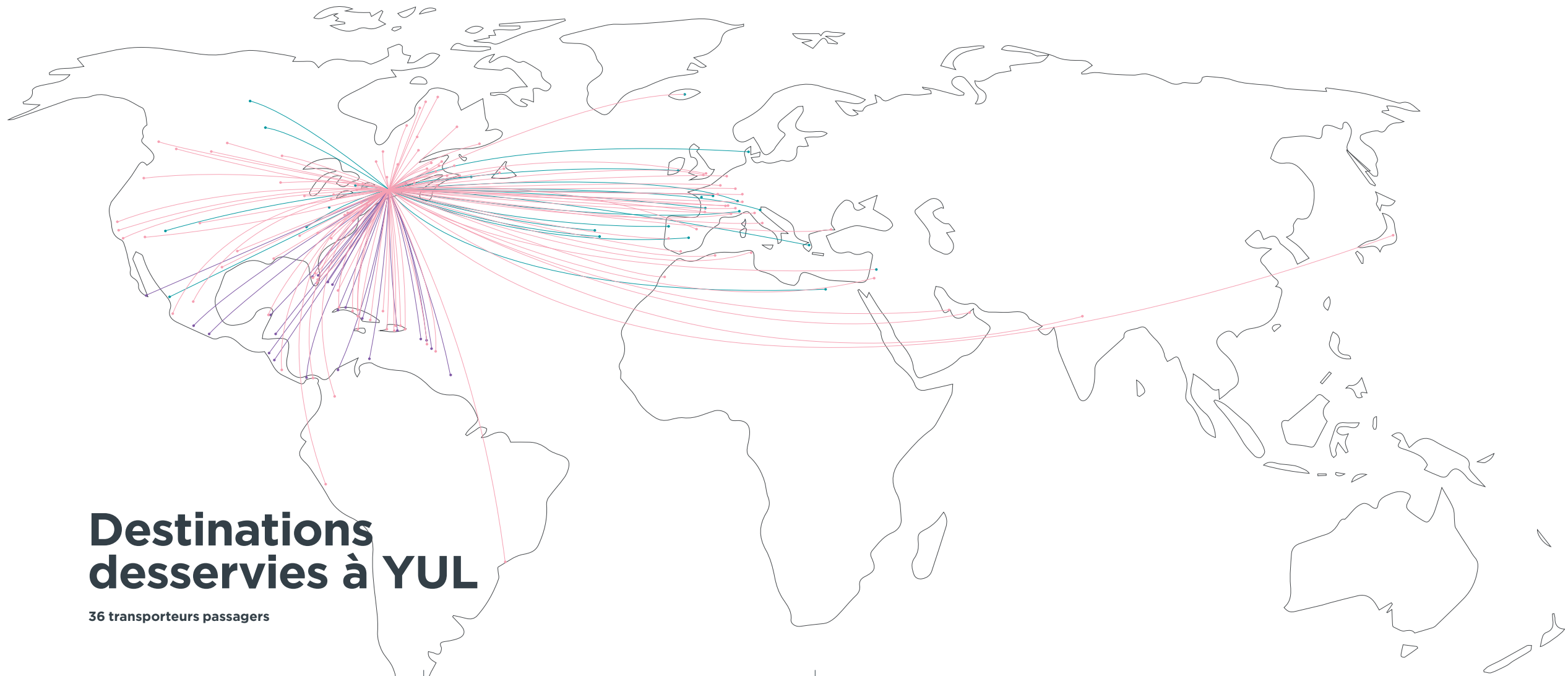
Les actions entreprises avaient pour objectif de promouvoir auprès des employés d'ADM ainsi que ceux des communautés aéroportuaires de YUL et de YMX les bonnes habitudes à intégrer dans leurs activités quotidiennes au travail. Pour l'occasion, une programmation a été réfléchie et mise en œuvre, incluant :

- Trois formations offertes aux employés d'ADM sur le SGS.
- La diffusion aux employés d'une vidéo sur le processus de déclaration des dangers.
- La promotion et l'accès à trois conférences du Conseil des aéroports du Canada (CAC), notamment sur le renforcement de la sécurité aérienne, mais aussi de celle des travailleurs.
- La conception de différents visuels et messages-clés sur les principaux risques liés à la sécurité aérienne diffusés sur l'intranet ainsi que sur les écrans numériques pour les employés d'ADM, et via le blogue YULExpress et des bulletins spéciaux pour ceux de la communauté aéroportuaire de YUL.

Pour terminer cette semaine de sensibilisation, ADM a tenu à aborder la menace que représentent les Foreign Object Debris (communément appelés « FOD »).

Ce sont, par exemple, des papiers, des matières plastiques, ainsi que des outils, qui peuvent être présents sur la piste ou le tablier. En octobre, ADM a ainsi invité ses employés et ceux des communautés aéroportuaires de YUL et de YMX à participer à deux marches de récupération et d'enlèvement des FOD sur ses sites aéroportuaires. Les deux événements ont connu un réel succès avec une centaine de volontaires présents à YUL et une quarantaine d'employés et de partenaires qui étaient au rendez-vous à YMX. Ceux-ci ont ainsi contribué aux efforts de propreté des espaces côté piste et de sécurité des opérations aériennes dans le cadre de cette activité, toujours aussi populaire année après année.





Destinations desservies à YUL

36 transporteurs passagers

38 Destinations au Canada

32 Destinations aux États-Unis

87 Destinations dans le monde
(excluant le Canada et les États-Unis)

Destinations régulières
Destinations Été
Destinations Hiver

	REVUE DES ACTIVITÉS	PROFIL D'ENTREPRISE	FAITS SAILLANTS	MESSAGE DE LA DIRECTION	2023 EN BREF	RAPPORT DE DURABILITÉ	INDEX DU CONTENU GRI	ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE	RAPPORT SUR LA GOUVERNANCE	PLANIFICATION STRATÉGIQUE 2024-2028	TRANSPARENCE	ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
--	---------------------	---------------------	-----------------	-------------------------	--------------	-----------------------	----------------------	---	----------------------------	-------------------------------------	--------------	-----------------------------

38 destinations
au Canada

Régulières (31)

Bagotville, QC
Bathurst, NB
Calgary, AB
Charlottetown, PE
Chibougamau, QC
Deer Lake, NL
Edmonton, AB
Fredericton, NB
Halifax, NS
Kelowna, CB
Kuujuaq, QC
Kuujuarapik, QC
La Grande, QC
Moncton, NB
Mont-Joli, QC
Ottawa, ON
Puvirniut, QC
Québec, QC
Rouyn-Noranda, QC
Saint-Jean, NB
Sept-Îles, QC
St. John's, NL
Sydney, NS
Toronto (Billy Bishop), ON
Toronto (Pearson), ON
Val-d'Or, QC
Vancouver, BC
Wabush, NL
Waterloo, ON
Windsor, ON
Winnipeg, MB

Été (6)

Fort McMurray, AB
Gander, NL
Îles-de-la-Madeleine, QC
London, ON
Saskatoon, SK
Victoria, BC

Hiver (1)

Mont-Tremblant, QC

32 destinations
aux États-Unis

Régulières (27)

Atlanta, GA
Boston, MA
Charlotte, NC
Chicago, IL
Dallas-Fort Worth, TX
Denver, CO
Détroit, MI
Fort Lauderdale, FL
Houston, TX
Las Vegas, NV
Los Angeles, CA
Miami, FL
Minneapolis-Saint-Paul, MN
Newark, NY
New York (JFK), NY
New York (LGA), NY
Nouvelle-Orléans, LA
Orlando, FL
Philadelphie, PA
Phoenix, AZ
Raleigh, NC
San Diego, CA
San Francisco, CA
Seattle, DC
Tampa, FL
Washington (Dulles), DC
Washington (Reagan), DC

Été (2)

Nashville, TN
Pittsburgh, PA

Hiver (3)

Fort Myers, FL
West Palm Beach, FL
San Juan, Puerto Rico

87 destinations
internationales

(excluant le Canada et
les États-Unis)

Régulières (51)

Alger, Algérie
Amman, Jordanie
Amsterdam, Pays-Bas
Barcelone, Espagne
Bogotá, Colombie
Bruxelles, Belgique
Cancún, Mexique
Casablanca, Maroc
Cayo Coco, Cuba
Cayo Largo del Sur, Cuba
Delhi, Inde
Doha, Qatar
Dubai, Émirats arabes unis
Fort-de-France, Martinique
Francfort, Allemagne
Genève, Suisse
Holguín, Cuba
Istanbul, Turquie
Lima, Pérou
Lisbonne, Portugal
Londres (Gatwick),
Royaume-Uni
Londres (Heathrow),
Royaume-Uni
Lyon, France
Málaga, Espagne
Marseille, France
Mexico, Mexique
Milan, Italie
Montego Bay, Jamaïque
Munich, Allemagne
Panama, Panama
Paris (CDG), France
Pointe-à-Pitre, Guadeloupe
Port-au-Prince, Haïti
Providenciales,
Turks et Caicos
Puerto Plata,
République dominicaine
Puerto Vallarta, Mexique

Punta Cana, République
dominicaine
Rome, Italie
Saint-Domingue, République
dominicaine
Saint-Pierre, Saint-Pierre-
et-Miquelon
Samana, République
dominicaine
San Jose, Costa Rica
Santa Clara, Cuba
San Salvador, Bahamas
São Paulo, Brésil
Toulouse, France
Tunis, Tunisie
Tokyo-Narita, Japon
Varadero, Cuba
Vienne, Autriche
Zurich, Suisse

Été (16)

Athènes, Grèce
Bâle-Mulhouse, Suisse
Bordeaux, France
Caire, Égypte
Copenhague, Danemark
Dublin, Irlande
Madrid, Espagne
Nantes, France
Nice, France
Paris (ORY), France
Ponta Delgada, Portugal
Porto, Portugal
Reykjavik, Islande
Tel Aviv, Israël
Terceira, Portugal
Venise, Italie

Hiver (20)

Acapulco, Mexique
Antigua, Antigua-et-
Barbuda
Bridgetown, Barbade
Cartagena, Colombie
Cienfuegos, Cuba
Cozumel, Mexique
Freeport, Bahamas
La Havane, Cuba
La Romana, République
dominicaine
Liberia, Costa Rica
Manzanillo, Cuba
Mazatlán, Mexique
Nassau, Bahamas
Rio Hato, Panama
Roatan, Honduras
Saint-Martin, Antilles
néerlandaises
San José del Cabo, Mexique
San Salvador, Salvador
Willemstad, Curaçao
Zihuatanejo, Mexique

36 transporteurs
passagers

13 transporteurs
canadiens

Air Canada
Air Creebec
Air Inuit
Air Transat
Canadian North
Flair Airlines
Lynx Air
OWG – Off We Go
PAL Airlines
Pascan Aviation
Porter
Sunwing Airlines
WestJet

3 transporteurs
américains

American Airlines
Delta
United

20 transporteurs
internationaux

Aeromexico
Air Algérie
Air France
Air Saint-Pierre
Arajet
Austrian Airlines
British Airways
Copa Airlines
Corsair
Emirates
KLM
Lufthansa
Qatar Airways
Royal Air Maroc
Royal Jordanian
SATA Airline
SWISS
TAP Air Portugal
Tunisair
Turkish Airlines

Liste de
transporteurs
cargo

Cargojet
Castle
FedEx
Morning Star
Skylink
UPS
Voyageur Airways



Expérience passager

Au cours de la dernière année, de nombreux efforts ont été déployés afin de créer une relation privilégiée et engagée avec les voyageurs de passage à YUL. Des initiatives ont ainsi été mises en place et ont permis de transformer l'aéroport en un lieu plus accueillant et convivial :

- Des plantes naturelles ont été déployées dans la zone publique et l'aéroquai, où on retrouve aussi de nouvelles places assises. Ce nouveau verdissement permet ainsi de capter l'attention et de rendre l'environnement plus attrayant.
- L'escouade câline, quant à elle, continue d'arpenter les corridors de l'aérogare avec ses maîtres bénévoles en apportant réconfort et bonheur aux voyageurs. Cette équipe propose désormais un accompagnement personnalisé pour les enfants vivant avec un trouble du spectre autistique (TSA). Une démarche qui s'inscrit dans la volonté d'ADM de garantir une expérience aéroportuaire inclusive et confortable pour tous.
- Les aires d'embarquement pour les véhicules de courtoisie pour les personnes à mobilité réduite ont été rehaussées et sont maintenant facilement repérables grâce à leurs drapeaux rouges.

- Les salles d'allaitement ont aussi été rehaussées avec l'application d'un visuel créé par Marilou Côté, une artiste locale.
- Deux zones de lecture ont été inaugurées dans la jetée internationale. Ces espaces offrent aux voyageurs un environnement calme et propice à la détente; ces derniers peuvent alors se plonger dans un bon livre en attendant leur embarquement.
- Durant le mois de juin, trois artistes – Chien Champion, La Charbonne et Francorama – ont été accueillis à YUL et ont été invités à créer des murales représentant le voyage. Repérables dans le couloir entre l'HotelParc et l'aérogare, mais aussi dans les trois édicules d'ascenseurs du stationnement et devant la porte 74, du côté transfrontalier, ces œuvres d'art représentent parfaitement la *Montréalitude*, chère à YUL.



Services aux passagers

Le trafic de passagers à YUL a connu une croissance exceptionnelle en 2023 et plusieurs nouveaux services ainsi que de nouvelles installations ont été développés afin d'améliorer l'expérience des passagers et de démontrer un engagement continu envers l'excellence du service leur étant offert.

Pour faciliter la gestion des bagages à l'enregistrement, cinq stations avec pesées ont notamment été installées en zone publique, au niveau des départs. Ces dispositifs simplifient le processus de réorganisation des bagages, offrant une solution pratique aux passagers qui souhaitent refaire leurs valises et éviter les frais liés aux excédents de poids. Une nouveauté qui prévient ainsi d'éventuelles complications.

À cela s'ajoute le nouveau service de poussettes dans les zones réglementées aux départs internationaux, transfrontaliers et domestiques. Disponibles près des portes d'embarquement, celles-ci améliorent la mobilité au sein de l'aérogare, offrant aux familles une expérience de voyage plus fluide et adaptée aux besoins spécifiques des tout-petits. D'autre part, l'introduction des jeux d'arcades gratuits offre maintenant une option divertissante pendant les périodes d'attente, transformant ces moments en une expérience positive et amusante. Les passagers peuvent en effet utiliser ces installations pour passer le temps, qu'ils soient seuls ou en groupe.

Enfin, du mobilier ergonomique a été inclus pour revaloriser la qualité des espaces dans la zone domestique de l'aérogare entre les portes d'embarquements 17 et 19.



Offre commerciale

De son côté, l'**offre commerciale** a continué de se renouveler en cours d'année avec l'ouverture de plusieurs nouveaux restaurants déjà bien connus dans la métropole, dont Carlos & Pepe's, Second Cup, Brasseur de Montréal, La Biscuiterie, un camion de la bannière Subway et un troisième comptoir YUL Pizza, en plus de l'installation de la machine distributrice de gâteaux Carlo's Bake Shop en zone internationale et transfrontalière.

ADM a aussi accueilli le premier emplacement McCafé indépendant, le premier comptoir du genre à s'installer dans un aéroport canadien. Situé devant la porte d'embarquement 50, près de l'entrée des départs internationaux, les passagers peuvent désormais profiter des produits emblématiques, mais aussi de nouveautés exclusives comme des sandwiches bistro et des pâtisseries.

Quant aux boutiques, un kiosque Fido a aussi ouvert ses portes aux arrivées internationales. Finalement, grande nouveauté dans la catégorie de la santé et du mieux-être avec l'ouverture du Centre de santé Biron, qui propose une multitude de services pour les voyageurs, les employés de l'aéroport ainsi que les habitants de la région de Dorval.



Accessibilité des services

ADM continue son engagement afin d'offrir une expérience de voyage agréable, sécuritaire et adaptée aux besoins des personnes handicapées. Cet engagement – décliné dans son Plan d'accessibilité 2023-2026 publié en cours d'année – reflète la détermination de l'organisation à créer un environnement inclusif et accessible pour tous les voyageurs, afin de permettre à tous les individus, quelles que soient leurs capacités, d'accéder à YUL de manière équitable et sans obstacle.

En 2023, en plus d'avoir ajouté de nouvelles bornes d'enregistrement répondant aux standards d'accessibilité, ADM a donc :

- Obtenu une certification de l'organisme Kéroul. Avec sa côte « accessible », l'aéroport est désormais reconnu comme un lieu accessible aux personnes à mobilité réduite, en plus d'offrir des services adaptés aux personnes ayant une déficience sensorielle. Cette certification est valide pour une durée de cinq ans, soit jusqu'en février 2028.
- Participé à la conception de la formation pancanadienne d'accessibilité dans le milieu aéroportuaire avec le Conseil des aéroports du Canada (CAC).
- Obtenu le niveau 3, soit le plus haut niveau possible, de l'Airports Council International (ACI) pour le programme d'amélioration de l'accessibilité. Valide jusqu'en 2026, cette accréditation démontre

l'engagement de YUL et de ses partenaires en matière d'accessibilité, en plus d'améliorer l'expérience des passagers grâce à l'innovation, à l'accessibilité numérique, à la conception universelle et à l'instauration d'une culture d'intégration pour tous les types de handicaps.

- Poursuivi sa participation à un projet de recherche de l'Institut de recherche LIFE de l'Université d'Ottawa sur le transport aérien et les passagers atteints de troubles cognitifs ou de démence.
- Rejoint le programme Tournesol, qui offre la possibilité aux voyageurs de porter un cordon orné de tournesols afin de signifier au personnel qu'ils ont besoin de soutien, d'aide ou d'un peu plus de temps pour accomplir les procédures. Le tournesol est en effet un symbole mondialement reconnu pour désigner les handicaps invisibles.
- Organisé la Journée de sensibilisation à l'accessibilité avec Kéroul afin de sensibiliser les employés de la communauté aéroportuaire aux obstacles vécus par les personnes handicapées dans leur parcours passager. La première édition de cette journée est prévue à la fin février 2024.
- Offert une formation en langue des signes à 15 ambassadeurs présents à YUL, qui s'ajoute ainsi aux 25 langues déjà maîtrisées par l'ensemble de l'équipe.
- Entamé les démarches pour la création d'un comité consultatif d'utilisateurs sur l'accessibilité.



Satisfaction de la clientèle

En 2023, l'équipe de YULsatisfaction a continué d'être présente pour les passagers qui étaient à la recherche de précisions notamment en lien avec les prix des stationnements ou les vols de correspondance permettant ainsi à la plateforme d'être une source inestimable de renseignements pour ces derniers.

Plus précisément, au cours de l'année, ce sont plus de 11 386 billets qui ont été reçus via un formulaire de requête en ligne. De ce nombre, plus de 76 % concernaient des demandes d'information et 18 % faisaient part d'insatisfactions, ce qui s'explique principalement par des retards de vol et des enjeux dans la gestion des bagages chez les transporteurs aériens. À titre comparatif, en 2022, la proportion de billets traitant d'insatisfactions était légèrement plus faible (12 %). À noter que 9 658 billets supplémentaires ont aussi été créés dans la plateforme YUL Satisfaction pour la gestion d'objets perdus et que 81 % des billets ont été résolus à l'intérieur de 24 heures.

Les ambassadeurs au veston rouge œuvrant au comptoir d'information, et en charge du service téléphonique de YUL, ont reçu quant à eux 113 864 appels durant l'année, d'une durée moyenne de trois minutes. À travers ce centre d'appels, la majorité des passagers ont souhaité obtenir plus de renseignements en lien avec la réservation et l'enregistrement des vols, les statuts de ces derniers, mais aussi les prix des stationnements et les articles permis aux points de contrôle de sécurité.

Le service de clavardage YULchat, quant à lui, a répondu à un total de 46 919 discussions instantanées pendant l'année, avec un temps moyen d'attente de 95 secondes. Les clients faisant usage de ce service peuvent noter leur taux de satisfaction par rapport aux agents qui gèrent le clavardage et 91,3 % d'entre eux ont mentionné avoir été satisfaits de l'aide obtenue.

Finalement, le programme client mystère pour le volet commercial a obtenu une note moyenne de 83,6 % en 2023, contre 83,4 % l'année précédente. Cette note est déterminée selon l'accueil, la prestation du service et l'engagement d'équipe. Les volets stationnements et taxis ont quant à eux reçu des notes de 89 % et de 87 % respectivement.

11 386

billets reçus via le formulaire de la plateforme YULSatisfaction

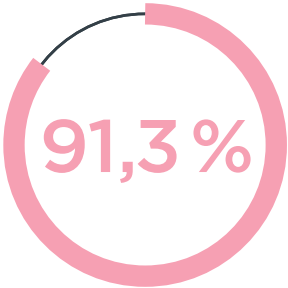
76 % concernaient des demandes d'information et 18 % faisaient part d'insatisfactions

YULchat
46 919 discussions instantanées



Temps moyen d'attente de
95 secondes

Taux de satisfaction par rapport aux agents qui gèrent le clavardage



Développement immobilier

Les occasions de développement se sont encore faites nombreuses en 2023 sur les sites aéroportuaires, mais plus particulièrement à celui de YMX, menant à des ententes profitables.

L'année a en effet été riche en projets divers et les nouveaux bâtiments multilocatifs YMX 1, 2, 3 et 4, construits en 2022, ont vu leur taux de location grimper pour atteindre 95 % de leur superficie. L'entreprise UPS a aussi consolidé sa position sur le site de l'Aérocité en ajoutant près de 10 000 pieds carrés à ses installations.

La présence d'Airbus continue de générer de nombreuses retombées positives pour l'industrie et la région de Mirabel avec notamment la construction d'un nouveau centre de livraison, qui représente un investissement de 40 millions de dollars pour cette société européenne. De son côté, Avianor a commencé les travaux de son futur Centre d'excellence A220 sur le site de YMX. Représentant un investissement majeur de

plus de 70 millions de dollars pour Avianor et de 8,5 millions de dollars de la part d'ADM, ce nouveau centre permettra l'entretien de l'aéronef le plus performant au monde, en plus de créer de nombreux emplois spécialisés. L'Aérocité de Mirabel sera désormais le lieu où l'on fera la maintenance d'appareils déjà conçus et assemblés au Québec, et ce, pour les compagnies aériennes de partout sur la planète.

Les travaux du premier tronçon de la nouvelle rue Georges-Louis-Vézine, permettant d'atteindre la portion ouest du territoire, ont également été parachevés en 2023 et la construction des autres tronçons se poursuivra en 2024. ADM a aussi commencé les travaux de réfection du bâtiment de l'École des métiers de l'aérospatiale de Montréal (EMAM) à Mirabel, qui représentent un investissement d'un million de dollars pour ADM.

Du côté de YUL, l'arrivée et le départ de certains manutentionnaires ont nécessité une réorganisation des espaces et des bureaux dans l'aérogare. Les équipes d'ADM ont alors multiplié les efforts afin d'assurer un service de qualité pour les partenaires de la communauté aéroportuaire présents sur le site.



Infrastructures aéroportuaires

YUL Aéroport international Montréal-Trudeau

Après avoir été mise en pause forcée en temps de pandémie, la réalisation de grands projets d'infrastructure a repris en force en 2023.

Ainsi, plusieurs projets ont été entrepris ou réalisés à YUL afin de répondre aux besoins opérationnels du site aéroportuaire face à la croissance du trafic de passagers. En 2023, les équipes de construction, d'architecture et d'ingénierie d'ADM ont notamment :

- Achevé les travaux de réhabilitation de la piste 06G-24D à YUL. D'une durée totale de trois mois, le projet aura nécessité des travaux électriques en amont, une phase de démolition, la mise en forme de nouvelles dalles de béton sur la chaussée existante représentant 43 000 m³ de béton coulé en six semaines, la construction de deux nouvelles voies de sorties rapides afin de réduire le temps d'occupation de la piste, la reconstruction de deux voies de sorties et des travaux électriques connexes dans chacune des sections. Deux usines à béton ont également été

installées sur le site aéroportuaire afin de garantir une cadence de bétonnage élevée et de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au transport. La réhabilitation de la piste 06G-24D permettra ainsi d'assurer la sécurité des usagers avec une infrastructure dont la durée de vie sera d'au minimum 25 ans.

- Procédé au réaménagement de la tour de la Section de la gestion de l'aire de trafic (SGAT), afin d'y implanter une seconde fréquence radio et d'ainsi optimiser la gestion des mouvements sur le tablier à YUL et d'augmenter le niveau de sécurité côté air. Les travaux incluaient l'ajout de postes de travail supplémentaires, permettant ainsi d'assurer la présence de deux régulateurs aux postes de contrôle lors de périodes de pointe. Au total, le projet aura représenté plus de 33 000 heures de travail, avec 215 participants et 36 partenaires en plus de nécessiter une centaine de procédures de test lors de la validation du système des communications, l'ajout de 5 nouvelles antennes de radiocommunication et de 5 réseaux de télécommunication indépendants.

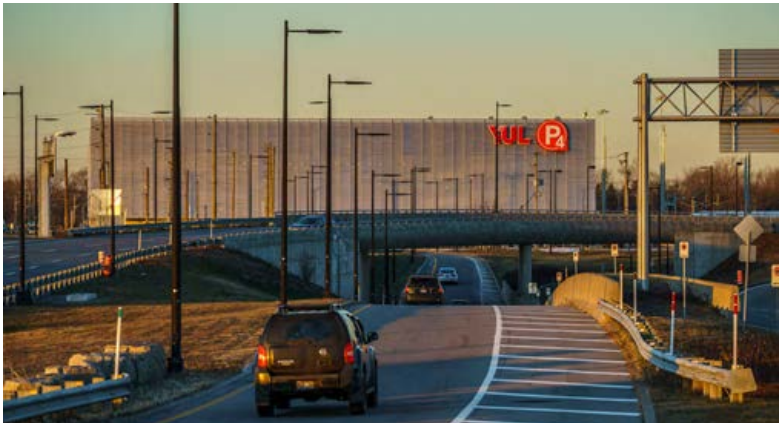


- Finalisé la construction du stationnement P4, un tout nouveau parc étagé d’une superficie de 100 000 m² proposant quelque 2 800 places aux voyageurs et dont le premier étage servira de débarcadère alternatif à temps pour la prochaine saison estivale. Maintenant ouvert au public depuis la fin février 2024, le P4 offre notamment à ses usagers 31 bornes de recharge pour véhicules électriques, 25 places de stationnement pour personnes à mobilité réduite et une aire d’attente chauffée pour les navettes qui le relieront à l’aérogare.
- Poursuivi les travaux dans le projet de la future station YUL-Aéroport-Montréal-Trudeau du REM en tout respect de l’échéancier et du budget prévu par ADM. En cours d’année, les équipes ont effectué les travaux d’excavation de la tranchée d’une profondeur allant jusqu’à 40 m sous le sol, ce qui leur aura permis d’entamer les activités d’installation des ancrages permanents, des membranes d’étanchéité ainsi que les travaux de bétonnage. Puis, un mois après l’émergence sur le chantier de la tête du tunnelier – utilisé aux fins de forage d’un tunnel de 2,5 km sous le site aéroportuaire – celle-ci a pu être évacuée de façon sécuritaire. Une opération délicate qui aura nécessité l’utilisation d’une grue pour retirer cette massive pièce d’équipement du sol, qui mesure 7,31 mètres de diamètre et qui pèse au total 179 tonnes.

YMX Aérocité internationale de Mirabel

Du côté de YMX, en plus des travaux habituels et d’entretien du site et des installations, les équipes d’ADM ont procédé à la mise en service d’une nouvelle route de service visant à soutenir les opérations d’avitaillement des aéronefs.

La relocalisation de cette route permettra de développer un nouveau tablier ainsi qu’une rampe d’accès dans le cadre du projet d’agrandissement d’un bâtiment d’Avianor sur le site de YMX afin d’y aménager le Centre d’excellence A220, ce qui entraînera une augmentation du nombre d’aéronefs utilisant les infrastructures aéroportuaires.



Planification aéroportuaire

Côté ville

Du côté ville, la congestion à certaines périodes de l'année et à des heures bien précises sur le site aéroportuaire a été au cœur des préoccupations. En 2023, ADM a ainsi continué à raffiner les plans de son programme « Accès », qui vise l'amélioration des accès au site aéroportuaire par la construction de nouvelles installations durables et multimodales. À terme, ces interventions permettront de tripler la capacité du débarcadère, d'aménager des places de stationnement de proximité et de reconfigurer le réseau routier pour s'arrimer aux nouveaux débarcadères. De nouvelles infrastructures seront rendues accessibles dès 2028 pour permettre un meilleur accueil des passagers.

En cours d'année, plusieurs actions ont été entamées dans le cadre de ce programme :

- Un mandat a été accordé au consortium « Collectif Accès », dont la direction est assurée par Cima+ et STGM, à la suite d'un processus d'appel de candidatures. Cette équipe a élaboré, en collaboration avec l'équipe d'ADM, la synthèse du programme et le séquençement opérationnel, de même que la vision architecturale du programme. Ultimement, le concept technique de référence sera développé à 30 % d'ici le début de 2025, permettant ainsi de préciser une estimation des coûts pour la réalisation du programme.

- Des mesures de mitigation pour alléger la congestion sur les débarcadères et offrir l'expérience la plus fluide possible aux passagers ont été développées et annoncées publiquement. Celles-ci seront déployées progressivement d'ici l'été 2024 et comprendront la mise en fonction de deux débarcadères alternatifs desservis par un service de navette express, une révision de la grille tarifaire des parcs de stationnement à YUL et une bonification de l'offre de transport collectif.
- Des études ont aussi débuté en lien avec la mise en place de débarcadères dédiés aux navettes et aux autobus.

Dans l'aérogare

Différentes initiatives ont été mises en place afin de bien prévoir l'augmentation de la capacité opérationnelle dans l'aérogare, y compris la relance d'un programme visant l'optimisation de la capacité de la salle à bagages domestique et international ainsi que l'identification de ses limites existantes, qui avait été mis sur pause dû à la pandémie.

De plus, des études ont été réalisées pour réaménager le point de fouille C de façon à offrir plus de flexibilité au processus des passagers internationaux transitant par la zone de pré-contrôle (ITPC), soit les correspondances des passagers venant de l'international vers le transfrontalier.

Côté air

En ce qui concerne le côté air, l'année 2023 a été marquée par la poursuite de l'identification des besoins des différents éléments air pour les prochaines années afin de permettre au site de YUL de soutenir adéquatement la croissance et de servir davantage de passagers. Ainsi, des études ont notamment débuté afin de déterminer le besoin en nombre de stationnements d'avions, en salles d'embarquement et en barrières satellites pour répondre à la demande.

Finalement, des analyses visant à améliorer la fluidité du trafic aérien au sol ont également été menées. Dans une perspective d'optimisation des ressources et des infrastructures existantes, d'importants ajustements opérationnels ont pu être mis en œuvre, accompagnés de propositions clés pour certaines installations. La mise en place de ces actions, visant à préserver l'efficacité et la compétitivité de l'aéroport, se poursuivra tout au long de l'année 2024.



Rapport de durabilité

	RAPPORT DE DURABILITÉ	PROFIL D'ENTREPRISE	FAITS SAILLANTS	MESSAGE DE LA DIRECTION	2023 EN BREF	REVUE DES ACTIVITÉS	INDEX DU CONTENU GRI	ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE	RAPPORT SUR LA GOUVERNANCE	PLANIFICATION STRATÉGIQUE 2024-2028	TRANSPARENCE	ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
--	-----------------------	---------------------	-----------------	-------------------------	--------------	---------------------	----------------------	---	----------------------------	-------------------------------------	--------------	-----------------------------

Engagement et vision d'ADM

La démarche de durabilité amorcée chez ADM est en constante évolution et en 2023, ADM s'est engagée plus que jamais à réduire l'impact environnemental de ses activités, en plus d'améliorer ses performances.

Dans un premier temps, dans un souci de transparence envers le grand public, ADM a poursuivi son exercice de reddition de compte en publiant un troisième Rapport de durabilité s'inspirant des normes GRI (Global Reporting Initiative). Quatorze thèmes aux volets environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) ont été retenus pour déterminer les indicateurs de divulgation des informations au sein de l'index du contenu GRI, qui se trouve dans le présent document. Onze de ceux-ci ont été identifiés à partir de la dernière mise à jour de la matrice de matérialité qui permet de visualiser les enjeux de durabilité à prioriser par l'organisation et sur lesquels ses parties prenantes souhaitent qu'elle divulgue de l'information. En plus de ces thèmes matériels propres à ses activités, ADM a retenu par défaut dans cette divulgation trois indicateurs spécifiques au secteur des exploitants d'aéroports qui ne sont pas couverts par les thèmes ESG prioritaires relevés.

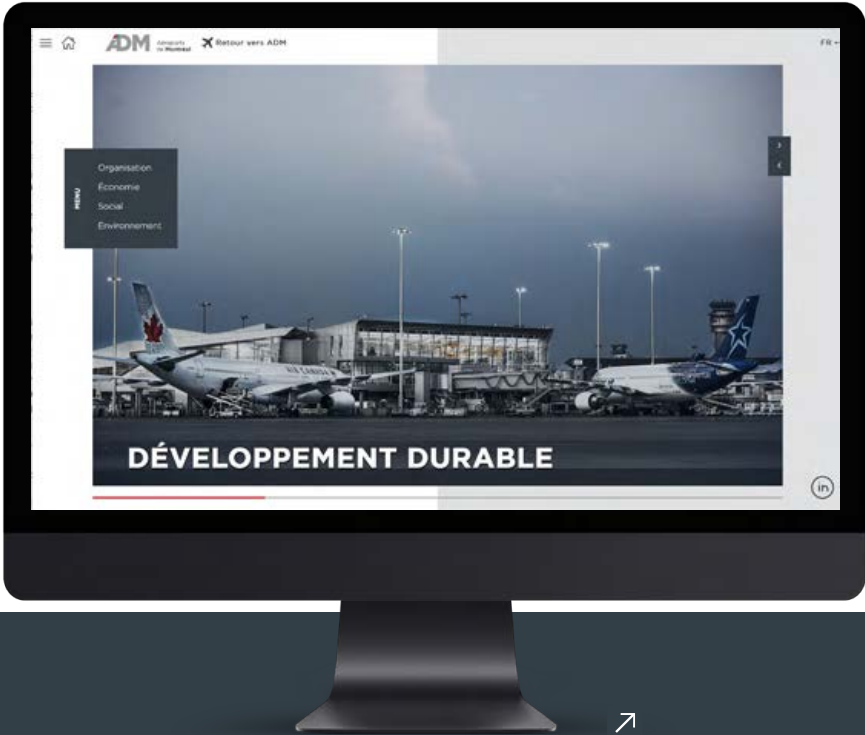
En tant qu'organisation issue et à l'écoute de sa communauté, ADM a aussi dévoilé en avril son premier Plan de durabilité 1.0,

qui présente les objectifs et les cibles de l'organisation afin d'entamer des changements à différents niveaux – allant de la santé-sécurité des employés à une gestion optimale des matières résiduelles, en passant par la gestion des émissions de gaz à effet de serre (GES) et le service à la clientèle. Fruit d'un travail de longue haleine mené par de nombreux employés relevant de différentes directions au sein de l'organisation, ce document permet ainsi un engagement des parties prenantes d'ADM vers une destination commune.

Parmi les premières actions mises en place émanant de ce plan, l'organisation a établi une feuille de route en vue de devenir zéro émission nette (ZEN) d'ici 2040. ADM souhaite notamment être un joueur d'impact dans la réduction des GES et afin de réaliser ses objectifs, des mesures concrètes ont été prises pour réduire les GES provenant de ses installations et de son parc de véhicules.

De façon à bien sensibiliser l'ensemble des forces vives d'ADM autour de la question de la durabilité, un comité composé de plusieurs collaborateurs internes qui se penchent et discutent de sujets liés aux engagements de l'organisation en la matière a été constitué. Les membres travaillent à intégrer ces principes aux pratiques d'ADM. En 2023, dans le cadre de ces rencontres trimestrielles, les participants ont

assisté à différentes présentations d'intervenants externes, dont une à haut niveau sur la stratégie d'engagement et de consultation des parties prenantes d'ADM, sur les concepts de diversité, d'équité et d'inclusion dans les organisations, en plus d'une séance de sensibilisation afin de mieux comprendre les enjeux et les réalités des peuples autochtones dans un souci d'avancer vers la réconciliation.



Afin de brosser un portrait plus exhaustif de sa performance en matière de durabilité, ADM rend accessible au grand public une plateforme en ligne qui fait état des initiatives mises en place et qui permet un suivi de divers indicateurs-clés, mis à jour annuellement.

[Accédez au site](#)

Protection de l'environnement

Qualité des eaux

ADM s'assure d'effectuer une saine gestion des eaux avec des mesures préventives en place, tant sur le site de YUL que celui de YMX, et qui protègent les cours d'eau des activités à risque.

Chaque site possède ainsi un centre spécifique aux opérations de dégivrage des aéronefs en plus des séparateurs d'hydrocarbures, dont sept à YUL et trois à YMX.

Les incidents environnementaux sont compilés, analysés et un suivi est promptement effectué auprès des responsables. Lors de déversements, des actions sont immédiatement prises afin de faire cesser ces derniers, de récupérer et de rétablir les lieux affectés.

Un suivi de la qualité de l'eau est aussi réalisé régulièrement pour chacun des cours d'eau se trouvant sur les sites. L'eau est échantillonnée, conformément au *Guide d'échantillonnage à des fins d'analyses environnementales* du Centre d'expertise en analyse environnementale du Québec.

Émissions de gaz à effet de serre

ADM a dévoilé en 2023 sa feuille de route pour atteindre les cibles qu'elle s'est fixées et qui sont détaillées dans son [Plan de durabilité 1.0](#), via une [capsule vidéo](#) présentant les différentes initiatives et les objectifs d'ADM afin de réduire ses émissions de 86 % d'ici 2030 et devenir zéro émission nette (ZEN) d'ici 2040. Les cibles et les objectifs de cette feuille de route auront aussi permis à l'organisation de faire partie des 130 entreprises engagées dans le Défi carboneutre du ministère de l'Environnement et du Changement climatique. ADM a donc pris l'engagement de faire sa part dans la transition vers une industrie ZEN et durable avec entre autres la mise en œuvre de différentes mesures de réduction des GES.

S'articulant principalement autour de l'efficacité énergétique des bâtiments et l'électrification des transports, notons les actions suivantes :

- L'utilisation du gaz naturel renouvelable (GNR), produit à partir de déchets organiques, pour alimenter les chaudières qui servent à chauffer le bâtiment principal de l'aérogare à YUL. En 2023, ce sont un peu plus de 162 000 m³ de GNR qui ont été achetés.

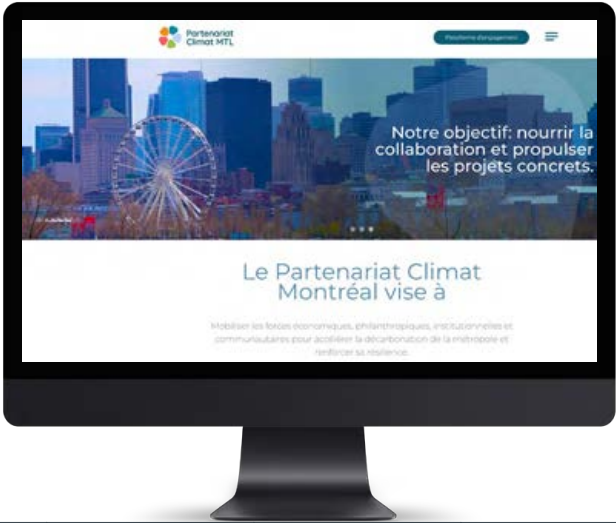
- La poursuite de sa stratégie de délestage de la charge électrique dans le cadre d'une participation au Programme de gestion de la demande de puissance d'Hydro-Québec. En vertu de ce programme, ADM bénéficie d'un crédit en contrepartie d'une réduction de la demande d'appel de puissance électrique en périodes de pointe hivernale.
- Dans le cadre de l'entente avec la Société de financement et d'accompagnement en performance énergétique (SOFIAC), une entreprise de services écoénergétique a été sélectionnée en 2023 afin de réaliser une étude de faisabilité détaillée, qui sera finalisée en 2024. Cette étude identifie les projets potentiels permettant une réduction de gaz à effet de serre.
- La séquence de contrôle d'économie d'énergie ajoutée en 2022 pour l'opération des chauffe-eau électriques CE-173 et CE-174 pendant la nuit a été maintenue en 2023. Ces chauffe-eau desservent le système principal d'eau chaude domestique de YUL.

- Afin de mieux gérer l'apport de lumière naturelle dans les espaces de l'aérogare, ADM a revu la programmation des rideaux motorisés dans le but d'optimiser leur ouverture lors de moments opportuns de la journée. Débutée en 2022, cette initiative a continué en 2023 et il est prévu que de nouveaux secteurs de l'aérogare soient aussi reprogrammés. La transition de l'éclairage intérieur vers des appareils d'éclairage au DEL s'est aussi poursuivie en 2023.
- Le projet de conversion technologique des lumières sur la piste 06D-24G au DEL aura permis la réduction de la consommation électrique sur plus de 90 lumières. Le déclassement de la piste 10-28 en voie de circulation a également mené à une réduction notable de la consommation électrique qui a en effet été réduite de plus de 96 % par rapport à la charge initiale.
- Le démarrage d'un projet pilote sur les flottes de véhicules lourds à YMX et à YUL en utilisant du biodiesel et du diesel renouvelable. ADM a ainsi utilisé environ 25 000 litres de diesel renouvelable RD5 dans sa flotte à YUL et 1 000 litres de biodiesel B50 à YMX.

- La mise sur pied d'un comité interne qui vise une saine gestion des équipements mobiles de l'organisation et l'exploration des options durables de décarbonation. Ultimement, ce comité aidera à répondre aux objectifs de la cible zéro émission nette. ADM a aussi participé à un groupe de travail incluant plusieurs autres aéroports canadiens qui vise le partage d'informations et de connaissances quant aux solutions de décarbonation des flottes d'équipements mobiles.
- L'acquisition et la conversion d'un véhicule spécialisé de changement de feu de piste pour un fonctionnement hybride, soit par essence et par batteries.
- L'implantation d'un nouveau processus d'octroi de licences pour les services de manutention à YUL. Celui-ci exige que 100 % des équipements de support au sol (GSE) soient électriques pour lesquels une option électrique existe d'ici la fin de 2030 et des cibles intermédiaires sont aussi incluses dans ce processus. Au début de l'année 2024, un peu plus de 20 % des véhicules sur l'ensemble de la flotte des manutentionnaires étaient désormais électriques.

Finalement, mentionnons qu'ADM s'implique auprès du Partenariat Climat Montréal, une initiative indépendante qui vise à mobiliser les acteurs clés de la collectivité montréalaise pour contribuer à réduire les émissions de GES de 55 % d'ici 2030 et mettre la métropole sur la voie de la carboneutralité d'ici 2050.

ADM est également membre du Conseil canadien de carburants d'aviation durables (C-SAF) ainsi que du consortium Groupe International SAF+, qui travaille à mettre sur le marché une alternative au kérosène fossile ayant une faible teneur en carbone. Le consortium prévoit que la mise en opération d'une usine d'une capacité de 30 millions de litres pourrait devenir réalité en 2025-2026.



Gestion des matières résiduelles

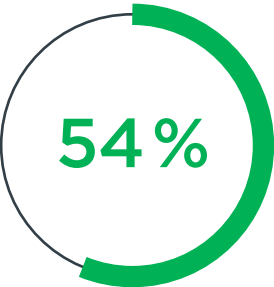
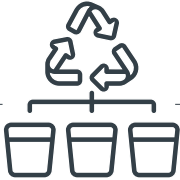
En 2023, ADM a poursuivi ses efforts de collecte des matières recyclables et compostables.

Plus précisément, elle a :

- Déployé près de 21 046 heures de tri dans les salles de compacteurs situés dans l'aérogare dans le but d'améliorer la performance du tri à la source.
- Détourné 54 % de ses matières résiduelles, ce qui représente une amélioration par rapport à sa performance de 2022, qui était alors de 51%. La performance s'est améliorée malgré une augmentation de tonnage de matières résiduelles triées de 734,74 tonnes, qui est due à la reprise des activités et à un plus grand achalandage.
- Effectué des dons à de multiples organismes, tels que 27 340 kg de denrées alimentaires au Chaînon, 49 830 kg de produits divers – produits d'hygiène, vêtements, mobilier et accessoires de bureau – au Chaînon, en plus de 3 000 kg d'équipements informatiques à Insertech.

21 046

heures de tri dans les salles de compacteurs



Détournement de 54 % de ses matières résiduelles comparativement à 51% en 2022

Dons à de multiples organismes

INSERTECH
3 000 kg
d'équipements informatiques

LE CHAÎNON
27 340 kg
de denrées alimentaires
+
49 830 kg
de produits divers – d'hygiène, vêtements, mobilier et accessoires de bureau



En 2023, l'utilisation d'articles à usage unique dans l'aérogare à YUL a aussi été mieux encadrée, par l'intermédiaire d'une directive qui favorise avant tout l'utilisation d'articles réutilisables et, lorsqu'impossible, elle exige la distribution d'articles compostables en fibre.

L'objectif est de simplifier le tri pour les passagers, de réduire la contamination des matières recyclables et de maximiser les collectes de matières organiques. Plus précisément, cette directive a donc :

- Obligé les concessions à adopter des articles à usage unique compostables de fibre, sauf pour les couvercles qui sont en plastique 1, 2 et 5. Les récipients alimentaires et les tasses ou les verres doivent quant à eux être certifiés BPI.
- Permis d'effectuer un travail rapproché avec les concessionnaires pour la transition de leurs articles à usage unique tout en s'assurant de leur conformité à la directive. Les listes d'approvisionnement de chaque concessionnaire ont en effet été vérifiées avant qu'ils n'achètent les nouveaux produits et des visites trimestrielles sur place ont été faites pour valider le tout.
- Amené McCafé à développer une nouvelle tasse de café compostable afin de pouvoir opérer à YUL.

Dans une optique d'amélioration continue, les équipes d'ADM ont aussi consacré une partie de l'année à rechercher et à mettre en œuvre des initiatives pour améliorer le taux de diversion des matières résiduelles, y compris :

- La mise sur pied du projet « Brigade verte » en zone publique à YUL, une initiative visant à aider les passagers et les employés de la communauté aéroportuaire à mieux trier les matières résiduelles. En collaboration avec enuf Canada, le projet pilote aura représenté 493 heures de Brigade verte, 3 à 4 stations de tri auront été surveillées durant les heures de travail et de 13 à 28 conversations de sensibilisation par heure auront été faites par la Brigade verte afin d'informer et de guider les usagers des aires de repas.
- La création de formations offertes aux opérateurs des concessions sur les bonnes pratiques de tri.
- La conception et la diffusion d'une capsule en ligne, avec le soutien de Jour de la Terre, pour sensibiliser les employés des concessions sur les bonnes pratiques de tri.
- La distribution d'un aide-mémoire dans les cuisines pour améliorer la performance de tri avant que la matière n'arrive aux salles de compacteurs. Un audit a aussi été réalisé dans les cuisines des concessions afin d'offrir un soutien personnalisé aux partenaires.
- La remise d'un prix Environnement permettant de reconnaître les efforts entrepris par les concessionnaires au sein de l'aérogare. Pour la première édition, le détaillant LS Travel Paradies s'est démarqué.



Biodiversité et verdissement

En 2023, ADM a continué de bonifier le verdissement de ses installations du côté ville à YUL en procédant notamment à la plantation de 91 arbres et arbustes,

soit un mélange d'espèces de différents groupes fonctionnels et en privilégiant les espèces indigènes afin de favoriser la biodiversité sur le site. Ces ajouts sont visibles le long du point de contrôle des non-passagers et des véhicules (CNPV) Charlie et du boulevard Stuart-Graham. Ces plantations, qui ont été réalisées en collaboration avec GRAME, permettent aussi de favoriser la biodiversité et de lutter contre les îlots de chaleur.

Bien qu'ADM souhaite verdir davantage le site de YUL, l'organisation doit aussi tenir compte du péril aviaire. Des lignes directrices qui lui permettent de concilier ces deux aspirations ont alors été mises à jour avec le soutien d'Environnement Faucon afin de favoriser une plus grande biodiversité tout en limitant les risques associés aux oiseaux. Par le fait même, l'organisation a aussi entamé une démarche afin de réviser le Plan directeur de verdissement de YUL.

ADM a aussi entrepris différentes initiatives sur ses sites, avec :

- L'installation de ruches mellifères sur les sites de YUL et de YMX, en collaboration avec la coopérative de solidarité Polliflora. La moitié de la récolte a alors été prise en charge par la coopérative pour de la vente et de la distribution dans les banques alimentaires de la région. ADM,

quant à elle, a récupéré une centaine de pots de miel pour chacun de ses sites aéroportuaires pour ensuite les vendre dans le cadre de sa campagne annuelle au profit de l'organisme Centraide.

- Toujours en partenariat avec Polliflora, ADM a continué l'entretien des plantations réalisées au Parc écologique des Sources, en plus d'y ajouter des semences de plantes indigènes mellifères adaptées aux milieux humides pour faire compétition aux plantes exotiques et envahissantes.
- La réalisation de deux études écologiques dans le cadre de projets de construction à YMX, soit la station de service et un développement industriel potentiel dans le secteur sud-ouest. Ces études permettent de planifier les projets de façon à réduire leur impact sur les milieux naturels par une approche éviter-minimiser-compenser.

Finalement, ADM a aussi participé au financement du projet de transformation de la Coop le Groupe de 44, située dans l'arrondissement de Villieray-Saint-Michel-Parc-Extension. Pour cette métamorphose verte, organisée par la SOVERDI, 50 arbres, 183 arbustes et 8 grimpantes d'essences diversifiées ont été mis en terre. Afin de répondre aux besoins des résidents, une sélection d'arbres à grand déploiement a été plantée au centre des cours pour apporter de l'ombre, tandis que des essences de plus petit déploiement ont été placées en devanture et près des bâtisses. Plusieurs espaces de vie conviviaux avec des tables de pique-nique, des aires de jeu et des zones de détente pour rapprocher les voisins ont aussi été installés.



Projets de développement et permis aux locataires

Tous les projets de développement proposés sur les sites de YUL et de YMX font l'objet d'une révision par un professionnel en environnement afin de s'assurer que ceux-ci respectent la réglementation environnementale et intègrent les exigences d'ADM en matière de développement durable et de protection des milieux, tant sur le plan de la conception que celui des activités de construction.

En 2023, la direction conformité environnementale d'ADM a ainsi :

- Évalué 53 demandes de permis pour des projets réalisés par ses locataires.
- Procédé à l'évaluation des effets environnementaux de huit projets assujettis à la Loi sur l'évaluation d'impact (LEI), dont six à YMX et deux à YUL.
- Inscrit tous les projets assujettis à la LEI sur le Registre canadien d'évaluation d'impact, tel que prescrit par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada.

Mentionnons que des études écologiques sont réalisées pour les projets dont l'implantation vise un lieu non aménagé sur les sites aéroportuaires, dans le but de répertorier la présence d'espèces à statut, de milieux hydriques et humides, d'oiseaux migrateurs, de poissons, ou tout autre enjeu environnemental, puis de mettre en place les mesures d'atténuation requises. Dans certains cas, des mesures de compensation pour les espèces à statut particulier sont mises en place.



Prix et reconnaissances

Renouvellement de la certification **ISO 14001** pour le système de gestion environnementale d'ADM relatif aux activités de YUL et de YMX.

La certification est valable pour une durée de trois ans et un audit de maintien a été réalisé en 2023.



Obtention de la certification «Performance +» de la part de RECYC-QUÉBEC dans le cadre du programme «ICI on recycle +».

Ce programme reconnaît et honore les organisations proactives et engagées à améliorer leur performance en gestion des matières résiduelles, ce qu'ADM a réussi à démontrer en atteignant un niveau plus élevé qu'au renouvellement précédent, qui avait eu lieu en 2018.



Renouvellement pour le siège social d'ADM de la désignation **Lieu de travail équitable** pour l'année 2023.



Obtention de la certification **Airport Carbon Accreditation** (niveau Transformation), passant ainsi du niveau 3 au niveau 4.

YUL fait désormais partie d'un groupe sélect de sept aéroports en Amérique du Nord à avoir reçu cette accréditation de niveau 4.



Responsabilité sociale

Capital humain

La transformation du monde du travail, sa volatilité et sa complexité actuelle, combinées au contexte d'affaires et aux opportunités d'ADM, ont amené l'organisation à prioriser en 2023 des initiatives lui permettant d'améliorer la stabilité et d'atteindre par le fait même ses objectifs communs.

C'est ainsi que la vice-présidence Capital humain d'ADM a mis en œuvre des solutions novatrices pour soutenir l'évolution de l'organisation et lui permettre d'atteindre ses objectifs stratégiques tout en assurant un environnement de travail stimulant, dynamique, entrepreneurial et diversifié.

Un nombre important de programmes ont de ce fait été mis en place afin de permettre une expérience employé-gestionnaire qui se démarque et qui donne des résultats concrets. Le niveau d'engagement des employés a d'ailleurs enregistré son plus haut niveau en 2023. Compilé via un sondage au taux de participation élevé (78%), l'indice d'engagement global a atteint 85%, alors qu'il était de 80% en 2021 et de 79% en 2019. Lors de la précédente enquête, les dimensions de la reconnaissance, de la communication et de l'équilibre travail-vie personnelle avaient été identifiées comme des axes prioritaires. À l'issue de ce nouvel exercice, ces trois dimensions ont atteint des résultats améliorés de 68% (contre 59% et 58% en 2021 et 2019), de 76% (contre 73% et 58%) et de 84% (contre 78% et 82%) respectivement, signe que l'organisation est sur la bonne voie grâce aux efforts déployés à tous les niveaux.



Gestion et acquisition des talents

Avec la reprise des activités aéroportuaires, le nombre de ressources requises afin de répondre à la demande s'est accentué.

L'année 2023 aura alors été une année record quant à la gestion et à l'acquisition des talents. Une révision des processus d'embauche, y compris la mise en place d'une gouvernance interne et une mise à jour des indicateurs de performance, a dû être effectuée en cours d'année afin de soutenir la cadence et a ainsi permis le recrutement de 220 nouveaux talents, toutes catégories d'emploi confondues. C'est au deuxième semestre que le nombre de nouveaux postes pourvus a été le plus élevé alors que 63 % des embauches ont été réalisées durant cette période. Malgré l'état du marché de l'emploi au Québec, la capacité d'attraction d'ADM aura amené les postes affichés à être pourvus dans un délai moyen de huit semaines.

Afin de soutenir cette activité intense et de faciliter l'intégration des talents sélectionnés au sein de l'organisation, plusieurs initiatives ont été lancées. L'équipe responsable de l'acquisition de talents a notamment continué de mettre à profit sa proposition valeur employé (PVE) afin de bien cibler ses activités d'attraction et ses communications autour des quatre piliers définis par ADM : ses clients, son milieu aéroportuaire unique, ses talents et sa communauté. Une des mesures phares de l'année à cet effet est sans contredit le déploiement d'une toute nouvelle marque employeur définie sous le concept « Né.e pour ADM », qui met à l'avant-plan des talents d'ADM et leur famille, et qui est devenu le fil conducteur pour le développement de tous les outils d'attraction de l'organisation.

Finalement, de nouvelles initiatives ont permis de diversifier les stratégies d'attraction de talents, notamment lors de participations à différentes foires de l'emploi – telles que la foire de l'emploi HEC et la foire de l'emploi YUL – tout en poursuivant des partenariats avec diverses écoles et universités.

Relations de travail

L'année 2023 a été marquée par le renouvellement d'une convention collective permettant à ADM d'assurer le maintien d'une paix industrielle pour les prochaines années et l'amélioration de l'expérience employé avec l'Unité des pompiers (SIADM). À la suite d'un processus débuté à l'automne 2021, cette convention collective échue depuis le 31 décembre 2021 a pu être renouvelée pour une durée de cinq ans et viendra à échéance le 31 décembre 2026.

Cette convention, plus que compétitive, prévoit l'ajout de postes supplémentaires à temps plein et l'introduction de la notion de pompier à temps partiel – une première dans l'univers aéroportuaire – et contribuera par le fait même à la mission du service tout en assurant la protection des passagers et de la communauté aéroportuaire sur les deux sites. En fin d'année, ADM a d'ailleurs eu le plaisir d'accueillir six recrues pompières féminines au sein des rangs du SIADM. Il s'agit d'un exemple clair de la volonté de l'organisation d'assurer l'inclusion, la diversité et l'équité au sein de ses équipes.

D'autre part, le processus de négociation de la convention collective de l'Unité des gestionnaires de premier niveau échue depuis le 31 décembre 2023 débutera en 2024.



Santé globale

Promouvoir l'importance de la santé globale demeure une priorité pour ADM.

La qualité de vie des employés a d'une part un impact positif sur leur travail, mais aussi sur leur vie personnelle, et c'est pourquoi l'organisation considère qu'il est de sa responsabilité sociale d'encourager l'adoption de saines habitudes de vie. C'est donc avec plus d'une dizaine d'initiatives déployées tout au long de l'année touchant aux différents aspects de la santé physique, mentale, financière, sociale ainsi que de la santé et sécurité que le programme Équilibre a pu atteindre cet objectif. À la suite d'un sondage interne, le niveau de satisfaction des employés d'ADM face aux différentes activités du programme Équilibre représentait en effet 83 %, ce qui démontre un excellent bilan pour une première année de programmation complète.

En 2023, ADM a mis sur pied différentes activités par l'intermédiaire de son programme Équilibre, qui auront rencontré un grand succès, parmi celles-ci :

- La présentation de la conférence «Check tes lumières» du conférencier Jean-François Lacasse, ambassadeur engagé en santé mieux-être, auteur, entrepreneur social et philanthrope. Cette activité aura permis de sensibiliser plus de 230 employés à l'importance de mesurer leur baromètre psychologique.
- La distribution d'une fiche d'autosoins qui s'inspirait des activités proposées dans le cadre du mouvement Bell cause pour la cause. Une façon efficace de mettre de l'avant l'importance de s'occuper de sa propre santé mentale et de celle de ses collègues.

- La création de capsules informatives sur les finances personnelles offertes afin d'aider les employés à optimiser notamment leur budget, une initiative d'autant plus pertinente dans le contexte d'inflation actuel.
- La mise en place de formations RCR dans le cadre du Mois de la santé du cœur. Proposées à l'ensemble des employés, celles-ci auront permis de mettre de l'avant toute la portée que l'organisation accorde à la santé et à la sécurité.
- La création du défi Bouge-DON, qui avait pour objectifs de solidifier les liens entre les employés des différentes directions, de les sensibiliser à l'importance de l'activité physique, de la santé mentale et de la santé sociale, mais aussi celle de leur implication sociale. Un employé sur cinq chez ADM s'est joint au mouvement et a bougé tout au long du mois de juin. L'équipe gagnante a ainsi pu remettre un chèque de 2 500 \$ à l'organisme caritatif de son choix, soit le SARA d'Anjou.

Durant l'été, une attention particulière a aussi été portée aux équipes opérationnelles. Une période fortement achalandée peut en effet être propice aux enjeux de surmenage et de stress, et c'est pourquoi des initiatives spécifiques aux équipes présentes sur le terrain ont été mises sur pied. De simples dîners pizza, des massages sur chaise et de la distribution de friandises sucrées, ce sont tous des petits gestes qui ont été grandement appréciés.



Santé et sécurité au travail

ADM place la santé et la sécurité au travail au cœur de ses préoccupations. L'organisation aspire en effet à opérer selon des standards éprouvés d'excellence en santé et sécurité au travail grâce à l'enthousiasme, à l'engagement et à la fiabilité de ses employés et de l'ensemble de la communauté aéroportuaire. En ce sens, elle a annoncé cette année le début de sa démarche visant sa certification ISO 45001 – norme internationale du Système de management de la santé et sécurité au travail.

Avec l'achalandage record connu en 2023, le retour au bureau des employés en mode hybride et la venue de nouveaux joueurs au sein de la communauté aéroportuaire, ADM a jugé nécessaire de revoir la structure d'encadrement de son programme de santé et de sécurité au travail (SST) en y intégrant tous les acteurs œuvrant sur ses sites. C'est ainsi, entre autres, qu'un engagement SST envers la communauté et une directive touchant la conformité SST des employeurs ont été mis en place. Cette approche, qui s'avère plus spécifique à l'égard des responsabilités des employeurs de la communauté aéroportuaire, aura été développée afin de contribuer à la promotion d'une culture préventive.

Il a aussi été décidé que les suivis d'achèvement des formations en santé-sécurité planifiées seraient désormais effectués sur une base mensuelle. De plus, un système de suivi des demandes d'amélioration et de non-conformité SST a été mis en place. Une nouvelle formation à l'attention de tous les employés d'ADM déclinant les risques généraux présents dans leur milieu de travail a également été déployée, alors que la procédure de gestion des incidents a été revue et que l'engagement des comités SST s'est vu être amélioré par de la formation spécifique à leurs rôles et à leurs responsabilités.

Expérience employé

Alors que ses talents sont d'une grande valeur pour ADM, des efforts considérables ont été déployés afin de les retenir au sein de l'organisation, en plus de tirer un maximum de leur expertise en leur assurant un environnement de travail accueillant où ils se sentent bien et libres de s'épanouir et de se développer.

L'accueil et l'intégration

Une revue complète du processus d'accueil et d'intégration des nouveaux employés a été effectuée en 2023, basée sur la nécessité d'introduire un lien de proximité fort entre ADM et ses nouveaux talents, mais aussi afin de mettre davantage de l'avant deux des valeurs organisationnelles, soit la passion et la collaboration. Les recrues ont désormais accès à une multitude de ressources, y compris de la documentation revisitée et simplifiée, une prise de contact en amont de leur première journée de travail avec un membre de l'équipe Capital humain et des rencontres avec le partenaire d'affaires attitré à leur équipe respective.

ADM a aussi introduit une nouvelle activité de groupe au cours de laquelle les nouveaux employés peuvent rencontrer des membres de l'équipe Capital humain, en apprendre sur un éventail de sujets d'intérêt pour eux et faire la connaissance de nouveaux collègues. Celle-ci, d'une durée d'une demi-journée, contribue à rendre le processus d'intégration plus efficace, mais surtout permet des contacts humains qui viendront établir les bases si importantes au sentiment d'appartenance.

Le développement des compétences

En 2023, ADM a procédé au dévoilement officiel de l'Académie ADM, un programme de formation corporatif complet qui répond non seulement aux besoins organisationnels en matière de formation, mais également aux besoins de développement professionnel de ses employés. Une attention particulière a été mise sur le développement du leadership, avec notamment :

- Le lancement de deux cohortes du programme Tout à gagner chez ADM, qui touche la culture de gestion et qui s'adresse aux gestionnaires récemment arrivés de l'externe et aux gestionnaires d'ADM nouvellement promus;
- Le lancement d'une cohorte du programme mis à jour GestionAIR – la première depuis 2019 – qui fournit aux gestionnaires, ou aux gestionnaires potentiels, une méthode et des outils leur permettant d'aborder efficacement les enjeux aéroportuaires;
- La conception du programme ActionAIR, destiné aux directeurs de l'organisation et bâti autour de thèmes choisis par le Comité de direction en vue d'un lancement en début d'année 2024.

En plus de cette programmation spécifique, l'Académie ADM permet aussi de consolider en une seule plateforme organisée, et qui s'apparente à celles que l'on retrouve notamment dans le milieu de l'éducation, l'ensemble de l'offre disponible en matière de formation. Les employés ont ainsi accès à des parcours de développement qui répondent à leurs intérêts et à leurs aspirations.

La reconnaissance

De concert avec la vice-présidence Affaires publiques, l'équipe Capital humain a contribué à la mise en place du Mois de l'appréciation des employés. Cette initiative, lancée au mois de mars, consiste en une série d'initiatives destinées à témoigner de la reconnaissance aux employés et à contribuer aux efforts de rétention des talents.

L'équipe du Capital humain a également lancé PassionNÉ.E pour ADM, un programme renouvelé de reconnaissance des années de service qui permet de célébrer la loyauté et l'engagement des employés. ADM a ainsi profité de la relance de ses activités pour mettre son programme au goût du jour et le faire évoluer avec les tendances actuelles du marché du travail.

Le travail hybride

En cours d'année, ADM a confirmé le maintien de son programme de Flexi-Travail, tout en y apportant certains ajustements destinés à mieux harmoniser ses modes de travail à la réalité aéroportuaire et à la croissance soutenue connue par l'organisation. Dans la foulée, des travaux majeurs de rénovation et de réaménagement des espaces de travail ont été annoncés de façon à les rendre plus polyvalents et plus accueillants pour les équipes.

Inaugurées en 2022, les Pausés Flexi qui consistent à offrir un service de barista ou de jus de fruits à la communauté Flexi, se sont poursuivies en 2023. Cette initiative aide à consolider le sentiment d'appartenance envers l'organisation tout en permettant aux employés d'entretenir des liens solides avec leurs collègues, en plus d'échanger dans un cadre convivial.

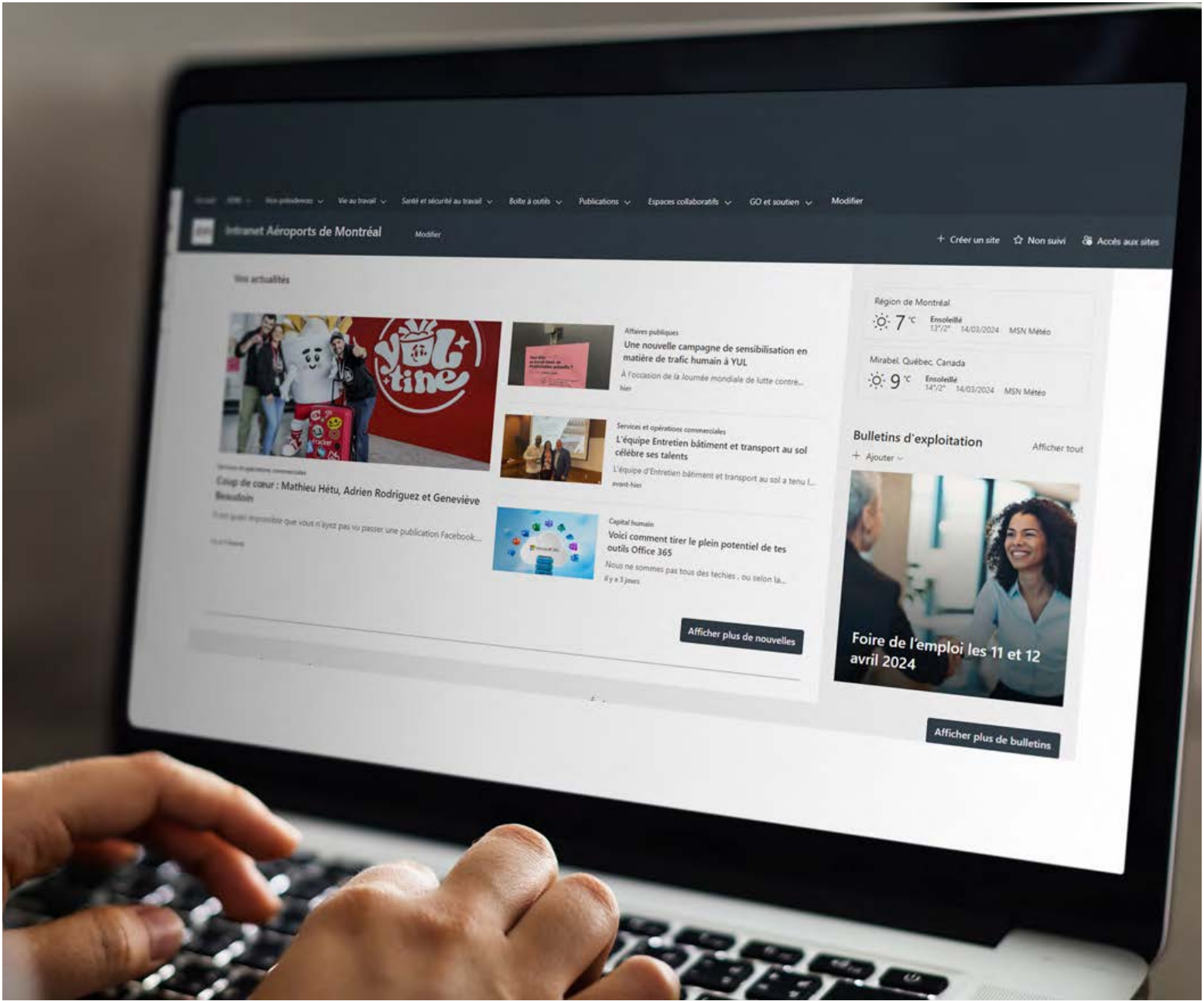


Communications internes

ADM a poursuivi sur sa lancée en consolidant ses outils, ses programmes et ses activités en vue de maintenir un dialogue bidirectionnel avec sa communauté de talents lui permettant ainsi d'assurer une équité et une transparence dans la transmission d'informations, mais aussi de mobiliser les équipes et d'offrir une vie au travail dynamique.

La vice-présidence Affaires publiques d'ADM, sous laquelle se retrouvent les communications internes, a porté une attention particulière à la refonte de l'intranet, principal outil de communication numérique avec les employés, afin de mettre à jour les contenus de chaque direction et d'améliorer l'expérience utilisateur par l'uniformisation de la structure tout en facilitant l'accès aux informations essentielles de l'organisation. Les écrans numériques, un nouvel outil d'information lancé en 2022, ont vu leur réseau doublé en 2023, alors que l'ensemble des aires communes du personnel professionnel, administratif et des équipes terrain ont été équipées de nouveaux écrans.

L'intranet est demeuré l'outil principal de référence en ce qui concerne les actualités de l'organisation, les mouvements de personnel et les activités sociales à venir. Facilement accessible tant sur un ordinateur que sur un appareil mobile, cette plateforme a été enrichie de contenus quotidiennement. Un courriel rapportant les faits saillants et présentant un compte rendu des nouvelles d'intérêt partagées sur l'intranet a aussi été acheminé aux deux semaines à l'ensemble des employés.



En 2023, au-delà de son intranet, ADM a aussi :

- Organisé trois assemblées virtuelles avec à la fois les membres de son comité de direction, des gestionnaires et des employés, pour communiquer des informations sur l'évolution de l'environnement d'affaires de l'organisation et afin de suivre les stratégies mises de l'avant alors que les activités de l'organisation continuent de croître.
- Conçu et mis en action un plan d'intégration de son nouveau président-directeur général au sein des équipes, par l'intermédiaire notamment d'une présentation vidéo aux employés en amont de l'annonce publique, de la planification de visites du PDG dans les différents environnements de travail des employés et de sa participation à plusieurs activités visant à renforcer l'esprit de collaboration et de communauté qui existe au sein de l'organisation.
- Organisé trois dîners-causeries qui ont rassemblé des employés de multiples directions autour des thématiques du Plan des mesures d'urgence, de la cybersécurité et de la santé mentale. Une façon efficace de sensibiliser la communauté d'ADM sur des thématiques importantes.
- Fait appel au talent créatif de ses employés en déployant le défi LUMIÈRE sur ta carrière,

lors duquel les différentes équipes d'ADM ont été appelées à soumettre une photographie représentant leur apport au sein de l'organisation. Les membres du comité de direction d'ADM composaient le jury et ont évalué chacune des photos selon une grille de critères bien définis.

- Produit une vidéo récapitulative dynamique de son année 2023 afin de mobiliser ses employés autour des grands accomplissements et des réalisations de l'année.
- Lancé une nouvelle tradition grâce à l'événement « La fête des familles des employés d'ADM » sur le site de YMX, à laquelle plus de 450 invités ont participé. Les employés d'ADM ont alors pu faire découvrir leur milieu de travail et les métiers aéroportuaires aux membres de leur famille. Ceux-ci ont pu assister à une démonstration de l'unité canine, visiter les véhicules d'entretien de terrain ainsi qu'un camion du SIADM, en savoir davantage sur l'art de la fauconnerie et en apprendre sur les actions de durabilité d'ADM.
- Organisé une deuxième édition de l'événement « La Fête du printemps » sur le site de YUL. Rassemblant tous les employés sous un immense chapiteau à l'extérieur, celui-ci permet de souligner leur travail exceptionnel et de leur donner de l'énergie nécessaire pour entamer la saison estivale.



Principaux indicateurs reliés aux relations humaines

Indicateurs	2023	2022
Employés réguliers ¹	592	534
Formation (heures)	9 035	4 901
Postes pourvus	220	189
Départs à la retraite	10	8
Taux de roulement ²	3,73	8 18,02 *
Taux d'absentéisme ³	5,13	5,01
Taux de fréquence ⁴	1,29	2,48
Taux de gravité ⁵	30,38	30,72
Taux d'incidence ⁶	25,5	17,5

1 Employés réguliers : nombre d'employés à temps plein (les employés saisonniers, temporaires et temps partiel sont exclus).

2 Taux de roulement : pourcentage de l'effectif qui quitte volontairement l'organisation au cours d'une année (employés réguliers à temps plein seulement).

***Ancienne définition** : pourcentage de l'effectif qui quitte l'organisation au cours d'une année.

3 Taux d'absentéisme : total des heures d'absence (absences maladie et absences liées à la SST) sur le nombre total des heures travaillées multiplié par 100.

4 Taux de fréquence : nombre d'accidents (réclamations CNESST) survenus par 200 000 heures travaillées.

5 Taux de gravité : nombre de jours perdus par 200 000 heures travaillées.

6 Taux d'incidence : nombre d'employés absents annuellement par tranche de 1 000 assurés.



Accès terrestre, intermodalité et connectivité

En termes de transport collectif et durable, ADM a maintenu en 2023 une offre variée à YUL afin d'encourager les passagers et les employés de la communauté aéroportuaire à réduire leur empreinte environnementale. Une **panoplie de services** sont ainsi accessibles, dont les circuits d'autobus 747, 204, 209, 356, 378 et 460 de la STM ainsi que les navettes privées.

En cours d'année, ADM a aussi entrepris des initiatives variées pour soutenir ses aspirations durables sur ses sites, y compris :

- L'ajout d'un nouveau titre de transport numérique pour la ligne 747 reliant YUL au centre-ville. Cette option supplémentaire facilite ainsi l'expérience des usagers à bord de l'autobus et a été mise en place par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et la Société de transport de Montréal (STM). Des terminaux de vente mobile automatisés ou avec du personnel ont aussi été installés dans l'aérogare et l'horaire de la ligne a été bonifié en fonction de l'achalandage avec l'ajout de départs quotidiens.
- La poursuite des travaux par ADM et ses partenaires sur le chantier de construction de la station REM selon l'échéancier prévu. ADM entend toujours terminer ses travaux au printemps 2026 pour ensuite permettre à CDPQ Infra de finaliser les étapes qui permettront de connecter la station au reste du réseau. Les premiers usagers pourront emprunter ce mode de transport durable dès 2027.
- Le lieu d'embarquement pour les Uber a été déplacé de la porte 7 à la porte 28 afin de faciliter

l'embarquement des clients et de limiter la circulation automobile sur le réseau routier de l'aéroport.

- L'installation de 31 bornes de recharge pour véhicules électriques dans le nouveau stationnement étagé P4 ouvert en février 2024, à YUL. Quatre bornes de recharge pour les taxis électriques ont aussi été installées sur le site aéroportuaire, dans les premiers mois de l'année.
- L'installation de huit bornes de recharge pour véhicules électriques dans le stationnement du Centre de services de YMX pour les véhicules de services d'entretien.

Tout au long de l'année, ADM a aussi poursuivi ses efforts de représentation devant les instances politiques afin de contrecarrer la présence de nombreux taxis illégaux et non autorisés à YUL. L'entrée en vigueur de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (LTRPA)* en 2020 a créé une brèche importante dans l'encadrement de la pratique, qui s'est accentuée en 2022 avec la relance des activités aériennes. Devant la forte présence de taxis opérant sans permis aéroportuaire ou même sans licence de taxi, mettant ainsi en péril la sécurité du public voyageur, ADM a déployé de nombreuses offensives sur le terrain pour tenter de juguler ce fléau, y compris la mise en œuvre d'une vaste campagne de sensibilisation et une surveillance accrue de la part des agents de la Sûreté aéroportuaire, en plus de multiplier les échanges avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec. Dès juin, une modification à la LTRPA est venue interdire toute forme de sollicitation harcelante à l'aéroport. Puis, en janvier 2024, un nouveau règlement est édicté, venant réinstaurer légalement la notion de lieu désigné et permettant ainsi aux équipes d'ADM d'imposer d'importantes sanctions aux chauffeurs non autorisés à opérer à YUL.



Nouveau titre de transport numérique

pour la ligne 747
reliant YUL
au centre-ville

Poursuite des travaux par ADM et ses partenaires sur le chantier de construction de la station REM

premiers usagers dès 2027

R
2027



Bornes de recharge pour véhicules électriques

dans le nouveau
stationnement
étagé P4

De plus, relativement au transport au sol, certains employés terrain de Precise ParkLink, qui sont attitrés à la surveillance des opérations taxis, ont été équipés d'iPad dans le but de simplifier le traitement des données et d'éliminer l'utilisation du papier. ADM a entamé une relation d'affaires avec ce fournisseur de services en 2014 pour ensuite lui confier en 2022 la gestion des parcs de stationnement, la répartition des services taxis, des limousines et des autobus nolisés sur les débarcadères à l'aéroport, ainsi que l'assistance client dans les stationnements et les services de transport.

Soulignons finalement que YUL a reçu, en 2023, un prix UBER. Chaque année, l'entreprise reconnaît les aéroports qui se démarquent par leurs accomplissements. YUL a ainsi été reconnu comme offrant le temps d'attente le plus court avant l'embarquement dans un véhicule en Amérique du Nord. Le site aéroportuaire s'est aussi démarqué dans les catégories Engagement envers l'innovation et Expérience.

Au chapitre des partenariats, ADM adhère depuis 2019 à l'initiative EV100, lancée par l'organisation non gouvernementale internationale The Climate Group et qui vise à accélérer l'adoption des véhicules électriques au sein des entreprises. ADM a ainsi pris l'engagement de faire passer à 100% la proportion de ses véhicules légers à des véhicules électriques ou hybrides branchables d'ici 2030. En 2023, ADM a fait l'acquisition de neuf véhicules légers électriques ou hybrides branchables. Ainsi, 18 des 91 véhicules que compte présentement son parc sont électriques ou hybrides branchables.



Cybersécurité et protection des données

2023 a été une année de consolidation du dispositif de cybersécurité d'ADM, qui s'est aussi vu gagner en robustesse et dont le niveau de maturité a également été renforcé.

Une évaluation indépendante de ce dernier, basée sur le référentiel *NIST Cyber Security Framework*, réalisée en fin d'année a d'ailleurs permis de confirmer cette progression.

En cours d'année, diverses initiatives ont été déployées par les équipes affectées aux technologies et à l'innovation (TI) d'ADM pour permettre de rehausser la protection des actifs informationnels et des activités aéroportuaires, y compris :

- La poursuite des travaux de conformité pour le respect des nouvelles exigences de protection des renseignements personnels, tel que prescrit par la Loi 25, afin de respecter l'échéance de 2023. Des travaux pour outiller et automatiser certains processus sont toujours en cours et continueront à être déployés en 2024.

- Le renforcement des campagnes de sensibilisation à la cybersécurité au sein de l'organisation avec notamment la multiplication de différentes simulations d'hameçonnage. Ces actions ont d'ailleurs engendré une amélioration significative des bons réflexes de cybersécurité chez les employés d'ADM.
- La modernisation du dispositif de SOC avec une nouvelle infrastructure de surveillance et l'émission d'un appel d'offres afin de souscrire à un service SOC performant.

Le service de surveillance de sécurité et de réponse aux incidents d'ADM est aussi opéré 24 heures sur 24, tous les jours de l'année. ADM a également mis en place une gestion des risques basée sur des processus rigoureux de déclaration, d'évaluation et de suivi des risques technologiques qui permet d'apporter une réponse adaptée à chaque situation identifiée. De plus, la cybersécurité est prise en compte dès le début dans l'ensemble des projets d'ADM afin d'assurer une intégration optimisée de la sécurité et une meilleure maîtrise des coûts.



Gestion du climat sonore

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

La gestion du climat sonore est une responsabilité partagée et ADM travaille avec ses partenaires Transports Canada, NAV CANADA et les transporteurs aériens afin de réduire les impacts des activités liées à l'exploitation d'un aéroport international pour les communautés riveraines.

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

Le tableau ci-dessous affiche le nombre d'exemptions qu'ADM a octroyées aux transporteurs aériens, notamment en cas de retards occasionnés pour des raisons hors du contrôle du transporteur, telles que les conditions météorologiques, des vérifications mécaniques et des délais opérationnels, les demandes d'exemption qui ont été refusées et le nombre de dossiers qui ont été soumis à Transports Canada pour enquête et suivi.

Transports Canada est l'organisme réglementaire chargé de veiller au respect de l'application des règles de contrôle et d'atténuation du bruit, et a le pouvoir d'imposer des sanctions aux contrevenants à ces règles. La liste des entreprises contrevenantes, un sommaire des infractions perpétrées et les sanctions imposées sont affichés sur le site de [Transports Canada](#).

Exemptions ponctuelles

Année	Exemptions octroyées	Exemptions refusées	Dossiers transmis à Transports Canada
2023	1 415	86	72
2022	1 339	91	89

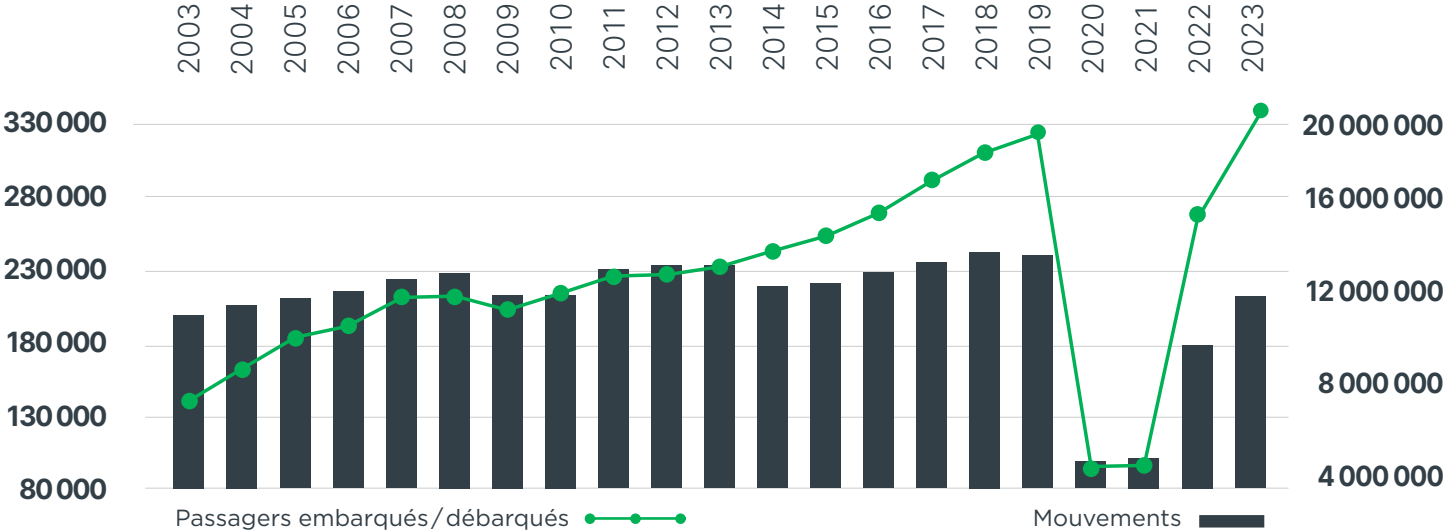


Mouvements d'aéronefs

En 2023, le nombre de passagers a augmenté de 32,5 % comparativement à 2022, alors que le nombre de mouvements aériens a augmenté de 12,3 %, ce qui est une bonne nouvelle pour le climat sonore.

De plus, en 2023, 20 % des mouvements aériens ont été opérés avec des avions de nouvelle génération qui sont plus performants sur le plan acoustique.

Malgré l'augmentation significative du nombre de passagers au cours des dernières années, le nombre de mouvements aériens est demeuré relativement stable (sauf pour les années de la pandémie) et est nettement en baisse par rapport à 2019. Cela est attribuable à l'utilisation de plus gros porteurs qui ont davantage de capacité et à des taux de remplissage plus élevés.



Nombre de passagers
+32,5 %
versus 2022

Nombre de mouvements aériens
+12,3 %
versus 2022

Plaintes de bruit

Le nombre de plaintes associées à un mouvement à YUL a augmenté de 29 % comparativement à 2022. Le nombre de plaignants a toutefois diminué de 6 %.

	2023	2022
Nombre de plaintes YUL	75 684	58 798
Nombre de plaignants YUL	327	348
Nombre de mouvements YUL	200 758	178 727

Le bilan annuel sur le climat sonore ainsi que des indicateurs mensuels sur les plaintes liées aux opérations aériennes sont publiés à la section [Indicateurs](#) sur le site Web d’ADM.



Mesure des niveaux de bruit

ADM publie dans le bilan annuel sur le climat sonore les niveaux Leq enregistrés aux différentes stations de mesure autour de l'aéroport. Il y a huit stations de mesure sonore, dont une mobile. La plateforme [Webtrak](#) affiche les niveaux de bruit L_{Amax} de ces stations.

Comité consultatif sur le climat sonore

Le comité a tenu quatre rencontres en 2023. Un sommaire de ces rencontres est publié sur le [site Web d'ADM](#). Les membres du comité continuent d'explorer d'autres façons de rendre compte du travail du comité et ADM demeure en attente de leurs propositions.

Déclassement de la piste 10-28

La piste 10-28 a été déclassée le 30 novembre 2023. ADM a tenu une consultation publique pour informer les citoyens des secteurs sous les axes de cette piste et pour recueillir leurs commentaires. Dans le cadre de cette consultation, 22 000 dépliants ont été distribués à Dorval et à Pointe-Claire, une page du site Web a été publiée avec une courte vidéo et un lien vers la consultation qui contenait une FAQ et une section pour soumettre des commentaires. 167 personnes ont consulté le site de consultation et 41 ont soumis des commentaires.

Plan d'action sur le climat sonore

Afin d'adopter un mode de gestion plus efficace et dans un souci de se doter des meilleures pratiques existantes en la matière, ADM a élaboré un plan d'action ayant pour objectif d'optimiser la gestion du climat sonore.

ADM continue son travail pour mettre en place les actions qui ont été identifiées comme prioritaires.

Opérations nocturnes

La diminution des opérations à l'extérieur des heures d'exploitation est une priorité pour ADM et une grande attention est portée à la réduction des opérations durant les heures restreintes.

Un projet pour modifier les critères d'opération pendant les heures restreintes d'exploitation a été présenté au comité consultatif sur le climat sonore en décembre et une consultation publique sur ce projet se tiendra en 2024.

Flotte moins bruyante

ADM continue de travailler afin de déterminer les critères d'évaluation à mettre en place pour le programme Fly Quiet à YUL.

Gestion des plaintes

La mise en place des outils qui favorisent une transmission rapide des commentaires permet aux citoyens de se faire entendre. Le système automatisé enregistre les plaintes et les lie aux mouvements aériens.

L'[Engagement sur la gestion des plaintes](#) relatives au climat sonore fait état des procédures d'exploitation en vigueur, du traitement des plaintes, des analyses et des suivis qui peuvent en découler.

[WebTrak](#) demeure l'outil de référence pour le climat sonore. En plus de communiquer, presque en temps réel, les trajectoires, les types d'aéronefs et leur altitude ainsi que les niveaux de bruit enregistrés aux stations de mesure de bruit, WebTrak affiche les informations de fermetures ponctuelles de très courte durée ou toute autre situation qui affecte l'assignation des pistes.

Information aux citoyens

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

- L'infolettre sur le climat sonore envoyée par courrier électronique et publiée sur le site Web.
- [WebTrak](#)
- [Un formulaire](#) (Viewpoint) facilitant le dépôt de plaintes et de commentaires, accessible sur le site Web d'ADM ou directement via cellulaire. Avec un cellulaire, il est possible de soumettre une plainte en cliquant sur le bouton « Soumettre maintenant ».
- La publication [d'indicateurs interactifs mensuels](#), les plaintes liées aux opérations et sur les mouvements aériens à YUL ainsi qu'un bilan annuel sur le climat sonore.
- Une ligne téléphonique (514 633-3351) et un courriel dédié (info@admtl.com).
- Une section du site Web qui comporte une [foire aux questions](#) sur le climat sonore.

Une attention particulière est portée quant aux impacts potentiels qui peuvent découler des travaux de réfection sur les pistes. Une [section](#) a été créée sur le site Web d'ADM afin d'informer les citoyens sur les travaux ainsi que les impacts opérationnels des travaux sur le climat sonore.

Communauté et implication sociale

Encore en 2023, ADM a continué de s'impliquer au sein de la communauté en poursuivant notamment son engagement envers de grands événements ou des organisations très actives qui génèrent des retombées pour Montréal tout en la faisant rayonner.

ADM s'identifie en effet à sa métropole, se voit comme un membre actif de la collectivité et a le souci de maintenir une relation étroite avec ses communautés. À travers son programme de dons et de commandites, l'organisation aura aussi pu soutenir financièrement d'importantes causes, tout en ralliant les voyageurs et les employés de la communauté autour de celles-ci.

En 2023, ADM a ainsi :

- Transformé l'enseigne *MONTREAL* en façade de YUL à maintes reprises au rythme des événements de la ville et de la vie. Alors que le Québec en entier est attristé par le décès de Karl Tremblay, chanteur du populaire groupe Les Cowboys Fringants, le « O » de la façade de YUL arbore l'étoile filante en son honneur. Les couleurs du Mois de l'autisme, de la Journée nationale de la vérité et de la réconciliation et de la Journée Bell Cause pour la cause, qui est dédiée à faire avancer la cause de la santé mentale, ont notamment pu jouir d'un habillage personnalisé sur la devanture de l'aérogare.



- Accueilli près de 200 participants dans le cadre de la neuvième édition de l'activité Enfants en première. À travers cette expérience unique, qui est devenue au fil des années un véritable rendez-vous pour plusieurs, les enfants présentant des troubles du spectre autistique (TSA) peuvent apprivoiser le processus aéroportuaire avec leur famille de façon à réduire leurs appréhensions à l'égard d'un voyage en avion.
- Ouvert son site de YMX aux cyclistes pour la 14^e édition du 48 H VÉLO. Des centaines de participants, dont 36 employés d'ADM faisant partie de l'équipe des ADMirables, ont roulé jour et nuit sur le tablier de l'Aérocité au profit de l'organisme Rêves d'enfants (Make-A-Wish). Un rassemblement où l'entraide, le respect et la détermination sportive étaient à l'honneur. Au total, ce sont 2 018 426 \$ qui ont été amassés pour les enfants malades.
- Appuyé la mission d'Opération sous zéro, une campagne portée par le Centre communautaire d'Hochelaga et qui a pour mission de fournir des habits chauds aux enfants dans le besoin. ADM a ainsi remis un montant équivalent à l'ensemble des dons de ses employés, pour un total de 6 000 \$ versés à l'organisme.



- Participé au projet *Métamorphose* du SDC District Central avec Tourisme Montréal, qui a permis la plantation de 10 000 tournesols sur plus de 5 300 m². Intitulé La Prairie Louvain, ce champ de tournesols permet ainsi de créer une nouvelle attraction touristique en plus de faire vivre la *Montréalitude* si importante pour YUL et pour son partenaire Tourisme Montréal.
- Contribué à Olympiques spéciaux Québec, pour une troisième édition, en prêtant le site aéroportuaire de YUL pour la tenue du Relais de la flamme, une course de 1 et de 5 km. ADM a aussi participé à la collecte de fonds en déboursant les frais d'inscription pour les employés d'ADM. Ces derniers ont d'ailleurs répondu à l'appel en courant ou en marchant afin d'aider Olympiques spéciaux Québec à poursuivre sa mission d'enrichir, par le sport, la vie des personnes présentant une déficience intellectuelle.
- Mené une nouvelle édition de sa campagne *Chez ADM, on Centraide*, à travers laquelle elle contribue à la lutte contre la pauvreté, l'exclusion et les inégalités. Grâce à la générosité des employés, un montant de 145 565 \$ a été remis à Centraide du Grand Montréal et à Centraide Laurentides.

- Mis sur pied le programme *Demande-DON*, qui permet aux employés d'ADM de solliciter un soutien financier pour une cause dans laquelle ils, ou un membre de leur famille immédiate, s'impliquent. En 2023, 11 causes ont été soutenues pour un total de 8 100 \$.
- Poursuivi son engagement auprès de l'Association canadienne des dons d'organes et de tissus (ACDO). En 2023, ce sont près de 73 transports qui ont été effectués bénévolement par les membres de la Sûreté aéroportuaire vers les différents centres hospitaliers de Montréal. Notons d'ailleurs l'engagement de Réjean Bouchard, membre de la Sûreté aéroportuaire d'ADM, qui a été honoré par l'ACDO en recevant un prix Distinction. Monsieur Bouchard est en effet le deuxième plus ancien bénévole à effectuer des transports et au sein de la Sûreté aéroportuaire, il cumule le plus grand nombre de transports effectués dans toute l'équipe.
- Contribué à la 43^e édition des *Mardis cyclistes de Lachine*, une compétition qui s'échelonne sur 10 semaines et qui est présentée tous les mardis soir de juin à août. Près de 200 coureurs se disputent alors la victoire chaque semaine, en pratiquant leur sport favori, le vélo.



L'organisation a également maintenu son implication active dans sa communauté et envers son industrie en assurant une représentation au sein des conseils d'administration :

- d'Aéro Montréal;
- de l'Union des aéroports français;
- de Montréal International;
- de la Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal;
- de la Chambre de commerce américaine au Canada (AmCham Québec);
- de l'Espace québécois de concertation sur les pratiques d'approvisionnement responsable (ECPAR);
- de la Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal (CargoM).

Des représentants d'ADM siègent aux comités Transport de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, de la Fédération des chambres de commerce du Québec, du Conseil du patronat du Québec, au Comité permanent sur le transport aérien régional du ministère des Transports et de la Mobilité durable, au Comité directeur Partenariat Climat Montréal et au Comité Destination harmonieuse de Tourisme Montréal, en plus d'être membres de nombreuses associations, dont Airport Council International – North

America (ACI-NA), l'Alliance touristique du Québec, le Conseil des infrastructures et le Consortium de recherche et d'innovation en aérospatiale du Québec.

En 2023, l'organisation a participé aux activités du Jour de la Terre, de Trajectoire Québec et du Conseil des entreprises en technologie environnementale du Québec (CETEQ), et a collaboré à la tenue du Sommet quinquennal de Tourisme Mirabel, de même qu'au Fonds YUL 375 idées de la Jeune Chambre de commerce du Montréal métropolitain, grâce auquel Iris + Arlo, une marque à impact social et environnemental et qui propose des produits menstruels sains et durables, a reçu 7 500\$ afin de concrétiser leur projet innovant.

ADM a également continué sa collaboration avec le Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement (GRAME) dans le cadre du projet Allô Ruisseaux. Lors de la Journée internationale de l'environnement, une trentaine d'employés d'ADM ont ainsi arpenté les berges du ruisseau Bouchard afin d'y mener une opération de nettoyage.

Finalement, ADM se fait un point d'honneur d'encourager la présence de ses dirigeants et de ses employés à divers congrès afin de leur permettre de partager leur expertise et leur savoir-faire. Ainsi, en cours d'année, des gestionnaires de l'organisation ont notamment agi comme ambassadeurs à la conférence Passenger Terminal Expo, un événement qui réunit de nombreux acteurs clés du milieu aéroportuaire à travers le monde.

350 000 \$

remis par ADM et ses employés

36 

organismes de bienfaisance soutenus

Approvisionnement responsable

Depuis plusieurs années, ADM s’engage à utiliser son pouvoir d’achat comme un levier de changement et améliore de façon progressive ses processus d’affaires pour ainsi faire un virage vers une politique d’approvisionnement plus responsable.

Cette approche, combinée à une formation de ses équipes, lui aura permis, notamment, d’investir davantage dans des entreprises issues de l’économie locale, et de développer des liens d’affaires durables avec celles-ci. En 2023, ADM a engagé 86% de ses dépenses en biens et services dans des organisations provenant de la région du grand Montréal. À l’échelle du Québec, cette proportion monte à 90%. En comparaison, ces taux s’étaient établis à 83% et à 86%, respectivement, l’année précédente.

Au cours de l’année, ADM a également participé au programme *L’économie sociale, j’achète!*, chapeauté par le Conseil d’économie sociale de l’île de Montréal, auprès duquel elle s’implique depuis son lancement, en 2017.

Rappelons qu’ADM a atteint un niveau moyen de «4-Maturité» du Baromètre de l’achat responsable 2020 de l’Espace de concertation en approvisionnement responsable (ECPAR), mis à jour tous les quatre ans. Le Baromètre rend compte des pratiques des organisations selon cinq niveaux de maturité (peu concerné, engagement, progression, maturité, exemplarité) pour chacune des cinq composantes de l’achat responsable : la vision, la politique et la gouvernance, la mobilisation des parties prenantes, l’opérationnalisation et la mesure. ADM fait partie du top 10% des 142 répondants, constitués d’entreprises, d’organismes ou de ministères, de municipalités et d’organisations diverses à but non lucratif au Québec.





Index du contenu GRI

	INDEX DU CONTENU GRI	PROFIL D'ENTREPRISE	FAITS SAILLANTS	MESSAGE DE LA DIRECTION	2023 EN BREF	REVUE DES ACTIVITÉS	RAPPORT DE DURABILITÉ	ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE	RAPPORT SUR LA GOUVERNANCE	PLANIFICATION STRATÉGIQUE 2024-2028	TRANSPARENCE	ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
--	-------------------------	------------------------	-----------------	----------------------------	--------------	------------------------	--------------------------	--	-------------------------------	---	--------------	--------------------------------

Index du contenu GRI

(GLOBAL REPORTING INITIATIVE)

ADM a divulgué les informations citées dans cet index du contenu GRI pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2023, en référence aux normes GRI (utilisation GRI 1 : Principes généraux 2021).



Éléments généraux d'information
PAGE 69



Thèmes pertinents
PAGE 79



Adaptation et résilience aux changements climatiques
PAGE 81



Qualité des cours d'eau
PAGE 81



Émissions de gaz à effet de serre
PAGE 82



Qualité de l'air
PAGE 83



Gestion des matières résiduelles
PAGE 83



Accès terrestre, intermodalité et connectivité
PAGE 84



Bien-être et qualité de vie des travailleurs
PAGE 84



Résilience des opérations aéroportuaires
PAGE 86



Santé, sécurité et sûreté des personnes
PAGE 86



Infrastructures aéroportuaires durables
PAGE 88



Cybersécurité et protection des données
PAGE 89



Expérience client
PAGE 89



Gestion du climat sonore
PAGE 90



Accessibilité universelle
PAGE 90

Norme	Indicateur	Réponse
ÉLÉMENTS GÉNÉRAUX D'INFORMATION		
GRI 2 : Éléments généraux d'information	2-1 AO Détails sur l'organisation	Aéroports de Montréal, corporation sans capital-actions (ADM) <u>Profil d'entreprise</u> <u>Adresses siège social, YUL et YMX</u> Les sites d'activité d'Aéroports de Montréal sont localisés au Canada <u>Nombre de travailleurs sur les sites (voir emplois directs, selon données 2017)</u> Superficie du territoire aéroportuaire de YUL : 13,4 km ² Superficie du territoire aéroportuaire de YMX : 21,8 km ²
	2-2 Approche managériale	Le rapport de durabilité concerne les activités de la société Aéroports de Montréal, ainsi que sa filiale . L'approche de divulgation de l'information rapportée à partir de cet index du GRI est combinée, y compris les thèmes pertinents qui sont abordés.
	2-3 Période du rapport, fréquence et point de contact	Période : 1 ^{er} janvier au 31 décembre 2023 Fréquence : annuelle Diffusion : correspondante au rapport des informations financières Publication : mai 2024 Point de contact : <u>Pour nous joindre</u>
	2-4 Reformulations d'informations	Indicateur 2-7 : Des corrections ont été apportées aux données qui ont été rapportées dans le rapport annuel 2022 d'ADM concernant le nombre d'employés.
	2-5 Assurance externe	ADM n'a pas de politique ou de directive qui spécifie les éléments d'information sur la durabilité qui doivent spécifiquement, ou de manière globale, faire l'objet d'une assurance externe. Les données relatives aux émissions de GES d'ADM de 2023 relatives aux activités du site de YUL (indicateurs 305-1, 305-2 et 305-3), ont fait l'objet d'une assurance externe. Les autres informations divulguées par l'entremise du présent index du GRI n'ont pas fait l'objet d'une assurance externe.
	2-6 Activités, chaîne de valeur et autres relations d'affaires	Secteur d'activité : Les principaux secteurs d'activité d'ADM sont l'exploitation et l'entretien d'aéroports, ainsi que les bâtiments commerciaux (codes d'activité économique 4521 et 4022 au Registraire des entreprises du Québec). Activités et services d'ADM : <u>Profil d'entreprise</u> Marchés desservis : <u>Destinations directes desservies par YUL</u> Relations d'affaires : <u>Rôles et responsabilités dans le parcours passagers à YUL</u> <u>Nombre de transporteurs de passagers en opération à YUL</u>

Norme	Indicateur	Réponse
GRI 2 : Éléments généraux d'information		L'ACC est l'organisme officiel représentant les compagnies aériennes pour les questions mentionnées. L'ACC se réunit au moins deux fois par an. L'adhésion est ouverte à tous les transporteurs aériens signataires du contrat de licence d'ADM. Chaque compagnie aérienne membre désigne un représentant pour exercer ses droits de vote. Les représentants des compagnies aériennes doivent avoir les qualifications appropriées à la tâche, c'est-à-dire posséder une ancienneté suffisante pour assurer un accès rapide et effectif avec les hauts dirigeants sur toutes les questions nécessitant un engagement physique ou financier de la part de ce transporteur. L'organisme représentatif de la compagnie aérienne, c'est-à-dire l'ATAC, l'ATA et l'IATA, peut assister aux réunions de l'ACC sous le parrainage d'un membre de l'ACC. Le président de l'ACC est nommé par le transporteur aérien membre ayant le volume le plus important de passagers embarqués pour l'année civile précédente dans les aéroports gérés par ADM. <u>Boutiques, restaurants et services</u> <u>Agences d'application de la loi</u> <u>NAV CANADA</u> YMX : <u>Transport tout-cargo. Aéronautique. Industrie légère</u> Chaîne d'approvisionnement : <u>Processus d'approvisionnement</u> <u>Rapport sur les contrats n'ayant pas fait l'objet d'un appel d'offres public.</u> Octroi des contrats qui sont sujets à l'approbation du Conseil d'administration et contrats à revenus, y compris l'intégration des critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG), via le <u>Comité d'audit et de gestion des risques</u> Les plus importants types de fournisseurs d'ADM sont (énumérés selon la valeur des paiements effectués, du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2023) : entrepreneur en construction; services en soutien et en contrôle de la qualité des chantiers, services d'exploitation, logiciels ou équipements informatiques; services-conseils divers (juridiques, d'ingénierie, stratégiques, audits); services de sécurité; services d'entretien ou de nettoyage; véhicules lourds et légers; fournisseur d'électricité ou gaz naturel. Pendant cette période, 88,54 % des dépenses-fournisseurs ont été effectuées auprès de fournisseurs localisés dans la province de Québec, et 94,40 % localisés au Canada.
	AO1 Marchés desservis : Nombre de passagers (PAX)	<u>Trafic de passagers</u> Données mensuelles : <u>Trafic de passagers et mouvements aériens</u>
	AO2 Marchés desservis : Nombre de mouvements d'aéronefs	<u>Services et mouvements aériens</u> Données mensuelles : <u>Trafic de passagers et mouvements aériens</u> L'information compilée par catégorie (commercial passagers, commercial tout-cargo, aviation générale et aviation d'état) n'est pas assez fiable pour être diffusée au sein de ce rapport. Données de référence : <u>Nombre d'arrivées et départs de jour et de nuit</u> (YUL uniquement, réf. : question 16)

Norme	Indicateur	Réponse
GRI 2 : Éléments généraux d'information	AO3 Marchés desservis : Volume de tonnage de fret	<u>Fret aérien</u> Données annuelles : <u>Volume de fret</u> (sélectionner les paramètres d'affichage, site YUL ou YMX, année, etc.)
	2-7 Employés	ADM compte un total de 707 employés (en termes d'effectifs, au 31 décembre 2023), y compris les dirigeants du Comité de direction, excluant les étudiants stagiaires. En excluant les employés temporaires et occasionnels, le compte est à 592 employés. Sauf exception, ils habitent dans la grande région de Montréal ou dans une des régions limitrophes. Données annuelles : <u>Nombre d'employés par catégorie</u> <u>Principaux indicateurs reliés aux relations humaines</u>
	2-8 Travailleurs qui ne sont pas des employés	ADM compte 23 travailleurs qui ne sont pas des employés (en termes d'effectifs, basé sur les contrats en vigueur au 31 décembre 2023). Il s'agit de professionnels ou de personnel administratif pour lesquels l'organisation éprouve des difficultés d'embauche en raison de l'expertise pointue recherchée, ou qui sont appelés à répondre à des besoins accrus pour une période limitée, détaillés comme suit : Trois contrats conclus avec une personne physique pour des services de soutien d'adjointe, d'ingénieur spécialisé et de conseil en données opérationnelles. Les contrats couvrant les 20 autres travailleurs sont conclus avec une personne morale pour des services de soutien d'adjointe, de gestion et de contrôle de projet, d'ingénieur spécialisé, de gestion documentaire et de formation. En 2023, un total de 20 bénévoles propriétaires/gardiens d'animaux ont été impliqués dans <u>l'escouade câline</u> . Ce sont les seuls bénévoles impliqués sur les sites de YUL et de YMX par l'entremise d'ADM en 2023. De nombreux travailleurs se présentent au quotidien sur les sites de YUL et de YMX. La majorité ne sont pas des employés d'ADM ou ne sont pas liés à des ententes spécifiques comme mentionné ci-dessus. Ils relèvent des employeurs partenaires d'ADM (voir indicateur 2-6 : relations d'affaires et chaîne d'approvisionnement). ADM ne recense pas sur une base annuelle l'ensemble des travailleurs qui sont en fonction sur les sites de YUL et de YMX. Selon les informations de la plus récente évaluation de la <u>contribution économique des sites de YUL et de YMX</u> qui a été menée à partir des données disponibles de 2017, on comptabilisait l'équivalent de 29 000 travailleurs sur le site de YUL, et près de 5 000 travailleurs sur le site de YMX.
	2-9 Structure et composition de la gouvernance	<u>Rapport sur la gouvernance</u> <u>Organisation</u> La composition du Conseil d'administration respecte la parité hommes-femmes avec la présence de sept administratrices et de six administrateurs, dont le président-directeur général. Il y a présence de diversité visible au sein du Conseil d'administration.
	2-10 Nomination et sélection des membres de l'organe de gouvernance le plus élevé	<u>Conseil d'administration</u> Le processus de nomination des membres du Conseil d'administration ne prévoit pas de mécanismes particuliers favorisant la représentation de groupes issus de la diversité. À l'exception du président-directeur général, les membres du Conseil d'administration d'ADM sont considérés comme indépendants.
	2-11 Présidence de l'organe de gouvernance le plus élevé	La présidence du Conseil d'administration d'ADM n'est pas occupée par un dirigeant du Comité de direction.

Norme	Indicateur	Réponse																							
GRI 2 : Éléments généraux d'information	2-12 Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans la supervision de la gestion des impacts	Rapport sur la gouvernance : voir rôles des différents comités Le modèle canadien de gouvernance des aéroports L'implication spécifique du Conseil d'administration d'ADM quant à chacun des thèmes ESG pertinents à l'organisation est détaillée au sein des éléments de réponse concernant la gestion propre à ceux-ci (voir indicateurs 3-3 respectifs). Une nouvelle politique d'ADM, ou la mise à jour d'une politique (excluant la Politique SGS), requiert l'approbation du Conseil d'administration.																							
	2-13 Délégation de la responsabilité de la gestion des impacts	Rapport sur la gouvernance Gouvernance et transparence Responsabilités des vice-présidences Délégation de la responsabilité de la gestion des impacts <table><tr><th>Thèmes ESG prioritaires</th><th>Dirigeant</th></tr><tr><td>Adaptation et résilience aux changements climatiques</td><td>Risques physiques : Affaires publiques et développement durable Risques de transition : Finances et administration</td></tr><tr><td>Qualité des cours d'eau</td><td>Exploitation et développement aérien</td></tr><tr><td>Émissions de gaz à effet de serre</td><td>Affaires publiques et développement durable</td></tr><tr><td>Gestion des matières résiduelles</td><td>Aérogare : Services et opérations commerciales Chantiers de construction : Infrastructures aéroportuaires</td></tr><tr><td>Accès terrestre, intermodalité et connectivité</td><td>Services et opérations commerciales</td></tr><tr><td>Bien-être et qualité de vie des travailleurs</td><td>Employés d'ADM : Capital humain Travailleurs chantiers : Infrastructures aéroportuaires Autres travailleurs sur les sites : Exploitation et développement aérien</td></tr><tr><td>Résilience des opérations aéroportuaires</td><td>Exploitation et développement aérien Technologies et innovation</td></tr><tr><td>Santé, sécurité et sûreté des personnes</td><td>Président-directeur général Exploitation et développement aérien Services et opérations commerciales</td></tr><tr><td>Infrastructures aéroportuaires durables</td><td>Président-directeur général Infrastructures aéroportuaires Services et opérations commerciales</td></tr><tr><td>Cybersécurité et protection des données</td><td>Technologies et innovation</td></tr><tr><td>Accessibilité universelle</td><td>Exploitation et développement aérien</td></tr></table>	Thèmes ESG prioritaires	Dirigeant	Adaptation et résilience aux changements climatiques	Risques physiques : Affaires publiques et développement durable Risques de transition : Finances et administration	Qualité des cours d'eau	Exploitation et développement aérien	Émissions de gaz à effet de serre	Affaires publiques et développement durable	Gestion des matières résiduelles	Aérogare : Services et opérations commerciales Chantiers de construction : Infrastructures aéroportuaires	Accès terrestre, intermodalité et connectivité	Services et opérations commerciales	Bien-être et qualité de vie des travailleurs	Employés d'ADM : Capital humain Travailleurs chantiers : Infrastructures aéroportuaires Autres travailleurs sur les sites : Exploitation et développement aérien	Résilience des opérations aéroportuaires	Exploitation et développement aérien Technologies et innovation	Santé, sécurité et sûreté des personnes	Président-directeur général Exploitation et développement aérien Services et opérations commerciales	Infrastructures aéroportuaires durables	Président-directeur général Infrastructures aéroportuaires Services et opérations commerciales	Cybersécurité et protection des données	Technologies et innovation	Accessibilité universelle
Thèmes ESG prioritaires	Dirigeant																								
Adaptation et résilience aux changements climatiques	Risques physiques : Affaires publiques et développement durable Risques de transition : Finances et administration																								
Qualité des cours d'eau	Exploitation et développement aérien																								
Émissions de gaz à effet de serre	Affaires publiques et développement durable																								
Gestion des matières résiduelles	Aérogare : Services et opérations commerciales Chantiers de construction : Infrastructures aéroportuaires																								
Accès terrestre, intermodalité et connectivité	Services et opérations commerciales																								
Bien-être et qualité de vie des travailleurs	Employés d'ADM : Capital humain Travailleurs chantiers : Infrastructures aéroportuaires Autres travailleurs sur les sites : Exploitation et développement aérien																								
Résilience des opérations aéroportuaires	Exploitation et développement aérien Technologies et innovation																								
Santé, sécurité et sûreté des personnes	Président-directeur général Exploitation et développement aérien Services et opérations commerciales																								
Infrastructures aéroportuaires durables	Président-directeur général Infrastructures aéroportuaires Services et opérations commerciales																								
Cybersécurité et protection des données	Technologies et innovation																								
Accessibilité universelle	Exploitation et développement aérien																								

Norme	Indicateur	Réponse						
GRI 2 : Éléments généraux d'information		<table><tr><td>Expérience client</td><td>Services et opérations commerciales</td></tr><tr><td>Qualité de l'air</td><td>Affaires publiques et développement durable</td></tr><tr><td>Gestion du climat sonore</td><td>Affaires publiques et développement durable Exploitation et développement aérien</td></tr></table>	Expérience client	Services et opérations commerciales	Qualité de l'air	Affaires publiques et développement durable	Gestion du climat sonore	Affaires publiques et développement durable Exploitation et développement aérien
	Expérience client	Services et opérations commerciales						
	Qualité de l'air	Affaires publiques et développement durable						
	Gestion du climat sonore	Affaires publiques et développement durable Exploitation et développement aérien						
2-14 Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans le rapport de durabilité	Le présent rapport intégré incluant cet index du GRI a fait l'objet d'une révision par le Comité d'audit et de gestion des risques. Plus précisément, les membres de ce comité furent appelés à transmettre leurs questions et commentaires sur l'ensemble du contenu du rapport annuel. Par la suite, le rapport annuel a fait l'objet d'une présentation au Conseil d'administration avant sa publication.							
2-15 Conflits d'intérêts	<u>Éthique</u> <u>Code d'éthique des employés</u> Les Lignes directrices en matière d'éthique à l'intention des administrateurs, des officiers et des employés d'ADM sont distribuées chaque année. Celles-ci prévoient notamment que chacun doit éviter tout conflit d'intérêts, de même que toute situation susceptible de créer un tel conflit. La personne peut être réputée en conflit d'intérêts si elle : possède, directement ou indirectement, des intérêts financiers significatifs dans l'entreprise d'un client potentiel ou actuel de la Société ou a des obligations à l'égard de ce dernier; fait affaire, au nom de la Société, avec un client dont l'un des principaux dirigeants est une personne liée; accepte un cadeau dont la valeur excède 100 \$; agit ou accepte une nomination à un poste : - d'administrateur dans une organisation ou une association dont les activités sont ou sont susceptibles d'être en conflit avec les activités de la Société ou pourraient constituer un embarras pour la Société, ou; - dans une entreprise concurrente de la Société. À cet effet, en plus des mécanismes de divulgation et d'abstention prévus, un formulaire de déclaration doit être rempli chaque année par toute personne assujettie. L'ensemble des formulaires est ensuite étudié par le secrétaire corporatif. Les informations sont compilées au sein d'un rapport qui est présenté annuellement par le secrétaire corporatif au Conseil d'administration, par l'entremise du Comité de gouvernance et de responsabilité sociale. Il n'y a pas d'autre partie prenante auprès de laquelle les conflits d'intérêts sont signalés.							
2-16 Communication des préoccupations majeures	<u>Ligne téléphonique d'information confidentielle</u> Les signalements de parties prenantes internes ou externes (réf. : indicateur 2-26) sont rapportés au Conseil d'administration, via le Comité d'audit et de gestion des risques. Le Comité de gouvernance et de responsabilité sociale, qui s'assure de la mise en place d'un processus de dénonciation des comportements répréhensibles protégeant l'identité du dénonciateur, effectue également un suivi annuel à cet égard. En 2023, une plainte a été faite par le biais de ces mécanismes en place, soit la ligne éthique confidentielle. Cette plainte relevait des relations de travail et a été traitée par le biais des mécanismes internes. Elle est résolue.							

Norme	Indicateur	Réponse
GRI 2 : Éléments généraux d'information		En matière de relations de travail, il y a eu deux dénonciations en 2023 (plaintes liées à du harcèlement) qui ont été soumises via un mécanisme formel. Une des plaintes a été traitée et réglée par le biais des mécanismes internes. La deuxième plainte a été traitée et réglée suivant la tenue d'une enquête externe. Lorsque des préoccupations majeures en matière de santé et sécurité au travail sont soulevées, les mécanismes prévus s'appliquent (voir indicateur 403-2) pour en faire le suivi et les résoudre, avec les représentants de l'employeur et des employés via les comités locaux de santé et de sécurité au travail (CLSS).
	2-17 Connaissance partagée de l'organe de gouvernance le plus élevé	<u>Compétences des membres du Conseil</u> Les compétences des membres du Conseil d'administration sont étudiées afin d'assurer une expertise diversifiée au sein de ce dernier.
	2-18 Évaluation de la performance de l'organe de gouvernance le plus élevé	Processus périodique de l'évaluation de la performance du Conseil d'administration : voir <u>Comité de gouvernance et de responsabilité sociale</u> Transports Canada encadre étroitement ADM et surveille en permanence ses activités. Chaque année, ADM fait l'objet d'un audit exhaustif (rapport de surveillance des baux) quant au respect de ses obligations en vertu du bail. Tous les cinq ans, la performance d'ADM, notamment quant au respect de sa mission, est sujette à un examen de rendement par une firme comptable indépendante faisant rapport directement à Transports Canada. • Transports Canada a indiqué, à la suite de la réalisation de son programme de surveillance des baux 2023, qu'ADM gère les sites de YUL et de YMX en conformité avec le bail foncier. Aucune non-conformité n'a été identifiée. • Le rapport d'examen de rendement réalisé par le cabinet Richter a indiqué qu'au cours de la période d'examen, soit du 1^{er} août 2017 au 31 juillet 2022, les objectifs de rendement ont, dans l'ensemble, généralement été pleinement atteints.
	2-19 Politiques de rémunération	<u>Rémunération des administrateurs pour l'année 2023</u> <u>Rémunération des dirigeants pour l'année 2023</u> ADM ne dispose pas de politique qui traite spécifiquement de la rémunération des administrateurs et des dirigeants. La rémunération des dirigeants est composée du salaire annuel, d'un boni à court terme (1 fois/an) et d'un boni à long terme (1 fois/3 ans) qui est accordé selon la performance atteinte (voir indicateur 2-24). Le boni à court terme est déterminé selon l'atteinte des objectifs corporatifs établis en début de chaque année et également en fonction d'un volet discrétionnaire qui est alloué au dirigeant en fonction de son rendement. Le boni à long terme est déterminé selon l'atteinte de divers objectifs corporatifs, qui sont échelonnés sur une période de trois ans. Les dirigeants du Comité de direction bénéficient d'un régime de retraite supplémentaire. Il n'y a pas eu de prime de signature ni de paiement incitatif au recrutement versé en 2023. Aucune indemnité de départ n'a été versée à un dirigeant en 2023. Autres avantages des dirigeants : voir <u>indicateur 2-21</u>

Norme	Indicateur	Réponse
GRI 2 : Éléments généraux d'information	2-20 Processus de détermination de la rémunération	ADM ne dispose pas de politique qui traite spécifiquement de la rémunération des employés. La rémunération des dirigeants fait l'objet d'une étude comparative à partir de données fournies par une firme d'experts-conseils en rémunération. Cette firme est indépendante à l'organisation et fournit une recommandation. L'exercice est mené minimalement aux trois ans, ou plus tôt si le marché ou le contexte le requièrent. La dernière étude a été menée en 2022. Finalement, la rémunération des dirigeants fait l'objet d'une approbation par le Conseil d'administration, via la recommandation du Comité de gouvernance et de responsabilité sociale. Il n'y a pas d'autre partie prenante impliquée dans la détermination de la rémunération des dirigeants.
	2-21 Ratio de rémunération totale annuelle	Données annuelles : Ratio de rémunération totale
	2-22 Déclaration sur la stratégie de développement durable	Plan de durabilité 1.0 Engagement et vision d'ADM
	2-23 Engagements politiques	Engagement en matière d'accessibilité Engagement en matière de développement durable Engagement en matière de sûreté Engagement SST – Communauté aéroportuaire Engagement – Gestion des plaintes sur le climat sonore Signataire de l' Engagement de l'industrie du transport aérien à agir contre les changements climatiques Signataire de la Airports Sustainability Declaration (en anglais seulement) Politiques en vigueur : Acquisition de biens et services De placement Environnementale Gestion intégrée des risques Indépendance de l'auditeur externe Octroi et approbation des contrats à revenus Prévention du harcèlement et de la violence dans le lieu de travail Protection des renseignements personnels des clients d'ADM Protection des renseignements personnels et des documents électroniques Relative à la diversité, l'équité et l'inclusion en milieu de travail Santé, sécurité et mieux-être au travail Sécurité de l'information Système de gestion de la sécurité des opérations aéroportuaires (SGS) <i>Ces politiques se retrouvent sur le site intranet d'ADM, accessible aux employés.</i>

Norme	Indicateur	Réponse
GRI 2 : Éléments généraux d'information		Compte tenu de la relation d'une politique avec l'orientation stratégique, la rentabilité ou la réputation de l'entreprise, elle requiert l'approbation du Conseil d'administration (à l'exception de la Politique SGS, qui est sous la responsabilité du président-directeur général). ADM ne dispose pas de politique ou n'a pas pris d'engagement sur la question des droits humains. ADM respecte la réglementation en vigueur, notamment : - Loi canadienne sur la protection de l'environnement - Loi canadienne sur l'évaluation d'impact - Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien - Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne - Code canadien du travail - Charte canadienne des droits et libertés En 2022, ADM a obtenu le renouvellement de la certification ISO 14001 pour le système de gestion environnementale relatif aux activités de YUL et de YMX. La certification est valable pour une durée de trois ans et un audit de maintien est effectué en 2023 et en 2024.
	2-24 Intégration des engagements politiques	<u>Rapport sur la gouvernance</u> <u>Plan de durabilité 1.0</u> <u>Gestion des risques</u> Le programme d'incitatif annuel prévoit le versement de bonis aux dirigeants et aux employés non-assujettis basé sur la performance individuelle ainsi que selon l'atteinte d'objectifs corporatifs. Les bonis versés en 2023 dépendaient de l'atteinte d'objectifs établis et atteints au 31 décembre 2022. Certains de ceux-ci concernaient la gestion de ces thèmes ESG prioritaires : adaptation et résilience aux changements climatiques, gestion des matières résiduelles, accès terrestre, intermodalité et connectivité, infrastructures aéroportuaires durables, expérience client. Le programme d'incitatif à long terme prévoyait le versement de bonis aux dirigeants et aux directeurs principaux basé sur l'atteinte d'objectifs sur l'horizon 2021-2023. Certains des objectifs établis concernent des initiatives qui abordent la gestion de thèmes ESG prioritaires, soit : adaptation et résilience aux changements climatiques, émissions de gaz à effet de serre, accès terrestre, intermodalité et connectivité, infrastructures aéroportuaires durables et expérience client.
	2-25 Processus de remédiation des impacts négatifs	<u>Système de gestion environnementale</u> <u>Projets de développement et permis aux locataires</u> La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration en continu, via le Comité de développement et d'innovation, sur les incidents environnementaux survenus sur les sites de YUL et de YMX, le cas échéant. Le suivi du plan d'action de gestion des incidents environnementaux est effectué sur une base annuelle auprès du Conseil. La gestion des impacts spécifique à chacun des thèmes ESG prioritaires est décrite à partir des éléments de réponse des indicateurs « 3-3 Gestion du thème » respectifs.

Norme	Indicateur	Réponse
GRI 2 : Éléments généraux d'information	2-26 Mécanismes permettant de demander conseil et de soulever des préoccupations	<u>Façonner les aéroports de demain</u> <u>Consultation</u> <u>Consultations publiques</u> <u>Comité consultatif communautaire</u> <u>Comité de développement durable</u> <u>Code d'éthique des employés</u> La Politique de gestion intégrée des risques prévoit notamment que les employés communiquent sans délai à leur supérieur immédiat tout nouveau risque important qui peut entraver l'atteinte des objectifs stratégiques d'ADM. Les responsables des différentes directions assistent leur vice-présidence respective dans la détermination des risques qui pourraient affecter de façon importante l'atteinte de leurs objectifs.
	2-27 Conformité aux législations et aux réglementations	Au cours de l'année 2023, aucun avis d'infraction ou constat d'infraction ayant entraîné des amendes ou d'autres sanctions non monétaires n'a été reçu par Aéroports de Montréal.
	2-28 Adhésions à des associations	Adhésions Airports Council International – North America (ACI-NA) / Conseil des aéroports du Canada (CAC) Conseil des infrastructures Conseil Patronal de l'Environnement du Québec (CPEQ) Conseil d'affaires Canada-Chine Espace québécois de concertation sur les pratiques d'approvisionnement responsable (ECPAR) Grappe industrielle des véhicules électriques et intelligents (Propulsion Québec) Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal (CargoM) Union des aéroports français Partenariats Aéro Montréal Alliance de l'industrie touristique du Québec Conseil des arts de Montréal Conseil des entreprises en technologies environnementales du Québec (CETEQ) Conseil du patronat du Québec Consortium de recherche et d'innovation en aérospatiale du Québec (CRIAQ) Chambre de commerce américaine au Canada (AmCham Québec) Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal (CCOIM) Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) Chambre de commerce et d'industrie de Mirabel

Norme	Indicateur	Réponse
GRI 2 : Éléments généraux d'information		Chambre de commerce italienne au Canada Conseil des relations internationales de Montréal (CORIM) Conseil régional de l'environnement de Montréal ESG UQAM/Décadra Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) Groupe international SAF+ Jeune Chambre de commerce de Montréal (JCCM) Montréal International (FODEV) Partenariat Climat Montréal (PCM) Société de développement commercial (SDC) District Central Trajectoire Québec Tourisme Montréal UQAM/OCVI2 Dons et autres implications : <u>Communauté et implication sociale</u>
	2-29 Approche de l'engagement des parties prenantes	<u>Devenir acteur de changement</u> <u>Comité consultatif des compagnies aériennes (ACC)</u> <u>Comité consultatif communautaire</u> <u>Plan directeur</u> <u>Système de gestion environnementale (SGE)</u> <u>Approvisionnement responsable</u> <u>Conditions générales d'achat</u> Locataires : <u>Bureau des permis de modification aux installations d'ADM (BPMI)</u> La demande de modification aux installations qui est traitée par l'intermédiaire du BPMI fait l'objet d'une révision par les équipes de professionnels techniques internes avant d'être approuvée (réf. : <u>Projets de développement et permis aux locataires</u>). Les approches d'engagement spécifiques à chacun des thèmes ESG prioritaires sont décrites à partir des éléments de réponse des indicateurs «3-3 Gestion du thème» respectifs.
	2-30 Négociations collectives	Données annuelles : <u>Nombre d'employés syndiqués</u> Un recueil spécifique aux employés non assujettis à une convention collective décrit leurs conditions de travail. ADM étant sous réglementation fédérale, les dispositions du Code canadien du travail s'appliquent à toute condition d'emploi qui ne serait pas mentionnée dans le recueil ou les conventions collectives.

Norme	Indicateur	Réponse
GRI 2 : Éléments généraux d'information	AO8 Relocalisations et expropriations	Entités ou personnes déplacées à YUL et à YMX en raison de besoins relatifs à des développements actuels ou futurs (total 2023) : Acquisitions immobilières = 0 Résiliation de baux en cours = 0 Non-renouvellement de baux à échéance = 0
THÈMES PERTINENTS		
GRI 3 : Thèmes pertinents	3-1 Processus pour déterminer les thèmes pertinents	Identification des enjeux de durabilité Plus spécifiquement, 452 parties prenantes ont été consultées par sondage pour évaluer l'importance qu'elles attribuent aux enjeux de durabilité d'ADM proposés. Les répondants qui ont rempli le questionnaire en ligne se sont identifiés comme faisant partie d'un des groupes suivants : 128 employés d'ADM, 81 passagers de YUL, 58 employés de la communauté aéroportuaire de YUL, 47 gestionnaires d'ADM, 34 partenaires d'affaires d'ADM (fournisseur, compagnie aérienne, locataire, etc.), 34 résidents en périphérie des sites de YUL ou de YMX, 17 membres de la haute direction ou directeur d'ADM, 16 employés de la communauté aéroportuaire de YMX, 7 membres du Conseil d'administration d'ADM, 8 représentants d'une ville ou d'un arrondissement, 6 membres d'un comité d'ADM (Climat sonore, Consultatif communautaire), 6 représentants d'une banque, investisseur ou agence de notation, 3 représentants d'une agence gouvernementale ou d'application de la loi, 7 autres groupes. Les activités d'ADM ainsi que celles des autres entités en opération sur ses sites sont susceptibles de générer des impacts négatifs, ou de miner l'acceptabilité sociale envers ces activités sur la base d'une perception des impacts sociaux ou environnementaux. En contrepartie, l'exploitation et le maintien des sites aéroportuaires sous la gestion d'ADM impliquent des impacts positifs réels et potentiels sur l'économie, l'environnement et les personnes, notamment pour les thèmes suivants : bien-être et qualité de vie des employés; expérience client; infrastructures aéroportuaires durables; accès terrestre, intermodalité et connectivité; employeur responsable et partenaire de ses employés; verdissement et biodiversité; innovation technologique; relation avec les communautés environnantes; culture inclusive et juste qui valorise la différence; approvisionnement responsable et local; retombées économiques locales; consommation énergétique; offre de produits et services responsables; valorisation de la culture montréalaise. Ceux-ci couvrent les impacts positifs les plus significatifs générés par les activités d'ADM. Les résultats du sondage conduit auprès des parties prenantes d'ADM, combinés aux évaluations des risques d'entreprise qui sont effectuées à l'interne, ont permis de distribuer les thèmes ESG sur une matrice de matérialité des enjeux ESG. Cette matrice a servi à déterminer la hiérarchisation des impacts en fonction de leur importance. Les impacts positifs et négatifs spécifiques à chacun des thèmes ESG prioritaires sont décrits à partir des éléments de réponse des indicateurs « 3-3 Gestion du thème » respectifs, et lorsqu'applicable.

Norme	Indicateur	Réponse																																
GRI 3 : Thèmes pertinents	3-2 Liste des thèmes pertinents	Cadres de divulgation des thèmes ESG prioritaires d’ADM selon la plus récente matrice de matérialité <table><tr><th>Thèmes ESG prioritaires pour ADM (11)</th><th>Cadre de divulgation</th></tr><tr><td>Adaptation et résilience aux changements climatiques</td><td>GRI 201-2 : Implications financières et autres risques et opportunités dus aux changements climatiques</td></tr><tr><td>Qualité des cours d’eau</td><td>GRI 303 : Eau et affluents</td></tr><tr><td>Émissions de gaz à effet de serre</td><td>GRI 305 : Émissions</td></tr><tr><td>Gestion des matières résiduelles</td><td>GRI 306 : Déchets</td></tr><tr><td>Accès terrestre, intermodalité et connectivité</td><td>GRI G4-AO : Transports et Intermodalité</td></tr><tr><td>Bien-être et qualité de vie des travailleurs</td><td>GRI 403 : Santé et sécurité au travail</td></tr><tr><td>Résilience des opérations aéroportuaires</td><td>GRI G4-AO : Continuité des opérations et mesures d’urgence</td></tr><tr><td>Santé, sécurité et sûreté des personnes</td><td>GRI 416 : Santé et sécurité des consommateurs</td></tr><tr><td>Infrastructures aéroportuaires durables</td><td>Maintien et développement des infrastructures</td></tr><tr><td>Cybersécurité et protection des données</td><td>GRI 418 : Confidentialité des données des clients</td></tr><tr><td>Expérience client</td><td>GRI G4-AO : Qualité de service</td></tr></table> Cadres de divulgation des thèmes spécifiques au secteur des exploitants d’aéroports (réf. : Airport Operators Sector Disclosures du GRI) qui ne sont pas couverts par les thèmes ESG prioritaires pour ADM <table><tr><th>Thèmes ESG supplémentaires du secteur (3)</th><th>Cadre de divulgation</th></tr><tr><td>Qualité de l’air</td><td>GRI G4-AO5 : Niveaux de qualité de l’air ambiant</td></tr><tr><td>Gestion du climat sonore</td><td>GRI G4-AO7 : Bruit</td></tr><tr><td>Accessibilité universelle</td><td>GRI GA-AO : Offre de services et d’installations accessibles aux personnes ayant des besoins particuliers</td></tr></table>	Thèmes ESG prioritaires pour ADM (11)	Cadre de divulgation	Adaptation et résilience aux changements climatiques	GRI 201-2 : Implications financières et autres risques et opportunités dus aux changements climatiques	Qualité des cours d’eau	GRI 303 : Eau et affluents	Émissions de gaz à effet de serre	GRI 305 : Émissions	Gestion des matières résiduelles	GRI 306 : Déchets	Accès terrestre, intermodalité et connectivité	GRI G4-AO : Transports et Intermodalité	Bien-être et qualité de vie des travailleurs	GRI 403 : Santé et sécurité au travail	Résilience des opérations aéroportuaires	GRI G4-AO : Continuité des opérations et mesures d’urgence	Santé, sécurité et sûreté des personnes	GRI 416 : Santé et sécurité des consommateurs	Infrastructures aéroportuaires durables	Maintien et développement des infrastructures	Cybersécurité et protection des données	GRI 418 : Confidentialité des données des clients	Expérience client	GRI G4-AO : Qualité de service	Thèmes ESG supplémentaires du secteur (3)	Cadre de divulgation	Qualité de l’air	GRI G4-AO5 : Niveaux de qualité de l’air ambiant	Gestion du climat sonore	GRI G4-AO7 : Bruit	Accessibilité universelle	GRI GA-AO : Offre de services et d’installations accessibles aux personnes ayant des besoins particuliers
	Thèmes ESG prioritaires pour ADM (11)	Cadre de divulgation																																
Adaptation et résilience aux changements climatiques	GRI 201-2 : Implications financières et autres risques et opportunités dus aux changements climatiques																																	
Qualité des cours d’eau	GRI 303 : Eau et affluents																																	
Émissions de gaz à effet de serre	GRI 305 : Émissions																																	
Gestion des matières résiduelles	GRI 306 : Déchets																																	
Accès terrestre, intermodalité et connectivité	GRI G4-AO : Transports et Intermodalité																																	
Bien-être et qualité de vie des travailleurs	GRI 403 : Santé et sécurité au travail																																	
Résilience des opérations aéroportuaires	GRI G4-AO : Continuité des opérations et mesures d’urgence																																	
Santé, sécurité et sûreté des personnes	GRI 416 : Santé et sécurité des consommateurs																																	
Infrastructures aéroportuaires durables	Maintien et développement des infrastructures																																	
Cybersécurité et protection des données	GRI 418 : Confidentialité des données des clients																																	
Expérience client	GRI G4-AO : Qualité de service																																	
Thèmes ESG supplémentaires du secteur (3)	Cadre de divulgation																																	
Qualité de l’air	GRI G4-AO5 : Niveaux de qualité de l’air ambiant																																	
Gestion du climat sonore	GRI G4-AO7 : Bruit																																	
Accessibilité universelle	GRI GA-AO : Offre de services et d’installations accessibles aux personnes ayant des besoins particuliers																																	
	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Approche générale Plan de durabilité 1.0 Gestion des risques Rapport de durabilité Rapport sur la gouvernance Reddition de comptes La gestion spécifique à chacun des thèmes ESG prioritaires est décrite à partir des éléments de réponse des indicateurs « 3-3 Gestion du thème » respectifs.																																

Norme	Indicateur	Réponse
ADAPTATION ET RÉSILIENCE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES		
Anticiper les perturbations occasionnées par les changements climatiques et adapter les activités d'ADM et les infrastructures de YUL et de YMX.		
GRI 201 : Performance économique	3-3 Gestion du thème	Cadre de divulgation du GIFCC (TCFD) Plan de durabilité 1.0
	201-2 Implications financières et autres risques et opportunités dus aux changements climatiques	
QUALITÉ DES COURS D'EAU		
Gérer la qualité des cours d'eau traversant les sites aéroportuaires.		
GRI 303 : Eau et affluents	3-3 Gestion du thème	Description des impacts : « Les eaux pluviales peuvent être contaminées par des fuites et des déversements d'huile, de diesel ou de carburant des avions lors de l'exploitation et de l'entretien des véhicules de service au sol, ainsi que des activités de stockage du carburant et de manutention. Les contaminants présents dans les eaux pluviales peuvent également apparaître lors de l'enlèvement de la neige et de la glace des pistes, et du dégivrage des avions. Les eaux pluviales contaminées peuvent avoir des répercussions sur l'environnement en polluant les plans d'eau, notamment en réduisant les niveaux d'oxygène dissous, en diminuant l'abondance des organismes et la diversité des espèces, en contaminant les sources d'eau potable ou en ayant d'autres effets. » (Traduction à partir des normes du GRI, G4 Airport Operators Sector Disclosures, 2014, p. 34) Gestion des impacts : <u>Qualité des eaux</u> Faits saillants et réalisations spécifiques : <u>Protection du milieu</u> Gouvernance : La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration au minimum deux fois par année, via le Comité de développement et d'innovation, pour suivre l'avancement du plan d'action visant à atténuer les risques relatifs aux activités d'ADM ainsi que celles des communautés aéroportuaires en opération à YUL et à YMX sur la qualité des eaux.
	AO4 Qualité des eaux pluviales	Données annuelles : <u>Évolution de la qualité des cours d'eau</u> (sélectionner les paramètres d'affichage)
	AO6 Liquides de dégivrage / déglacants pour aéronefs et chaussées	Données annuelles : <u>Consommation de matières pour opérations hivernales</u> (sélectionner les paramètres d'affichage)

Norme	Indicateur	Réponse
ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE		
Contribuer à la lutte aux changements climatiques en réduisant les émissions de GES des activités aéroportuaires.		
GRI 305 : Émissions	3-3 Gestion du thème	Description des impacts : L'organisation utilise notamment des combustibles fossiles pour ses opérations. Ces derniers sont à l'origine d'émissions atmosphériques. Gestion des impacts, objectifs, cibles, faits marquants de l'année et réalisations spécifiques : <u>Émissions de gaz à effet de serre</u> <u>Accès terrestre, intermodalité et connectivité</u> <u>Certification Airport Carbon Accreditation</u> Progrès observés : voir indicateur 305-5 Gouvernance : La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration, via le Comité de développement et d'innovation, sur le bilan annuel des émissions de gaz à effet de serre d'ADM.
	305-1 et 305-2 Émissions directes de GES (de portée 1) Émissions indirectes de GES (de portée 2)	Données annuelles : <u>Émissions de GES de portée 1 et 2</u> <u>Émissions de GES de portée 1 et 2 par type de source</u> Sélectionner les paramètres d'affichage.
	305-3 Autres émissions indirectes de GES (de portée 3)	Données annuelles : <u>Émissions de GES de portée 3</u> (sélectionner les paramètres d'affichage).
	305-4 Intensité des émissions de GES	Données annuelles : <u>Intensité des émissions de GES de portée 1 et 2</u> <u>Intensité des émissions de GES de portée 1 et 2 par type de source</u> Sélectionner les paramètres d'affichage suivants : unité kg CO2 eq./PAX ou unité kg CO2 eq./100 tonnes de fret.
	305-5 Réduction des émissions de GES	<u>Réduire les émissions de GES</u>

Norme	Indicateur	Réponse
QUALITÉ DE L'AIR		
Mettre en place des mesures pour préserver la qualité de l'air sur les sites aéroportuaires et leurs environs.		
GRI G4-AO : Qualité de l'air ambiant	AO5 Niveaux de qualité de l'air ambiant	ADM ne collecte pas les données relatives à cet indicateur. Les informations publiques collectées à partir de la station de la Ville de Montréal sont utilisées pour analyses. Les données sont disponibles sur le site Web de la Ville. En 2022, ADM s'est dotée d'un plan d'action visant à aborder le thème relatif à la qualité de l'air. La mise en œuvre des premières actions a débuté en 2023.
GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES		
Réduire la quantité des matières résiduelles générées à YUL et à YMX en adoptant des mesures de réduction à la source, de réutilisation, de recyclage et de valorisation.		
GRI 306 : Déchets	3-3 Gestion du thème	Description et gestion des impacts : Gestion des matières résiduelles Objectifs et cibles : Plan de durabilité 1.0 Faits marquants de l'année et réalisations spécifiques : Gestion des matières résiduelles Certification «Performance +» de la part de RECYC-QUÉBEC Gouvernance : La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration, via le Comité de développement et d'innovation, sur le bilan annuel de la gestion des matières résiduelles.
	AO GA-EN23 Gestion du thème déchets internationaux	Description, gestion des impacts et objectifs : Matières résiduelles générées à bord des aéronefs (voir description) Données annuelles : Matières résiduelles générées à bord des aéronefs
	306-1 Génération de déchets et impacts significatifs liés aux déchets	Gestion des matières résiduelles
	306-2 Gestion des impacts significatifs liés aux déchets	
	306-3 Déchets générés	Données annuelles : Matières résiduelles générées par catégorie Matières dangereuses résiduelles totales à YUL Résidus de construction générés et récupérés Sélectionner les paramètres d'affichage.
	306-4 Déchets non destinés à l'élimination	
	306-5 Déchets destinés à l'élimination	

Norme	Indicateur	Réponse
ACCÈS TERRESTRE, INTERMODALITÉ ET CONNECTIVITÉ		
Assurer un accès terrestre fluide et intermodal à YUL répondant aux besoins des différents usagers.		
GRI G4-AO : Transports et intermodalité	3-3 AO Gestion du thème transports	<u>Accès à YUL</u> <u>Modes d'accès des employés à YUL</u> Description des impacts : L'aéroport étant un lieu de transit et d'activité économique majeur, il est essentiel que les usagers puissent y accéder rapidement et efficacement. C'est une question de compétitivité, tant pour l'aéroport que pour la prospérité de la ville et de sa région. La disponibilité d'un lien de transport structurant et rapide entre l'aéroport et le centre-ville est un facteur qui influe sur le choix d'une ville pour la tenue de grands congrès internationaux ou pour l'établissement d'une place d'affaires par une société internationale. Gestion des impacts, faits marquants de l'année et réalisations spécifiques : <u>Accès terrestre, intermodalité et connectivité</u> <u>Côté ville</u> <u>Programme incitatif aux transports collectifs pour les employés d'ADM</u> (voir transports alternatifs) Objectifs et cibles : <u>Cibles spécifiques au transport</u>
	3-3 AO Gestion du thème intermodalité	<u>Liaisons interurbaines VIA Rail Canada</u> <u>Navettes régionales</u>
BIEN-ÊTRE ET QUALITÉ DE VIE DES TRAVAILLEURS		
Favoriser le bien-être et la qualité de vie des travailleurs, en assurant un environnement de travail sain et sécuritaire, tant sur le plan physique que psychologique.		
GRI 403 : Santé et sécurité du travail (SST)	3-3 Gestion du thème pour les employés d'ADM	Description et gestion des impacts, y compris l'approche de l'engagement des parties prenantes : <u>Santé et sécurité au travail</u> Objectifs et cibles : <u>Plan de durabilité 1.0</u> Faits marquants de l'année et réalisations spécifiques : <u>Santé globale</u> <u>Santé et sécurité au travail</u>
	3-3 AO Gestion du thème pour les travailleurs sur les sites qui ne sont pas des employés d'ADM	<u>Santé et sécurité au travail</u> Un audit interne a été conduit au courant de l'année 2022 afin de valider qu'ADM s'est dotée des mécanismes appropriés lui permettant une saine gouvernance en matière de santé et de sécurité de l'ensemble des travailleurs qui se retrouvent sur les sites aéroportuaires, y compris les travailleurs qui ne sont pas ses employés. Les plans d'action issus des occasions d'amélioration qui ont été soulevées lors cet exercice ont été mis en œuvre. Gouvernance : La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration au minimum une fois par année, via le Comité de gouvernance et de responsabilité sociale, sur la gestion de la santé et sécurité des travailleurs sur les sites de YUL et de YMX.

Norme	Indicateur	Réponse
GRI 403 : Santé et sécurité du travail (SST)	403-1 Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail	Santé et sécurité au travail
	403-2 Identification des dangers, évaluation des risques et investigation des événements indésirables	
	403-3 Services de santé au travail	
	403-4 Participation et consultation des travailleurs et communication relative à la santé et à la sécurité au travail	
	403-5 Formation des travailleurs à la santé et à la sécurité au travail	
	403-6 Promotion de la santé des travailleurs	
	403-7 Prévention et réduction des impacts sur la santé et la sécurité au travail directement liés aux relations d'affaires	
	403-8 Travailleurs couverts par un système de gestion de la santé et de la sécurité au travail	
	403-9 Accidents du travail	
	403-10 Maladies professionnelles	

Norme	Indicateur	Réponse
RÉSILIENCE DES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES		
Optimiser la capacité d'ADM et de ses partenaires à réagir adéquatement lors d'évènements imprévisibles de sorte à assurer la continuité des services aéroportuaires		
GRI G4-AO : Continuité des opérations et mesures d'urgence	3-3 AO Gestion du thème	Au cours des dernières années, ADM s'est efforcée de renforcer sa capacité à répondre aux événements perturbateurs affectant son environnement informatique et ses opérations les plus critiques. Cette préparation est essentielle pour ADM, étant donné que l'indisponibilité de ses services peut entraîner des conséquences critiques sur les opérations aéroportuaires et par conséquent, sur l'expérience client ainsi que sur les activités des partenaires de la communauté aéroportuaire. Gestion des impacts : <u>Plan des mesures d'urgence et Plan de continuité des affaires</u> Faits marquants de l'année et réalisations spécifiques : <u>Exercice OZONE</u> <u>Centre de collaboration des opérations aéroportuaires (CCOA)</u> Un audit interne a été conduit au courant de l'année 2023 afin de valider l'efficacité des processus de gestion de la continuité des opérations et de la relève technologique mis en place par ADM pour répondre aux perturbations. Les plans d'action issus des occasions d'amélioration qui ont été soulevées lors de cet exercice seront graduellement mis en œuvre dès le début de l'année 2024. En 2022, les plans des mesures d'urgence de YUL et de YMX ont été soumis à un audit en vertu du programme d'assurance qualité du SGS (voir indicateur AO9) afin d'en valider sa conformité au Règlement d'aviation canadien. La mise en œuvre des mesures correctives est en cours (voir <u>indicateur 416-2</u>). Depuis 2019, l'exploitation de l'environnement technologique d'ADM a été externalisée. Le partenaire externe doit effectuer la relève des services lui ayant été confiés par le biais de son plan de relève de désastre (DRP – Disaster Recovery Plan). Les PCAA-VPTI et DRP combinés permettent d'assurer la pérennité des activités de l'organisation du point de vue technologique lors d'un incident majeur ou d'une crise, et de mitiger les impacts lors d'une interruption des opérations. La dernière révision du Plan de continuité des affaires administratives de la vice-présidence des Technologies et Innovation (PCAA-VPTI) a été effectuée en novembre 2021. Gouvernance : La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration une fois par année, via le Comité d'audit et de gestion des risques, sur le plan de continuité des affaires couvrant les installations physiques et technologiques d'ADM.
SANTÉ, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES PERSONNES		
Veiller à la santé, sécurité et sûreté des personnes se retrouvant sur les sites de YUL et de YMX.		
GRI 416 : Santé et sécurité des consommateurs	3-3 AO9 Gestion du thème	ADM a à cœur la santé et la sécurité de tous les usagers des sites aéroportuaires de YUL et de YMX. Par ailleurs, ADM doit rencontrer les exigences du Règlement de l'aviation canadien (à titre d'exploitant d'un aéroport) et du Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (à titre d'exploitant d'un aérodrome).

Norme	Indicateur	Réponse
GRI 416 : Santé et sécurité des consommateurs		Sécurité des opérations aéroportuaires Description et gestion des impacts, incluant l'approche de l'engagement des parties prenantes : <u>Système de gestion de la sécurité (SGS)</u> et <u>Gestion de la faune</u> Faits marquants de l'année et réalisations spécifiques : <u>Sécurité des opérations aéroportuaires</u> <u>Déclassement piste 10-28 à YUL</u> Gouvernance : La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration deux fois par année, via le Comité d'audit et de gestion des risques, sur le suivi du système de gestion de la sécurité des opérations aéroportuaires (SGS). Sûreté Description et gestion des impacts : <u>Sûreté aéroportuaire d'ADM</u> et <u>Service d'incendie d'ADM</u> <u>Agences d'application de la loi</u> et <u>Coordination</u> Approche de l'engagement des parties prenantes : <u>Engagement en matière de sûreté</u> Faits marquants de l'année et réalisations spécifiques : <u>Sûreté aéroportuaire</u> Gouvernance : La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration deux fois par année, via le Comité d'audit et de gestion des risques, sur le suivi des enjeux de sûreté aéroportuaire ainsi que sur l'avancement des plans d'action visant à atténuer les risques. Mesures sanitaires Description, gestion des impacts et approche de l'engagement des parties prenantes : <u>Mesures sanitaires</u>
	AO9 Impacts de faune	Données annuelles : <u>Nombre d'impacts de faune confirmés par 10 000 mouvements d'aéronefs</u>
	416-1 Évaluation des impacts des catégories de produits et de services sur la santé et la sécurité	Données annuelles : <u>Nombre total de mouvements aériens</u> <u>Ratios du nombre d'accidents côté piste</u> (sélectionner les paramètres d'affichage)
	416-2 Cas de non-conformité concernant les impacts des produits et des services sur la santé et la sécurité	Données annuelles : <u>Nombre total d'incursions de piste</u> (sélectionner les paramètres d'affichage) Des évaluations internes menées à partir de 2020, soutenues par les observations soulevées lors d'un audit du Conseil canadien des aéroports (CAC) et d'un audit de Transports Canada qui ont été conduits en 2023, ont permis de constater des non-conformités et des axes d'amélioration à apporter par rapport au système de gestion de la sécurité (SGS).

Norme	Indicateur	Réponse
GRI 416 : Santé et sécurité des consommateurs		Les principaux constats portaient sur : le programme d’assurance qualité, le processus de signalement et de documentation des dangers, y compris la revue de performance des mesures de mitigation associées, les programmes de formation et le suivi de compétences, la gestion documentaire. Les plans d’actions correctives ainsi que les mesures d’amélioration qui ont été soulevées seront déployés jusqu’en 2026.
INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES DURABLES		
Gérer le cycle de vie et développer les infrastructures aéroportuaires de manière durable afin de répondre à la croissance du trafic de passagers ainsi qu'à l'évolution du secteur.		
Maintien et développement des infrastructures	3-3 Gestion du thème	ADM gère le cycle de vie et le développement de ses infrastructures aéroportuaires afin d’assurer la qualité et la fiabilité de ses installations, et de manière à répondre à la croissance du trafic de passagers ainsi qu'à l'évolution du secteur. Depuis sa création, ADM a investi plus de 4,6 G\$ dans ses programmes de développement et de maintien ou de remplacement (au 31 décembre 2023, excluant sa filiale et l’acquisition de terrains). Faits marquants de l’année et réalisations spécifiques : <u>Infrastructures aéroportuaires</u> <u>Amélioration des opérations aéroportuaires</u> Adaptation et résilience aux changements climatiques : voir <u>indicateur TCFD-GR.b</u>. Plans de développement <u>Plan directeur</u> <u>Plans directeurs 2023-2043</u> <u>Un regard tourné vers l'avenir</u> <u>Façonner les aéroports de demain</u> <u>Planification aéroportuaire</u> Plans de maintien des actifs ADM est responsable de la gestion du cycle de vie de ses actifs répartis sur les sites de YUL et de YMX. Les équipes d’architecture-ingénierie, de projets et d’entretien d’ADM effectuent les inspections et les interventions requises afin que les infrastructures et les équipements, peu importe le niveau de vétusté, demeurent aussi fiables et utilisables que possible, et surtout, sécuritaires pour les usagers. Faits marquants de l’année et réalisations spécifiques : La dernière mise à jour du plan de maintien des actifs (« le PDMA ») de YUL, qui définit les stratégies et les étapes pour assurer une gestion optimale du cycle de vie des actifs, a été déposée en 2023. Cet exercice permet de confirmer la vétusté des infrastructures de YUL et d’établir les plans d’intervention en conséquence. La mise à jour du PDMA de YMX sera déposée en 2024. Gouvernance : La direction d’ADM fait rapport au Conseil d’administration en continu, via le Comité de développement et d’innovation ou le Comité d’analyse et d’évaluation des projets d’infrastructure, sur le suivi du plan quinquennal des investissements d’ADM et sur le statut d’avancement de la mise en œuvre des projets d’infrastructure qui atteignent une certaine envergure.

Norme	Indicateur	Réponse
CYBERSÉCURITÉ ET PROTECTION DES DONNÉES		
Protéger les systèmes d'information d'ADM contre la cybercriminalité afin de maintenir les activités aéroportuaires et prévenir la perte de confidentialité, de disponibilité et d'intégrité des données gérées par ADM.		
GRI 418 : Confidentialité des données des clients	3-3 Gestion du thème	Description, gestion des impacts et faits saillants de l'année : <u>Cybersécurité et protection des données</u> <u>Politique sur la protection des renseignements personnels des clients d'ADM</u> Gouvernance : La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration en continu, via le Comité de développement et d'innovation, sur le suivi des plans d'action du programme de cybersécurité.
	418-1 Plaintes fondées relatives à l'atteinte à la confidentialité des données des clients et aux pertes de données des clients	ADM n'a pas détecté ni eu connaissance d'incident portant atteinte à la confidentialité des données des clients durant l'année 2023. ADM n'a pas reçu de plainte concernant des atteintes à la confidentialité des données client en 2023.
EXPÉRIENCE CLIENT		
Faire vivre à chaque passager une expérience de voyage mémorable en offrant une prestation de service remarquable.		
GRI G4-AO : Qualité de service	3-3 Gestion du thème	Description et gestion des impacts : <u>Gestion de la qualité de service</u> <u>Programme de clients mystère</u> <u>Voyagez en toute confiance</u> Les principales initiatives d'amélioration qui seront abordées dans les prochaines années visent la qualité de la signalisation, des blocs sanitaires, de l'entretien ménager, des services adaptés aux clientèles ayant des besoins particuliers, et d'ambiance et de sens du lieu. Objectifs et cibles : <u>Plan de durabilité 1.0</u> Faits marquants de l'année et réalisations spécifiques : <u>Expérience passager</u> <u>Satisfaction de la clientèle</u> <u>Les employés de YUL reconnus par les « World Airport Awards » de Skytrax</u> <u>Centre de collaboration des opérations aéroportuaires (CCOA)</u> Gouvernance : La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration sur une base annuelle, via le Comité de gouvernance et de responsabilité sociale, concernant la gestion de l'expérience client, les résultats des sondages de satisfaction et ainsi qu'au sujet du traitement des questions, des commentaires et des plaintes des usagers.

Norme	Indicateur	Réponse
GESTION DU CLIMAT SONORE		
Gérer le climat sonore dans le but de maintenir une cohabitation harmonieuse avec les communautés environnantes.		
GRI G4-AO : Bruit	3-3 Gestion du thème	Description, gestion des impacts et approche de l'engagement des parties prenantes : <u>Gestion du climat sonore</u> <u>Exigences règlementaires</u> <u>Responsabilités</u> Objectifs et cibles : <u>Plan de durabilité 1.0</u> Gouvernance : La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration au minimum une fois par année, via le Comité de gouvernance et de responsabilité sociale, pour suivre l'avancement du plan d'action visant à atténuer les risques relatifs aux activités d'ADM ainsi que celles des communautés aéroportuaires en opération à YUL et à YMX sur le climat sonore.
	AO7 Nombre de personnes et variation, qui résident dans les secteurs affectés	Il n'y a pas de tel indicateur disponible actuellement au Canada. ADM suit de près les travaux de Transports Canada pour le développement d'un nouvel indicateur. Une évaluation sera effectuée par l'équipe d'ADM responsable de la gestion du climat sonore de YUL et de YMX afin de valider la possibilité d'obtenir de telles données estimées à partir des systèmes existants. Données annuelles disponibles : <u>Indicateurs relatifs aux plaintes</u> (sélectionner les paramètres d'affichage)
ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE		
Viser à offrir des services équitables et des installations adaptées afin que tous puissent accéder aux installations aéroportuaires et bénéficier de ces services.		
GRI G4-AO : Offre de services et d'installations accessibles aux personnes ayant des besoins particuliers	3-3 Gestion du thème	Description et gestion des impacts, approche de l'engagement des parties prenantes, faits marquants de l'année et réalisations spécifiques : <u>Accessibilité des services</u> <u>Accessibilité pour les personnes handicapées</u> <u>Expérience passager – Initiatives 2023</u>



Analyse par la direction de la situation financière

Analyse par la direction de la situation financière et des résultats consolidés d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2023.

Aperçu général

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

Sommaire financier

	Cumulé au 31 décembre		
(en millions de dollars)	2023	2022	Variation ¹ (%)
Produits	847,9 \$	652,1 \$	30,0
Salaires et charges sociales	85,6 \$	71,3 \$	20,1
Charges d'exploitation	187,2	142,9	30,9
Paielements versés en remplacement d'impôts aux municipalités (PERI)	44,9	45,7	(1,7)
Loyer à Transports Canada	92,3	68,3	35,1
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation	211,6	160,4	31,9
Charges financières nettes	93,3	119,1	(21,6)
Total des charges	714,9 \$	607,7 \$	17,6
Excédent des produits par rapport aux charges avant quote-part des résultats des coentreprises et impôts	133,0 \$	44,4 \$	199,6
Quote-part des résultats des coentreprises	0,6	0,8	(16,9)
Impôts sur le résultat	(0,7)	0,1	(549,4)
Excédent des produits par rapport aux charges	132,9 \$	45,3 \$	193,2
BAIIA	437,9 \$	323,9 \$	35,2

¹ Les variations en % dans ce tableau sont calculées avec les résultats en milliers.
Le BAIIA, une mesure financière non conforme aux PCGR (voir la section des « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour plus d'informations), est défini comme étant l'excédent des produits par rapport aux charges avant impôts, charges financières nettes, amortissement et dépréciation et quote-part des résultats des coentreprises.

Le tableau suivant présente le rapprochement du BAIIA avec l'excédent des produits par rapport aux charges :

(en millions de dollars)	2023	2022
Excédent des produits par rapport aux charges	132,9 \$	45,3 \$
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation	211,6	160,4
Charges financières nettes	93,3	119,1
Quote-part des résultats des coentreprises	(0,6)	(0,8)
Impôts sur le résultat	0,7	(0,1)
BAIIA¹	437,9 \$	323,9 \$

¹ BAIIA est une mesure financière non conforme aux PCGR.

Faits saillants

L'année 2023 a vu le retour en force du trafic de passagers, qui a dépassé le niveau de 2019. Cet achalandage accru, particulièrement en saison estivale, a amené son lot de défis, notamment en ce qui a trait aux accès à YUL.

Cela s'est traduit par une hausse des produits et une hausse des charges d'exploitation liées aux frais opérationnels pour les services aux passagers.

BAIIA

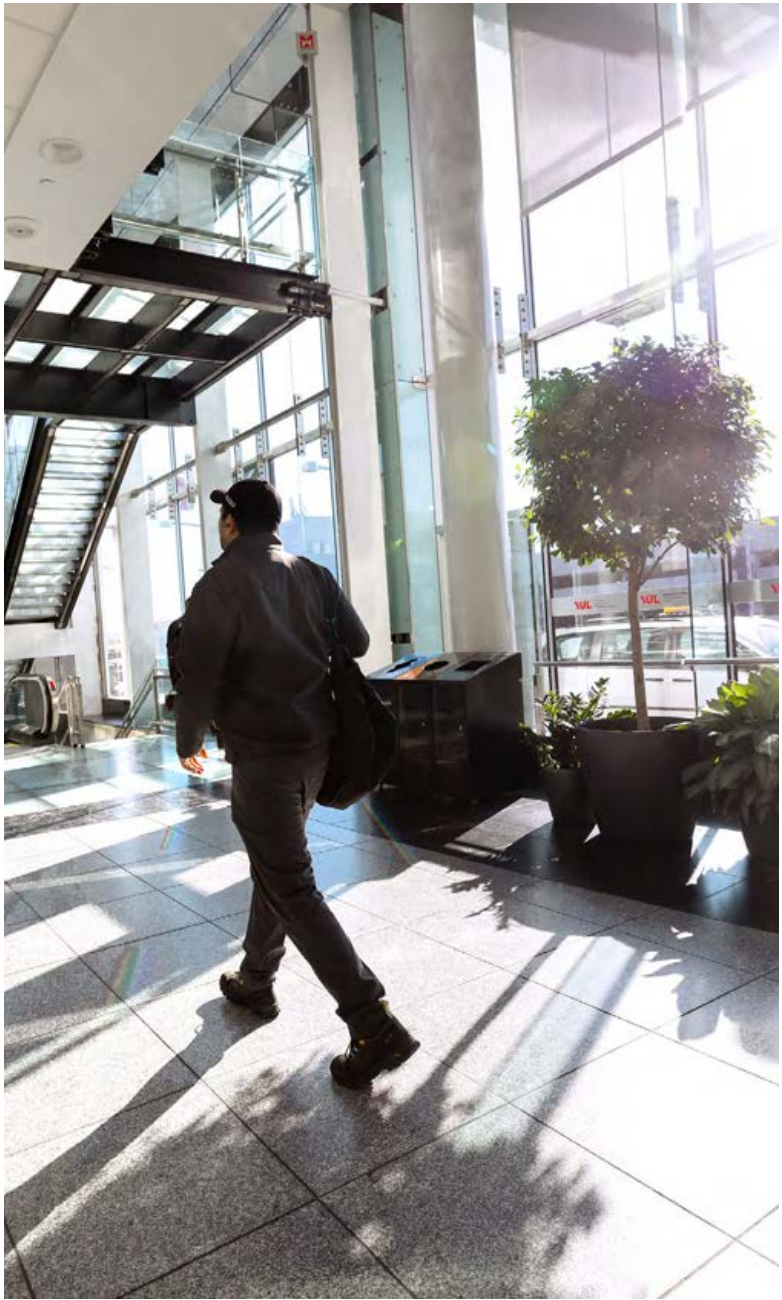
Le BAIIA s'est établi à 437,9 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, soit une hausse de la performance de 114,0 M\$ ou 35,2% par rapport à 2022. Le BAIIA en pourcentage des produits s'est établi à 51,6% en 2023 comparativement à 49,7% pour l'année 2022.

Investissements

Les investissements du programme aéroportuaire d'ADM se sont chiffrés à 240,5 M\$ (88,3 M\$ en 2022) et les investissements dans la station du REM ont totalisé 86,4 M\$ (55,1 M\$ en 2022). Les subventions, provenant principalement du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (PIEA) de Transports Canada en 2023, ont totalisé 77,2 M\$ (75,4 M\$ en 2022). Les travaux ont porté notamment sur :

- La station du REM;
- La finalisation de la réhabilitation de la piste 06G-24D à YUL;
- Le stationnement P4;
- L'ajout d'une 5^e machine de tomodensitométrie par rayons X dans la salle à bagages domestique / internationale.

Au cours de l'année 2023, les investissements dans les aéroports ont été financés par les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation et les subventions.



Produits

(en millions de dollars)	2023	2022	Variation ¹ (%)
Activités aéronautiques	323,0 \$	241,9 \$	33,5
Frais d'améliorations aéroportuaires (FAA)	277,9	206,9	34,3
Stationnements et transports au sol	103,8	75,2	38,0
Concessions	70,3	54,6	28,8
Immobiliers et autres	72,9	73,5	(0,8)
Total des produits	847,9 \$	652,1 \$	30,0

¹ Les variations en % dans ce tableau sont calculées avec les résultats en milliers.

Les produits se sont élevés à 847,9 M\$ en 2023, soit une augmentation de 195,8 M\$ ou 30,0 % par rapport à 2022.

Activités aéronautiques

Les produits tirés des activités aéronautiques se sont élevés à 323,0 M\$ en 2023, une hausse de 81,1 M\$ ou 33,5 % par rapport à 2022. Ces revenus se composent principalement des droits d'atterrissage et des redevances générales d'aérogare perçus des sociétés aériennes et représentent 38,1 % (37,1 % en 2022) de l'ensemble des revenus d'ADM. Cette augmentation marquée est principalement attribuable à la croissance importante du trafic de passagers au cours de 2023 ainsi qu'à l'accroissement des mouvements aériens.

FAA

Les produits provenant des FAA ont totalisé 277,9 M\$ en 2023 en hausse de 71,0 M\$ ou 34,3 % par rapport à 2022. Ces revenus, qui représentent 32,8 % (31,7 % en 2022) de l'ensemble des revenus d'ADM, sont entièrement affectés au financement de l'amélioration et du développement des infrastructures aéroportuaires, y compris le remboursement du capital et le paiement des intérêts sur la dette à long terme. Des FAA sont payés par tous les passagers au départ de YUL, à l'exception de ceux en correspondance. L'augmentation est principalement attribuable à la croissance du trafic de passagers.

Stationnements et transports au sol

Les produits tirés des stationnements et transports au sol se sont chiffrés à 103,8 M\$ en 2023, une augmentation de 28,6 M\$ ou 38,0 % par rapport à 2022. Ces revenus totalisent 12,2 % (11,5 % en 2022) de l'ensemble des revenus d'ADM. La hausse de ces produits provient principalement des stationnements et est principalement attribuable à l'accroissement des activités passagers.

Concessions

Les concessions ont généré des produits de 70,3 M\$ en 2023, en hausse de 15,7 M\$ ou 28,8 % par rapport à 2022. Ces derniers totalisent 8,3 % (8,4 % en 2022) de l'ensemble des revenus d'ADM. L'augmentation de ces produits est également directement attribuable au niveau plus élevé du trafic de passagers, en particulier pour les restaurants et les boutiques hors-taxes.

Immobiliers et autres

Les produits immobiliers et autres se sont élevés à 72,9 M\$ en 2023, une baisse de 0,6 M\$ ou 0,8 % par rapport à 2022, et représentent 8,6 % (11,3 % en 2022) de l'ensemble des revenus d'ADM. Ces produits proviennent surtout de la location de terrains, de bâtiments et d'espaces. Leur diminution est principalement le résultat de gains comptables moins importants en 2023 pour les nouveaux contrats de sous-location de terrains.

Charges

(en millions de dollars)	2023	2022	Variation ¹ (%)
Salaires et charges sociales	85,6 \$	71,3 \$	20,1
Charges d'exploitation	187,2	142,9	30,9
PERI	44,9	45,7	(1,7)
Loyer à Transports Canada	92,3	68,3	35,1
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation	211,6	160,4	31,9
Charges financières nettes	93,3	119,1	(21,6)
Total des charges	714,9 \$	607,7 \$	17,6

¹ Les variations en % dans ce tableau sont calculées avec les résultats en milliers.

Le total des frais opérationnels, qui comprennent les salaires et charges sociales ainsi que les charges d'exploitation, s'est élevé à 272,8 M\$ en 2023, une augmentation de 58,6 M\$ ou 27,3% par rapport à 2022.

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales ont augmenté de 14,3 M\$ ou 20,1% passant de 71,3 M\$ en 2022 à 85,6 M\$ en 2023. Cette hausse est attribuable d'une part, à l'augmentation des effectifs totaux en raison de la reprise des activités combinée aux hausses statutaires et d'autre part, à la fin de l'admissibilité au Programme de relance pour le tourisme et l'accueil à la fin du premier trimestre de 2022.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation se sont chiffrées à 187,2 M\$ en 2023 en hausse de 44,3 M\$ ou 30,9% par rapport à 2022. Cette variation s'explique principalement par la hausse des frais d'exploitation liés aux mesures requises par l'accroissement de l'affluence, notamment en période de pointe, afin d'assurer la fluidité du parcours des passagers dès leur arrivée à l'aéroport jusqu'à leur embarquement, y compris les coûts d'opération des stationnements pour une année complète. De plus, les coûts liés aux technologies de l'information ont augmenté par rapport à 2022 en raison notamment de la transition vers des solutions d'affaires infonuagiques et la hausse des coûts de cybersécurité. Enfin, les frais de perception des FAA, qui sont directement attribuables à la croissance du trafic de passagers, ont aussi contribué à la hausse des charges d'exploitation.

PERI

Les PERI ont légèrement diminué à 44,9 M\$, soit 0,8 M\$ ou 1,7 % de moins que l'année précédente. Cette diminution s'explique par la variation des estimations des années antérieures contrebalancée en partie par la hausse de la valeur foncière à la suite du nouveau rôle triennal.

Loyer à Transports Canada

Le loyer à Transports Canada s'est établi à 92,3 M\$, en hausse de 24,0 M\$ ou 35,1 % par rapport à l'exercice 2022. Cette hausse est directement liée à l'augmentation des revenus d'ADM, le loyer étant calculé en fonction d'un pourcentage de ces derniers.

Les transferts aux gouvernements qui comprennent le loyer à Transports Canada et les PERI, ont atteint 137,2 M\$ en 2023 et représentent 16,2 % des revenus totaux (114,0 M\$ et 17,5 % respectivement en 2022).

Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation

L'amortissement et la dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation se sont élevés à 211,6 M\$ en 2023, ce qui représente une hausse de 51,2 M\$ ou de 31,9 % par rapport à l'exercice précédent. Cette hausse découle principalement de la réévaluation de certains actifs suite aux nouvelles orientations en lien avec le programme pour améliorer l'accès au site aéroportuaire de YUL.

Charges financières nettes

Les charges financières sont présentées nettes des produits financiers. Ces charges sont passées de 119,1 M\$ en 2022 à 93,3 M\$ en 2023, en baisse de 25,8 M\$ ou 21,6 %. La variation de ces dernières découle d'une hausse des revenus d'intérêts, résultant de surplus de liquidités plus grands combinée à une hausse des taux d'intérêts.

Excédent des produits par rapport aux charges

L'exercice terminé le 31 décembre 2023 s'est soldé par un excédent des produits par rapport aux charges de 132,9 M\$, comparativement à un excédent de 45,3 M\$ pour l'exercice 2022, soit une hausse de 87,6 M\$ ou 193,2 %.

Situation financière

ADM avait 827,6 M\$ de liquidités disponibles au 31 décembre 2023 comparativement à 723,3 M\$ au 31 décembre 2022. Ce solde de liquidités inclut 92,6 M\$ en trésorerie et équivalents de trésorerie (550,2 M\$ en 2022) et 573,7 M\$ de placements à court terme (néant en 2022). L'augmentation a été générée par les activités liées à l'exploitation compensée, en partie, par la hausse des investissements dans les infrastructures aéroportuaires. Il inclut également une facilité de crédit générale dont le solde disponible est de 161,2 M\$ (173,1 M\$ en 2022) déduction faite du montant requis pour le fonds de prévoyance lié à l'exploitation et à l'entretien de 64,5 M\$ (53,1 M\$ en 2022). Le fonds de réserve affecté au service de la dette de 58,0 M\$ (57,4 M\$ en 2022) est exclu du solde des liquidités disponibles.

ADM a également accès à des marges de crédit supplémentaires pour un montant total de 400 M\$ afin de financer les coûts du projet de la station du REM de l'aéroport et dont les travaux cumulatifs réalisés s'élèvent à 200,7 M\$ au 31 décembre 2023. Aucun montant n'a été utilisé sur ces marges de crédit au 31 décembre 2023.

La dette nette d'ADM au 31 décembre 2023 est de 2,2 G\$ (2,3 G\$ en 2022).

Les agences de notation de crédit Moody's et DBRS ont respectivement attribué les cotes de crédit de A1, stable et de A (élevée), stable aux obligations à long terme de la Société.

Au 31 décembre 2023, ADM respecte les différentes clauses restrictives financières prévues à l'acte de fiducie.

Mesures financières non conformes aux PCGR

Les états financiers consolidés d'ADM sont dressés conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS). ADM présente parfois des mesures financières n'ayant pas de sens prescrit par les IFRS, appelées des « mesures financières non conformes aux PCGR ». Il est donc peu probable que l'on puisse les comparer avec des mesures du même type présentées par d'autres sociétés.

BAIIA

Le BAIIA est défini par ADM comme étant l'excédent des produits par rapport aux charges avant impôts, charges financières nettes, amortissement et dépréciation et quote-part des résultats des coentreprises. Ce dernier est utilisé par la direction comme indicateur pour évaluer la performance opérationnelle. Le BAIIA a pour objet d'apporter de l'information supplémentaire et ne devrait pas remplacer d'autres mesures du rendement préparées en vertu des IFRS.

Liquidités disponibles

Les liquidités disponibles sont définies comme étant la somme des montants détenus dans la trésorerie et équivalents de trésorerie, les placements à court terme et le montant disponible via la facilité de crédit générale d'ADM (excluant le fonds de réserve affecté au service de la dette et le fonds de prévoyance lié à l'exploitation et à l'entretien).

Dette nette

La dette nette correspond à la différence entre le solde brut à payer des obligations à long terme, y compris les contrats de location, et le montant disponible dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme ainsi que dans le fonds de réserve affecté au service de la dette.

Perspectives financières pour 2024

Le trafic de passagers devrait se chiffrer à plus de 22 millions de passagers en 2024, en hausse de près de 6 % par rapport au trafic de 2023.

Cette croissance est propulsée par les secteurs international et transfrontalier. Par l'effet combiné d'une capacité annoncée en augmentation et le lancement de nouvelles routes, on prévoit une augmentation du trafic international d'environ 9,0% et de près de 8,0% pour le secteur transfrontalier. Le secteur domestique devrait quant à lui demeurer stable.

Les investissements prévus pour 2024 sont estimés à 500 M\$ et comprennent, la poursuite des travaux pour la station du REM de l'aéroport, le début de la réhabilitation de la piste 06D-24G à YUL, des projets liés au réseau routier et aux infrastructures publiques, aux technologies de l'information en plus d'un programme soutenu pour le maintien des actifs.

ADM a accès à suffisamment de sources de liquidités pour respecter ses obligations financières et procéder aux investissements prévus.

Normes IFRS

En février 2021, le Bureau international des normes comptables (IASB) a publié des modifications d'IAS 1 qui imposent aux entités de fournir des informations sur leurs méthodes comptables significatives plutôt que sur leurs principales méthodes comptables. Les modifications s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2023. La Société a adopté cette modification avec prise d'effet à l'exercice 2023. De plus, l'IASB a publié de nouvelles normes et modifications relatives aux normes actuelles qui sont obligatoires, mais dont l'application n'est pas encore en vigueur pour l'exercice terminé le 31 décembre 2023. La Société ne s'attend pas à ce que les nouvelles normes et les modifications aux normes existantes publiées, mais non encore en vigueur aient une incidence importante sur ses états financiers consolidés.



Gestion des risques

Les systèmes de contrôles internes et de gestion intégrée des risques d'ADM contribuent à la bonne maîtrise de ses activités ainsi qu'à l'atteinte de ses objectifs d'affaires.

Plus particulièrement, sa Politique de gestion des risques d'entreprise définit les responsabilités et droits de décisions de la direction en matière de gouvernance, veille à ce que les scénarios de risques élevés soient adéquatement identifiés, et à ce que les réponses appropriées soient mises en place afin d'en réduire les effets défavorables et éventuellement, permet de tirer profit d'opportunités identifiées dans le cadre de ces exercices. La politique vise les différents types de risques de l'organisation, qu'ils soient associés à ses propres activités ou à celles des acteurs de la chaîne de valeur d'ADM.

La mise en application de cette Politique s'appuie sur la Directive corporative de gestion intégrée des risques. Cette dernière décrit les activités visant à identifier les différents enjeux, à les évaluer et à mettre en œuvre les moyens d'atténuation possibles vis-à-vis de chaque risque, afin que ceux-ci atteignent un niveau acceptable par rapport au seuil de tolérance des risques fixé par ADM. Cette directive précise les processus de gestion intégrée des risques afin d'en assurer une application efficace et cohérente au sein de l'organisation. La gestion intégrée des risques se veut un processus dynamique et itératif qui est intégré à même les activités d'ADM, notamment par :

- la surveillance exercée par le Conseil d'administration;
- le leadership exprimé par la haute direction;

- la cohérence assurée dans la planification stratégique d'ADM et l'élaboration des plans directeurs des sites de YUL et de YMX;
- la couverture des enjeux relatifs aux critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) pertinents auxquels l'organisation est exposée, dans le contexte de ses activités et de sa mission, et dont les risques liés aux changements climatiques font partie;
- l'identification des responsables et l'attribution d'objectifs aux différents secteurs et aux gestionnaires concernés;
- l'établissement des budgets d'exploitation, programmes d'investissement et l'assignation des ressources humaines;
- l'intégration au sein des opérations et des activités menées au quotidien, ainsi que dans la mise en œuvre des projets.

Les réponses les plus appropriées aux risques doivent être identifiées selon les avantages potentiels en termes d'atteinte des objectifs et d'amélioration de la performance de l'organisation tout en les pondérant par rapport aux coûts, aux efforts et aux inconvénients associés à leur mise en œuvre. Dans le registre des risques de l'entreprise, on précise l'angle de la réponse sous lequel ils doivent être abordés, soit étudier davantage le risque pour mieux l'évaluer, poursuivre la vigie sur le risque, ou prendre des mesures pour renforcer les contrôles ou les mesures de mitigation afin d'atténuer le risque.



Évaluation et suivi des risques

L'organisation procède à des exercices structurés d'analyse des principaux risques d'entreprise afin de les identifier, de les hiérarchiser, de les traiter et d'assurer le suivi des mesures d'atténuation qui ont été attribuées à chaque responsable.

Plus spécifiquement, le Conseil d'administration a la responsabilité de s'assurer de l'établissement d'un processus approprié afin que soient identifiés, examinés, gérés et suivis les risques associés à la conduite des affaires d'ADM, y compris les risques relatifs aux thèmes ESG pertinents. Le président-directeur général de la société est responsable du processus de gestion des risques et s'assure que les principaux risques reliés aux activités d'ADM, y compris ceux liés aux changements climatiques, sont identifiés et que des plans visant à gérer ces risques sont mis en place conformément à leur évaluation respective. Les vice-présidents s'assurent de la réalisation des activités de gestion des risques dans leur secteur. Chacun détermine et évalue les risques inhérents à son secteur, développe et met en place des stratégies et des mesures d'atténuation visant à réduire les risques à un niveau acceptable. Finalement, le responsable d'un risque assiste sa vice-présidence dans la détermination des risques qui pourraient affecter l'atteinte des objectifs d'ADM, ainsi que les mesures d'atténuation à consolider ou à mettre en place.

Les risques sont évalués en fonction de leur fréquence et de leur impact possible sur la performance globale d'ADM. Les impacts sont mesurés selon la conséquence de la survenance

ou de la matérialisation d'un risque, tant sur les aspects financiers, de réputation, opérationnels, de sécurité, de qualité de l'environnement, ou de l'atteinte des objectifs stratégiques de l'entreprise. En concordance avec son exercice de planification stratégique, l'horizon d'évaluation du risque est de cinq ans.

La cartographie des risques, qui est mise à jour sur une base annuelle, doit être revue et approuvée par le Conseil d'administration. Dans le cadre de l'exercice de mise à jour annuelle des risques, la haute direction d'ADM Aéroports de Montréal sollicite les administrateurs de la société afin d'obtenir leur appréciation au sujet des risques auxquels l'organisation est exposée. Au quatrième trimestre de 2023, les administrateurs ont été appelés à se prononcer en répondant aux énoncés d'un questionnaire en ligne, leur permettant d'évaluer le niveau de criticité respectif à chacun des risques qui leur étaient présentés. À partir de la compilation des résultats, s'en est suivi un atelier d'échange entre les membres de la haute direction et ceux du Conseil afin d'aborder les risques pour lesquels des écarts ont été observés entre les évaluations de part et d'autre.

Les risques résiduels pour lesquels ADM est exposée à un niveau d'évaluation critique ou sérieux, en fonction de leur impact et de leur probabilité d'occurrence considérant les éléments d'atténuation en place, requièrent respectivement la surveillance ou l'attention de son Conseil d'administration. Ils font l'objet d'un suivi spécifique de la part d'un des Comités concernés selon leurs champs de compétences.

Les scénarios spécifiques aux enjeux ESG, y compris les effets physiques et de transition des changements climatiques, sont répertoriés au sein du Registre. L'évaluation de certains scénarios de risques inhérents a servi à alimenter la matrice de **matérialité des enjeux ESG**.

Systèmes sectoriels de gestion des risques

Étant donné la nature de ses activités, la législation et la réglementation en vigueur ainsi que les autres obligations auxquelles ADM doit se conformer, certains secteurs de l'organisation intègrent dans leurs activités un système adapté de gestion des risques relatifs à leurs opérations. Ils sont appuyés par des encadrements spécifiques : Politique environnementale et son Système de gestion de l'environnement (SGE); Politique du système de gestion de la sécurité (SGS) et Plan du système de gestion de la sécurité; Politique de sécurité de l'information et Directive de gestion des risques technologiques; Programme de prévention des risques professionnels. Les outils d'évaluation des risques qui en découlent sont développés de manière cohérente avec la gestion intégrée des risques d'entreprise. L'arrimage des évaluations avec celles de la gestion intégrée des risques est assuré par les équipes concernées.

Adaptation et résilience aux changements climatiques

À l'instar de la gestion des autres thèmes ESG, la gestion des risques et opportunités relatifs aux changements climatiques s'inscrit dans une démarche d'amélioration continue qui se veut être intégrée au sein des processus existants d'ADM.

L'organisation poursuit les démarches visant à rencontrer les recommandations émises par le Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (GIFCC), également connu en anglais sous l'acronyme «TCFD». Le rapport suivant résume les efforts déployés à ce jour afin de préparer l'organisation aux aléas climatiques ainsi qu'à la transition vers une économie à faibles émissions de carbone.

Cadre de divulgation du GIFCC (TCFD)

GOUVERNANCE Les pratiques de gouvernance de l'organisation concernant les risques et les opportunités liés aux changements climatiques.	
G.a) La surveillance des risques et des opportunités liés aux changements climatiques exercée par le Conseil d'administration.	Gestion des risques En 2023, la direction d'ADM a fait rapport au Conseil d'administration, via le Comité d'audit et de gestion des risques, d'une évaluation spécifique des risques physiques liés aux changements climatiques auxquels ADM est exposée. Cette reddition de comptes s'est appuyée sur une première analyse qui a permis de déterminer la vulnérabilité climatique actuelle et future des infrastructures et des opérations à YUL et à YMX (voir indicateur GR.a : Analyse des risques physiques). À la suite des conclusions de cette première analyse, et des mesures entreprises en réponse aux risques physiques des aléas climatiques, l'analyse de vulnérabilité physique fera l'objet d'une revue tous les cinq ans pour tenir compte des changements technologiques et de l'avancée des données climatiques. S'ensuivra une prochaine reddition de comptes auprès du Conseil d'administration pour traiter spécifiquement de ce sujet. La considération des risques de transition liés aux changements climatiques n'a toutefois pas encore été abordée de manière spécifique auprès du Conseil d'administration d'ADM. Pour ce faire, des analyses supplémentaires seront entreprises afin de préciser les principaux impacts de ces risques (voir indicateur GR.c : Gestion des risques de transition). En parallèle, le Comité de développement et d'innovation appuie le Conseil d'administration sur les questions relatives au volet environnemental du développement durable, notamment les thèmes relatifs à la réduction des gaz à effet de serre, l'efficacité énergétique, l'optimisation de la gestion des matières résiduelles, la valorisation et la protection de la biodiversité.
G.b) Le rôle de la direction dans l'évaluation et la gestion des risques et des opportunités liés aux changements climatiques.	La direction d'ADM assure la surveillance des risques et des opportunités liés aux changements climatiques comme indiqué dans la Politique et la Directive de gestion intégrée des risques d'entreprise : Gestion des risques. Outre ces dispositions, applicables à l'ensemble des risques auxquels ADM est exposée, il n'y a pas de contrôles et de procédures spécifiques à la gestion des risques climatiques. La direction d'ADM a pris connaissance des conclusions de la première analyse effectuée au sujet de la vulnérabilité des infrastructures et des opérations des sites de YUL et de YMX face aux effets physiques des changements climatiques (voir indicateur GR.a : Analyse des risques physiques). Lorsqu'elle a fait rapport à son Conseil d'administration sur la question, elle s'est engagée à maintenir le même niveau de résilience au fil des années en fonction de l'évolution du profil climatique (voir indicateur GR.b : Gestion des risques physiques). Délégation des responsabilités aux dirigeants : voir indicateur 2-13 de l'index du GRI.
STRATÉGIE Les répercussions réelles et potentielles des risques et des opportunités liés aux changements climatiques sur les activités, la stratégie et la planification financière de l'organisation.	
S.a) Les risques et les opportunités à court, à moyen et à longs termes liés aux changements climatiques qui ont été relevés.	Effets physiques Les scénarios de risque des effets des aléas climatiques, dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'ils aient une incidence sur les perspectives d'ADM, ont été abordés lors de la plus récente mise à jour du registre des risques de l'entreprise. Cet exercice a été réalisé notamment à partir des constats soulevés lors de la première analyse qui a été effectuée afin de déterminer la vulnérabilité climatique actuelle et future des infrastructures et des opérations à YUL et à YMX (voir indicateur GR.a : Analyse des risques physiques).

Les risques qui ont été couverts sont :

Aigus : tempêtes hivernales, grands vents, surfaces glacées, fortes pluies, etc., causant des perturbations des opérations aéroportuaires, des annulations et des retards de vol à YUL, à YMX, ou à destination, des défaillances du réseau d'alimentation électrique, ou des inondations.

Chroniques : insuffisance de la longueur des pistes au décollage en raison de la chaleur; gel et dégel causant des stress affectant la condition des infrastructures; défaillance de circuits électriques; utilisation accrue de produits de déglacage; opérations accrues ou plus longues de dégivrage et de déneigement; refoulements et aux infiltrations d'eau; périodes de chaleur accablante pour les travailleurs ou usagers; alertes à la foudre plus longues et fréquentes; modifications aux trajectoires des avions; augmentation du péril aviaire; conditions de visibilité réduite en raison de la brume ou du brouillard; approvisionnement en eau potable.

Dans le registre des risques d'entreprise, l'évaluation des scénarios des risques physiques liés aux aléas climatiques est abordée sur un horizon de cinq ans, soit en concordance avec l'horizon de l'exercice de planification stratégique de l'organisation. Certains scénarios de risque sont aussi abordés sur l'horizon 2050, lorsque ceux-ci ont fait l'objet de l'analyse spécifique effectuée au sujet de la vulnérabilité climatique actuelle et future des infrastructures et des opérations à YUL et à YMX (voir indicateur GR.a : Analyse des risques physiques).

Effets de transition

Les scénarios de risque des effets de transition liés aux changements climatiques qui ont été identifiés à ce jour, et dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'ils aient une incidence sur les perspectives d'ADM, sont :

Politique et législatif : tarification du carbone; exigences de divulgation des informations; obligations de réduction des émissions de GES.

Technologies : remplacement accéléré et ajout d'équipements ou d'infrastructures en réponse à la décarbonation de l'économie; difficultés d'approvisionnement de biens discontinués.

Marché : diminution des intentions de voyage ou transfert modal, notamment par la hausse soutenue des tarifs de voyage aérien; perturbations macro-économiques; augmentation des coûts d'approvisionnement; augmentation des primes d'assurance.

Réputation : difficultés d'accès au capital; mauvaise perception de l'industrie du voyage aérien; difficultés d'attraction des talents.

Les projections de trafic de passagers de YUL, et des revenus afférents, sont établies jusqu'en 2072, soit à l'échéance déterminée du bail qui lie ADM à Transports Canada. Les risques de transition liés aux changements climatiques qui ont un impact sur la demande de voyage aérien à YUL y sont considérés dans une certaine mesure (voir indicateur GR.a : Analyse des risques de transition).

Les principales pistes d'opportunité qui ont été identifiées à ce jour :

Consommation des ressources : l'efficacité énergétique dans l'optimisation de la consommation et lors de la conception des nouveaux bâtiments; la gestion des matières résiduelles; la réduction de la demande énergétique nécessaire au chauffage.

Choix énergétiques : la réduction de la consommation de gaz naturel et le transfert aux énergies propres; la réduction de la consommation d'électricité en pointe.

Marchés : l'appel aux programmes d'aide gouvernementale; la participation à des partenariats d'influence ou de recherche et développement; l'influence exercée auprès de la chaîne d'approvisionnement.

Adaptation des services : le remplacement ou l'implantation de nouveaux équipements ou d'infrastructures répondant à la transition énergétique; l'assurance du confort thermique aux usagers; les modes d'accès et l'intermodalité.

La résilience : la sélection d'équipements ou la conception d'infrastructures plus résilientes; l'adoption de stratégies d'adaptation opérationnelles et d'entretien; la mise en œuvre de la feuille de route pour l'atteinte de l'objectif zéro émission nette.

Voir à l'appui les **indicateurs 305 et 306 de l'index du GRI**.

S.b) Les répercussions des risques et des opportunités liés aux changements climatiques sur les activités, la stratégie et la planification financière.	<u>Impacts des risques physiques</u> Impacts des risques de transition Les risques de transition liés aux changements climatiques peuvent avoir des impacts financiers en termes d'augmentation des dépenses ou de réduction des revenus, ainsi que sur la réputation d'ADM. Les scénarios de risques liés aux changements climatiques qui nécessiteront la plus grande attention de la direction d'ADM d'ici les prochaines années s'inscrivent au sein du risque de trafic aérien. Plus spécifiquement, la transition vers une économie mondiale à faibles émissions de carbone pourrait engendrer des coûts supplémentaires pour les transporteurs aériens, qui seraient possiblement reflétés dans le prix du billet d'avion. Par ailleurs, certaines personnes ou entreprises désireuses de réduire leur empreinte carbone pourraient diminuer leurs déplacements ou ceux de leurs employés. Ces deux phénomènes auraient pour conséquence de réduire la demande de voyages en avion pendant la période de transition de l'industrie. Les impacts de ces scénarios de risques sur les revenus projetés d'ADM n'ont pas été estimés de manière spécifique à ce jour (voir indicateur GR.a : Analyse des risques de transition), mais sont tout de même pris en considération au sein des projections financières d'ADM via les hypothèses qui soutiennent les prévisions de trafic de passagers de YUL (voir indicateur GR.b : Gestion des risques de transition).
S.c) La résilience de la stratégie organisationnelle, selon différents scénarios, incluant un scénario à 2°C ou inférieur.	En raison du positionnement géographique des sites aéroportuaires de YUL et de YMX, la gestion des activités régulières s'articule notamment en fonction des conditions météo propres à la grande région de Montréal. Les impacts des effets physiques des changements climatiques sont donc mitigés à même les processus et structures organisationnels qui sont déjà en place pour gérer les aléas climatiques actuels. Concernant le risque de marché auquel ADM est possiblement exposée, les plans de développement aéroportuaires sont conçus sous une approche de livraison par phase, qui permet d'ajuster le séquençement de mise en œuvre des projets et ainsi moduler les investissements selon différents scénarios de projection du trafic aérien. La trajectoire des émissions de GES d'ADM (de portées 1 et 2) et ses cibles de réduction, en comparaison du scénario du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat des Nations unies (GIEC) pour limiter le réchauffement climatique à 1,5 degré Celsius, sont illustrées sur cette page : Plan de durabilité 1.0
GESTION DES RISQUES De quelle manière l'organisation détermine, évalue et gère les risques liés aux changements climatiques.	
GR.a) Les processus appliqués pour déterminer et évaluer les risques liés aux changements climatiques.	<u>Analyse des risques physiques</u> Analyse des risques de transition La demande de transport aérien est tributaire de multiples facteurs, qui peuvent dans certains cas être liés aux changements climatiques, dont : l'activité économique, la population, l'attractivité d'une ville ou d'une région, les tarifs des billets d'avion, les modes alternatifs de déplacement. Il s'avère toutefois complexe d'identifier de manière isolée l'influence spécifiquement attribuable à chacun de ces facteurs sur le volume de trafic de passagers.
GR.b) Les processus appliqués pour gérer les risques liés aux changements climatiques.	<u>Gestion des risques</u> Gestion des risques physiques Bien que les mesures d'atténuation en place permettent de s'assurer que les risques des effets climatiques demeurent à un niveau acceptable dans l'immédiat, des efforts supplémentaires devront être déployés afin de maintenir le même niveau de résilience au fil des années en fonction de l'évolution du profil climatique de la grande région de Montréal. Selon les estimations, l'impact financier de la mise en œuvre des plans d'adaptation, qui sont en cours d'élaboration, nécessitera certains investissements supplémentaires, mais qui n'apparaissent pas matériels jusqu'à présent (c'est-à-dire en deçà de 10 M\$, en dollars de 2022). La nature et les coûts de ces investissements demeurent à être précisés.

GR.c)
La manière dont les processus appliqués pour déterminer, évaluer et gérer les risques liés aux changements climatiques est intégrée à la gestion globale des risques de l'organisation.

La maîtrise des effets réels et anticipés des aléas climatiques sur les activités d'ADM, et l'adoption de stratégies adéquates d'adaptation et de résilience face à ceux-ci, s'inscrivent au sein d'un exercice évolutif de gestion des risques. À court terme, la direction d'ADM s'affaire à piloter les activités d'élaboration du plan d'action cinq ans d'adaptation des opérations et des infrastructures de YUL et de YMX aux changements climatiques, lequel sera terminé en 2024. Les mesures d'atténuation supplémentaires, réparties sur cinq axes de travail (conception et planification, exploitation, entretien, santé et sécurité et gestion des changements climatiques), sont les prochaines étapes à traduire en plan d'action.

Gestion des risques de transition

Les prévisions d'achalandage qui sont utilisées pour déterminer les besoins en capacité des systèmes et des infrastructures aéroportuaires de YUL sont basées sur des hypothèses qui prennent en considération une série de facteurs de risque pouvant avoir un effet négatif sur la demande de voyage aérien. Parmi ces facteurs, on retrouve l'augmentation des prix des billets d'avion en raison des politiques de tarification du carbone appliquées par les gouvernements afin d'atteindre les objectifs de décarbonation de l'économie. Outre ces effets-prix, les hypothèses sous-jacentes aux projections de passagers de YUL ne considèrent pas les effets relatifs à des changements de préférence des consommateurs qui réduiraient leurs intentions de voyage en avion pour des considérations écologiques. Le niveau d'incertitude actuel quant à l'effet de ces changements comportementaux sur le marché du voyage aérien au Canada ne permet pas de quantifier cet impact de manière robuste ou fiable. Néanmoins, certains facteurs sont introduits dans la modélisation du trafic de passagers de YUL afin de prendre en considération le transfert modal du voyage en avion vers le train, qui se produirait à la suite de la bonification du transport ferroviaire sur certains segments comme sur la liaison entre Montréal et Toronto.

D'autres analyses seront effectuées dans les prochaines années pour tenter de comprendre et d'évaluer plus précisément les impacts potentiels du risque de marché lié aux effets de transition des changements climatiques sur les activités d'ADM et sur ses décisions d'affaires. Ces évaluations supplémentaires permettront de s'assurer que ces facteurs sont effectivement bien reflétés au sein des projections financières d'ADM et qu'ils permettent de guider adéquatement les décisions prises quant à la planification des futurs programmes de développement de YUL.

INDICATEURS ET CIBLES | Les mesures et les cibles utilisées pour évaluer et gérer les risques et les opportunités pertinents liés aux changements climatiques.

IC.a)
Les paramètres utilisés pour évaluer les risques et les opportunités liés aux changements climatiques en conformité avec sa stratégie et son processus de gestion des risques.

L'évaluation de chacun des risques recensés au registre des risques de l'organisation repose sur des critères d'évaluation à cinq niveaux, couvrant deux axes : la probabilité de matérialisation du risque (fréquent, occasionnel, possible, improbable, rare) et l'impact de la matérialisation d'un risque (financier, de réputation, opérationnel, de sécurité, qualité de l'environnement, atteinte des objectifs stratégiques). Ces mêmes grilles d'évaluation ont été utilisées afin d'intégrer les évaluations des scénarios de risque les plus notables soulevés lors de l'exercice effectué au sujet de la vulnérabilité des infrastructures et des opérations des sites de YUL et de YMX aux effets physiques des changements climatiques (voir indicateur GR.a : Analyse des risques physiques) au registre des risques d'ADM.

Scénario de l'analyse de vulnérabilité

IC.b)
Les émissions de GES.

Voir **indicateurs 305-1, 305-2, 305-3 et 305-4** de l'index du GRI

IC.c)
Les cibles utilisées pour gérer les risques et les opportunités liés aux changements climatiques, et sa performance par rapport à ces cibles.

Plan de durabilité 1.0
Voir **indicateurs 305** de l'index du GRI



Rapport sur la gouvernance

PROFIL D'ENTREPRISE	FAITS SAILLANTS	MESSAGE DE LA DIRECTION	2023 EN BREF	REVUE DES ACTIVITÉS	RAPPORT DE DURABILITÉ	INDEX DU CONTENU GRI	ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE	PLANIFICATION STRATÉGIQUE 2024-2028	TRANSPARENCE	ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
------------------------	-----------------	----------------------------	--------------	------------------------	--------------------------	-------------------------	--	---	--------------	--------------------------------

Les membres du Conseil d'administration



Mélanie Kau

Présidente du Conseil
Administratrice de sociétés



Marc G. Bruneau

Administrateur
Vice-président exécutif et associé, Valeurs Mobilières WhiteHaven Inc.



Alain Côté

Président du Comité d'audit et de gestion des risques
Administrateur de sociétés



Yves Dufresne

Administrateur
Administrateur de sociétés



Stéphanie Lachance

Présidente du Comité de gouvernance et de responsabilité sociale
Cheffe de l'investissement durable, Fiera Comox



Réal Laporte*

Président du Comité d'analyse et d'évaluation des projets d'infrastructure
Administrateur de société



Robert Lefebvre

Administrateur
Administrateur de sociétés



Ann MacDonald

Présidente du Comité de développement et d'innovation
Administratrice de sociétés



Candice Maxis*

Administratrice
Cheffe, Personnes et culture, Comité olympique canadien



Marie-Hélène Nolet

Administratrice
Administratrice de sociétés



Eve Paré

Administratrice
Directrice générale, ADISQ



Imen Zitouni

Administratrice
Première vice-présidente et cheffe du numérique, Intact Corporation Financière



Yves Beauchamp

Président-directeur général
ADM Aéroports de Montréal

*Nommés le 27 septembre 2023.

Rapport sur la gouvernance

Pratiques en matière de régie d'entreprise

Bien que non assujettie aux règles de gouvernance qui régissent les compagnies publiques, ADM adhère aux pratiques de divulgation et de gouvernance imposées à ces dernières en les adaptant à son statut de société sans capital-actions. Pour obtenir plus de détails, veuillez consulter le [site web d'ADM](#).

Conseil d'administration

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

Le Conseil d'administration assume la responsabilité de la régie d'entreprise et de la reddition de comptes aux instances auxquelles ADM doit faire rapport. Le Conseil d'administration se compose actuellement de 13 administrateurs, dont 1 est nommé par le gouvernement du Canada.

Conformément aux principes d'imputabilité devant le public des administrations aéroportuaires canadiennes et à ses règlements administratifs, quatre organismes de mise en candidature sont appelés à soumettre, sur demande, le nom de trois candidats dont le profil correspond aux compétences recherchées par le Conseil d'administration, et ce, pour chaque poste qui doit être pourvu. Ces organismes de mise en candidature sont le gouvernement du Québec

(un poste), la Communauté métropolitaine de Montréal (cinq postes), la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (trois postes) et les principaux transporteurs faisant affaire à YUL (deux postes). Le président-directeur général est administrateur de facto d'ADM, et le Conseil d'administration peut nommer un administrateur supplémentaire. De son côté, le gouvernement du Canada peut nommer deux administrateurs.

Conformément aux règlements administratifs d'ADM, les membres du Conseil d'administration doivent satisfaire à des critères très précis, notamment :

- être citoyen canadien ou résident permanent du Canada et avoir leur résidence principale au Québec;
- ne pas être un élu actif ni un employé actif d'un gouvernement, d'un organisme de mise en candidature, ni d'un transporteur aérien;
- être indépendant, ce qui comprend notamment de ne pas être actionnaire d'une société dans laquelle ADM a une participation ni d'avoir un intérêt qui pourrait être perçu comme nuisant à sa capacité d'agir au mieux des intérêts d'ADM.

De plus, collectivement, les membres du Conseil d'administration doivent posséder un ensemble de compétences clés dont le Conseil a besoin pour exercer ses fonctions. Lors de la nomination d'un nouveau membre, ses compétences sont analysées afin d'assurer que ce dernier vient combler les requis pour servir les intérêts d'ADM.

Le mandat des administrateurs est d'une durée maximale de 3 ans et est renouvelable, pourvu que la durée totale des

mandats qui auront été confiés à un administrateur donné ne dépasse pas 9 ans ou, par dérogation à ce qui précède et dans une situation exceptionnelle, n'excède pas 12 ans.

Le Conseil d'administration s'est réuni à neuf reprises en 2023. Les aspects les plus importants de la réflexion stratégique d'ADM ont été traités par ses membres, qui se sont aussi assurés que les énoncés de mission et de vision de l'organisation étaient respectés. Au cours de l'année, le Conseil d'administration a procédé à la révision de plusieurs politiques de l'organisation en plus de faire le suivi de la gestion des risques d'entreprise. La reprise exponentielle du trafic de passagers à YUL a été un sujet de discussion central pour le Conseil d'administration tout au long de l'année. Des stratégies et divers scénarios ont été discutés et analysés afin d'offrir le meilleur service aux usagers dans ce contexte. Le Conseil d'administration a procédé à l'élection d'une nouvelle présidente au mois de mai, tout en recrutant également un nouveau président-directeur général entré en poste au mois de septembre ayant les aptitudes pour faire face aux défis des prochaines années. Le Conseil d'administration a également réalisé le suivi des contrats majeurs et des projets d'infrastructures, y compris la station YUL du REM, la réfection de la piste 06G-24D, le stationnement P4 et le centre de correspondance, tout en accordant une grande importance au développement durable.

Le Conseil d'administration est aussi informé de tous les sujets de préoccupation majeurs d'ADM, et ce, tant par le biais de redditions de compte sur certains sujets que par le biais de notes d'information qui sont mises à jour à chaque réunion.

Compétences des membres du Conseil

	Gestion	Finances	Gouvernance	Construction / gestion de grands projets	Aviation commerciale	Ressources humaines et relations de travail	Développement durable	Technologies de l'information	Communications et affaires publiques	Expérience client	Développement immobilier
Yves Beauchamp	●			●							●
Marc G. Bruneau	●	●								●	
Alain Côté	●	●	●								
Yves Dufresne	●				●				●		
Mélanie Kau			●			●				●	
Stéphanie Lachance	●		●				●				
Réal Laporte	●			●			●				
Robert Lefebvre	●		●	●							
Ann MacDonald	●		●	●							
Candice Maxis	●		●			●					
Marie-Hélène Nolet		●	●						●		
Eve Paré			●				●		●		
Imen Zitouni	●							●		●	

- Compétence principale
- Compétences secondaires

Éthique

Conformément au bail qui la lie à Transports Canada, ADM a adopté dans ses règlements administratifs des règles relatives aux conflits d'intérêts ainsi que des Lignes directrices en matière d'éthique qui sont applicables à ses administrateurs, à ses dirigeants et à ses employés, et qui visent à prévenir tout conflit d'intérêts réel ou apparent.

Les membres du Conseil d'administration y sont assujettis et doivent, dans l'exercice de leurs fonctions, respecter les obligations que leur imposent la loi, les règlements d'ADM ainsi que les politiques, directives et normes émises de temps à autre par l'organisation. Ils doivent agir dans les limites des pouvoirs qui leur sont conférés, dans l'intérêt d'ADM et selon les meilleurs critères d'honnêteté et de loyauté.

En outre, les administrateurs doivent divulguer, lors d'une réunion du Conseil d'administration, les faits, la nature et la portée de conflits susceptibles de survenir, directement ou indirectement, entre leurs devoirs et intérêts à l'égard d'ADM et leurs devoirs et intérêts à l'égard de l'occupation de tout autre poste ou de la possession de tout bien.

En 2023, ADM s'est conformée aux règles sur les conflits d'intérêts et aux exigences relatives à l'éthique.

Comité d'audit et de gestion des risques

Le Comité d'audit et de gestion des risques joue un rôle essentiel dans la bonne gouvernance financière d'ADM, notamment au chapitre de la surveillance (i) de la qualité, de l'intégrité et de la communication de l'information financière, (ii) des contrôles internes, et (iii) des audits internes et externes.

Il s'assure que sont présentés annuellement au Conseil d'administration une grille d'analyse sur la hiérarchie des risques d'entreprise, l'évaluation quant à la probabilité de leur survenance, l'impact global de ces risques et l'impact résiduel à la suite de la mise en place de mesures d'atténuation. Il recommande pour approbation au Conseil d'administration la politique de gestion des risques d'entreprise. Il veille à ce que les critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) soient intégrés dans les ententes contractuelles sous sa responsabilité, les communications financières et les financements d'ADM, en conformité avec les objectifs en matière de développement durable adoptés par le Conseil d'administration.

Plus particulièrement, le Comité d'audit et de gestion des risques révisé et recommande à l'approbation du Conseil d'administration les budgets annuels ainsi que les états financiers trimestriels et annuels. Il recommande toute forme de financement requis par ADM. Il veille à ce que des contrôles financiers et des procédures efficaces de communication de l'information financière soient mis en place. Il s'assure de l'intégrité de l'information financière d'ADM, de sa conformité aux normes comptables applicables

ainsi que du respect des obligations d'ADM en vertu de son bail, de la réglementation et de toute plateforme de financement. Ses autres responsabilités visent le plan d'audit externe, la nomination des auditeurs externes, les certificats de la direction, l'octroi des contrats sujets à l'approbation du Conseil d'administration et des contrats à revenus, ainsi que les politiques d'acquisition de biens et services et d'indépendance de l'auditeur externe. En outre, le Comité d'audit et de gestion des risques établit un programme annuel d'audit interne, s'assure de son exécution et en examine le rapport. De plus, en ce qui concerne les régimes de retraite, le Comité d'audit et de gestion des risques veille à établir et à faire approuver les objectifs et stratégies afférents, à assurer une saine gouvernance et à maintenir des communications transparentes avec les intervenants, dont le Comité de retraite. Ce faisant, il prépare les dossiers décisionnels relatifs aux régimes de retraite et plus spécifiquement quant au plan de gouverne, aux règles des régimes, à la gestion financière (placements et capitalisation) et à la conformité. Il revoit périodiquement le programme d'assurances d'ADM. Finalement, le Comité d'audit et de gestion des risques reçoit une reddition de comptes sur une base régulière quant à l'application du système de gestion de la sécurité et quant aux enjeux de sûreté aéroportuaire, et s'assure de la mise en place des plans de continuité des affaires.

Le Comité d'audit et de gestion des risques est composé de : Alain Côté (président du Comité), Marc G. Bruneau et Marie-Hélène Nolet.

Comité de développement et d'innovation

Le Comité de développement et d'innovation appuie le Conseil d'administration sur les questions relatives au volet environnemental du développement durable (réduction des gaz à effet de serre, efficacité énergétique, optimisation de la gestion des matières résiduelles, valorisation et protection de la biodiversité, protection des eaux de surface et souterraines, réduction de la consommation d'eau potable, résilience face aux effets des changements climatiques). Le Comité de développement et d'innovation appuie également le Conseil d'administration quant à l'approbation et au suivi du programme quinquennal d'immobilisations et à l'alignement des projets d'infrastructures avec le plan directeur. De plus, le Comité de développement et d'innovation appuie le Conseil d'administration sur les questions relatives à la gouvernance et au développement en matière de technologies de l'information. Finalement, le Comité de développement et d'innovation s'assure qu'ADM est à l'avant-garde dans son domaine d'affaires et voit à l'adoption de pratiques innovantes dans les secteurs jugés prioritaires, notamment en matière de développement durable et en ce qui a trait à l'utilisation des technologies de l'information pour rehausser l'expérience client.

Les membres du Comité de développement et d'innovation sont : Ann MacDonald (présidente du Comité), Yves Dufresne, Réal Laporte, Robert Lefebvre et Imen Zitouni.

Comité de gouvernance et de responsabilité sociale

Le Comité de gouvernance et de responsabilité sociale appuie le Conseil d'administration en matière de gouvernance et de déontologie. Il s'intéresse aux aspects de la responsabilité sociale qui constituent des zones d'intervention prioritaires reliées au volet social du développement durable (relations avec les communautés, les parties prenantes et les autorités politiques, gestion du climat sonore, approvisionnement responsable, expérience employé, expérience client, culture de service). De plus, le Comité de gouvernance et de responsabilité sociale examine, approuve et recommande l'adoption des politiques, des pratiques et des programmes relatifs à la gestion des ressources humaines, notamment ceux qui concernent la planification de la relève, la rémunération globale des cadres supérieurs et des employés, et la santé et sécurité au travail (tant au sein d'ADM que dans la communauté aéroportuaire).

De façon plus détaillée, il appuie le Conseil d'administration et lui fait rapport périodiquement sur le résultat de ses travaux, notamment quant aux questions relatives (i) à la gouvernance, y compris les pratiques de gouvernance d'ADM, le mode de fonctionnement et la taille du Conseil d'administration, les critères de sélection des administrateurs, le processus de communication et de consultation avec les organismes de mise en candidature, la rémunération des administrateurs, le code d'éthique et la politique de dénonciation des activités

frauduleuses; (ii) aux communications et aux affaires publiques, en s'assurant que les politiques et stratégies sont aptes à maintenir la crédibilité et la bonne réputation d'ADM auprès de ses parties prenantes; et (iii) aux ressources humaines, y compris les politiques et programmes de rémunération globale, la politique salariale annuelle, ainsi que la description des fonctions, la rémunération et l'évaluation de la performance du président-directeur général. À ce titre, il recommande notamment au Conseil d'administration l'adoption des objectifs annuels du président-directeur général et est informé des objectifs annuels de tous les membres du comité de direction d'ADM.

Il a la responsabilité d'établir le processus approprié et périodique de l'évaluation de la performance du Conseil d'administration, de ses comités et de ses membres. Pour ce faire, le Comité procédera en alternance, soit une année par le biais d'entrevues individuelles de tous les administrateurs avec la présidence du Comité, et l'autre année au moyen d'un questionnaire écrit. Ladite évaluation aborde les thèmes suivants : les responsabilités du Conseil, le fonctionnement du Conseil, la performance du Conseil, la performance des comités, la performance de la présidence du Conseil, et autres questions ou commentaires.

Le Comité de gouvernance et de responsabilité sociale se compose des administrateurs suivants : Stéphanie Lachance (présidente du Comité), Candice Maxis et Eve Paré.

Comité d'analyse et d'évaluation des projets d'infrastructure

Le Comité d'analyse et d'évaluation des projets d'infrastructure du Conseil d'administration est un comité mixte composé d'administrateurs d'ADM et d'experts externes. Il a pour rôle de revoir et de recommander, pour approbation par le Conseil d'administration, les projets de maintien et de développement des infrastructures qui requièrent une analyse technique ou une évaluation complexe, y compris leurs aspects techniques, leur modèle de gestion, leur intégration des objectifs en matière de développement durable, leur calendrier de réalisation ainsi que leur enveloppe budgétaire. Il fait un suivi budgétaire des projets d'entretien et de développement des infrastructures approuvés par le Conseil d'administration, fait un examen régulier de leur exécution et des risques liés à leur réalisation, et en fait rapport périodiquement au Conseil d'administration. Il fournit également les conseils appropriés en temps opportun à la direction d'ADM.

Les membres du Comité d'analyse et d'évaluation des projets d'infrastructure sont : Réal Laporte (membre interne et président du Comité), Robert Lefebvre (membre interne), Alain Bonnot (membre expert externe) et Diane Depardon D'Agostino (membre experte externe).

Comité consultatif communautaire

Le Comité consultatif communautaire appuie la direction d'ADM. Il a comme mandat de soumettre, lorsque requis, des observations pertinentes à l'égard de tout projet ou de toute décision touchant les sujets mentionnés aux règlements administratifs d'ADM. Le Comité consultatif communautaire se compose de membres issus d'organismes s'intéressant au développement aéroportuaire et représentant les diverses régions du grand Montréal. Le Comité consultatif communautaire doit faire rapport annuellement au Conseil d'administration. Le budget de fonctionnement du Comité consultatif communautaire est déterminé annuellement par le Conseil d'administration. Les membres sont nommés pour un mandat d'une durée de trois ans, renouvelable. En 2023, le Comité consultatif communautaire s'est réuni à deux reprises et a discuté d'enjeux importants pour ADM. Plus précisément, le Comité s'est penché sur le plan de développement du site de YMX tout en ayant la chance d'en visiter les installations, en plus de participer activement à la consultation sur les plans directeurs de YUL et de YMX.

Le Comité consultatif communautaire est présidé par Denis Leclerc, et est composé de représentants des organisations suivantes :

- Université du Québec à Montréal
- Mt Lab
- Aéro Montréal
- Ville de Mirabel
- Association des hôtels du Grand Montréal

- Cité de Dorval
- Chambre de commerce et d'industrie de Mirabel
- Fondation
- Association des agents de voyage du Québec
- Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec
- Conseil du patronat du Québec
- Ville de Montréal
- Trajectoire Québec
- Kéroul
- Tourisme Montréal
- Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain
- Écotech Québec
- Palais des congrès de Montréal
- Jeune Chambre de commerce de Montréal
- Polytechnique Montréal
- Jour de la Terre
- Montréal International
- Manufacturiers et Exportateurs du Québec
- Regroupement des événements majeurs internationaux
- Fédération de l'âge d'or du Québec

Rémunération des administrateurs pour l'année 2023

	Présences					Rémunération		
	Conseil d'administration	Comité d'audit et gestion des risques	Comité de développement et innovation	Comité de gouvernance et responsabilité sociale	Comité d'analyse et d'évaluation des projets d'infrastructure	Honoraires	Jetons	
Yves Beauchamp ¹	6	2	4	4	3	22 092,65 \$	14 500,00 \$	36 592,65 \$
Marc G. Bruneau	9	7	–	–	–	42 196,38 \$	23 250,00 \$	65 446,38 \$
Alain Côté	9	7	–	–	–	67 196,38 \$	23 250,00 \$	90 446,82 \$
Yves Dufresne	9	–	–	6	–	57 196,38 \$	21 000,00 \$	78 196,38 \$
Hélène V. Gagnon ²	8	–	4	–	–	47 196,82 \$	17 250,00 \$	64 446,38 \$
Mélanie Kau	9	4	2	6	1	163 305,47 \$	9 750,00 \$	173 055,47 \$
Danielle Laberge ³	4	3	2	2	2	63 487,54 \$	–	63 487,54 \$
Stéphanie Lachance	9	–	–	6	–	63 863,05 \$	21 750,00 \$	85 613,05 \$
Réal Laporte ⁴	2	–	1	–	1	13 163,90 \$	6 000,00 \$	19 163,90 \$
Robert Lefebvre	9	–	–	–	3	47 196,38 \$	21 250,00 \$	68 446,38 \$
Ann MacDonald	9	–	4	–	–	67 196,38 \$	18 750,00 \$	85 946,38 \$
Candice Maxis ⁵	2	–	–	2	–	10 663,90 \$	6 000,00 \$	16 663,90 \$
Marie-Hélène Nolet	9	7	–	–	–	42 196,38 \$	23 250,00 \$	65 446,38 \$
Eve Paré	8	–	–	5	–	42 196,38 \$	18 000,00 \$	60 196,38 \$
Philippe Rainville	6	5	3	4	2	–	–	–
Imen Zitouni ³	8	–	4	–	–	42 196,38 \$	18 000,00 \$	60 196,38 \$
Total						791 343,92 \$	243 500,00 \$	1 033 343,92 \$

¹ Fin de mandat le 5 mai 2023 et entrée en fonction à titre de président-directeur général le 5 septembre 2023.

² Fin de mandat le 28 novembre 2023.

³ Fin de mandat le 4 mai 2023.

⁴ Entrée en fonction le 27 septembre 2023.

⁵ Entrée en fonction le 27 septembre 2023.

⁶ Fin de mandat le 5 septembre 2023.

Comité de direction



Yves Beauchamp
Président-directeur général



Réal Bouchard¹
Vice-président
Infrastructures
aéroportuaires



Karl Brochu²
Vice-président
Exploitation et
développement aérien



Viviane Choi³
Vice-présidente
Technologies et
innovation



Sylvain Choinière
Vice-président
Affaires juridiques,
affaires immobilières et
secrétaire général



Myrrha Dubé
Vice-présidente
Capital humain



Aymeric Dussart
Vice-président
Finances et administration et
chef de la direction financière



Martin Massé
Vice-président
Affaires publiques et
développement durable



Philippe Stas
Vice-président
Services et
opérations commerciales

¹ Entrée en fonction le 22 avril 2024.

² Entrée en fonction le 10 avril 2024.

³ Entrée en fonction le 15 avril 2024.

Rémunération des dirigeants

Le salaire annuel des membres du comité de direction en poste au 31 décembre 2023 varie de 224 600 \$ à 500 000 \$. Une somme de 633 400 \$ leur a également été versée à titre de boni de performance en fonction de l'atteinte d'objectifs pour l'année précédente. L'année 2023 représentait la fin d'un cycle de trois ans du régime d'intéressement long terme, lequel nécessitait l'atteinte d'objectifs prédéfinis pour cette période. Au total, 1,2 M\$ a été partagé par les membres du comité de direction admissibles à ce programme pour le cycle ciblé et en poste au 31 décembre 2023.

Administrateurs membres du conseil d'une société « émetteur assujetti »

Mélanie Kau, Alimentation Couche-Tard Inc.;
Alain Côté, Goodfellow inc.



Planification stratégique 2024-2028

	PLANIFICATION STRATÉGIQUE 2024-2028	PROFIL D'ENTREPRISE	FAITS SAILLANTS	MESSAGE DE LA DIRECTION	2023 EN BREF	REVUE DES ACTIVITÉS	RAPPORT DE DURABILITÉ	INDEX DU CONTENU GRI	ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE	RAPPORT SUR LA GOUVERNANCE	TRANSPARENCE	ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
--	---	------------------------	-----------------	----------------------------	--------------	------------------------	--------------------------	-------------------------	--	-------------------------------	--------------	--------------------------------

Un tremplin vers l'avenir

L'année 2024 marque la croisée des chemins pour ADM.

À YUL, en 2023, les segments international et transfrontalier ont surpassé leurs niveaux de 2019, tandis que le segment domestique a atteint 92 % de l'achalandage prépandémique. Cette reprise amène son lot de défis, mais présente surtout une occasion pour ADM de repenser son positionnement sur l'échiquier nord-américain et d'élaborer un plan pour pérenniser ses acquis et accueillir la croissance anticipée.

En ce qui a trait à YMX, la création proposée d'une Zone d'innovation en aéronautique offre l'occasion pour ADM d'affirmer son leadership dans l'industrie et de créer de la richesse pour une région au tissu industriel déjà effervescent.

Ainsi, depuis octobre 2023, les équipes d'ADM sont à l'œuvre pour développer des visions porteuses pour nos deux aéroports.



Résumé de la démarche

L'architecture stratégique du plan stratégique 2024-2028 d'ADM est conçue selon une approche par secteurs regroupant les activités principales de l'organisation, qui sont soutenus par des fonctions revêtant un rôle transversal.

Quatre groupes de travail sectoriels

Les groupes de travail sont composés de joueurs expérimentés de l'organisation et ont pour mission de développer une feuille de route sectorielle pour leur fonction. Ces membres, soigneusement sélectionnés et perçus comme étant des joueurs clés pour l'organisation, se rencontrent bimensuellement depuis le mois d'octobre 2023 pour réfléchir à leurs défis, à leurs occasions et à leurs priorités stratégiques. Ils ont notamment participé à l'élaboration des forces, des faiblesses, des occasions et des menaces (FFOM) de leur fonction et contribué au développement d'une base de faits qui aiguillera leurs orientations stratégiques.

Cinq axes transversaux

À travers des interactions bidirectionnelles, les cinq fonctions transversales ont pour rôle de bonifier les travaux des groupes de travail ainsi que de s'assurer de leur pertinence, de leur cohérence et de leur réalisme. En plus d'assurer leur rôle de fonction stratégique, les axes transversaux veulent être des accélérateurs pour les groupes de travail afin que collectivement, ils réalisent les ambitions de chaque secteur.

Une démarche fédératrice

Pour qu'un plan stratégique soit efficace, il doit être réalisé, et à cette fin, il est impératif que les membres de l'organisation se l'approprient. C'est pourquoi ADM a opté pour une démarche collaborative impliquant à intensité variable plusieurs niveaux de l'organisation.

En effet, pour donner le ton aux travaux, des séances de réflexion stratégique axées sur les tendances lourdes du secteur aéroportuaire ont été tenues avec le Conseil d'administration et le Comité de direction. En parallèle, plus de 30 rencontres de travail ont eu lieu entre les 4 groupes sectoriels. Ces rencontres ont permis aux membres d'effectuer un exercice d'introspection organisationnelle et de se poser des questions de fond, mais surtout, elles ont servi à aligner les membres de chaque vice-présidence autour d'une vision partagée et comprise de tous. La collaboration est ainsi imbriquée dans le design de la démarche.

Parallèlement à l'exercice de planification stratégique, la plus importante démarche de consultation des parties prenantes de l'histoire de l'organisation est en cours et ADM s'affaire également à développer ses plans directeurs pour YUL et YMX pour les 20 prochaines années.

La consultation des parties prenantes prend la forme de groupes de discussions autour de thématiques ciblées, notamment leurs visions et attentes envers ADM. Cette démarche vise à créer des relations durables et un dialogue permanent avec nos partenaires, de manière à en faire des partenaires clés dans le développement de leurs aéroports.

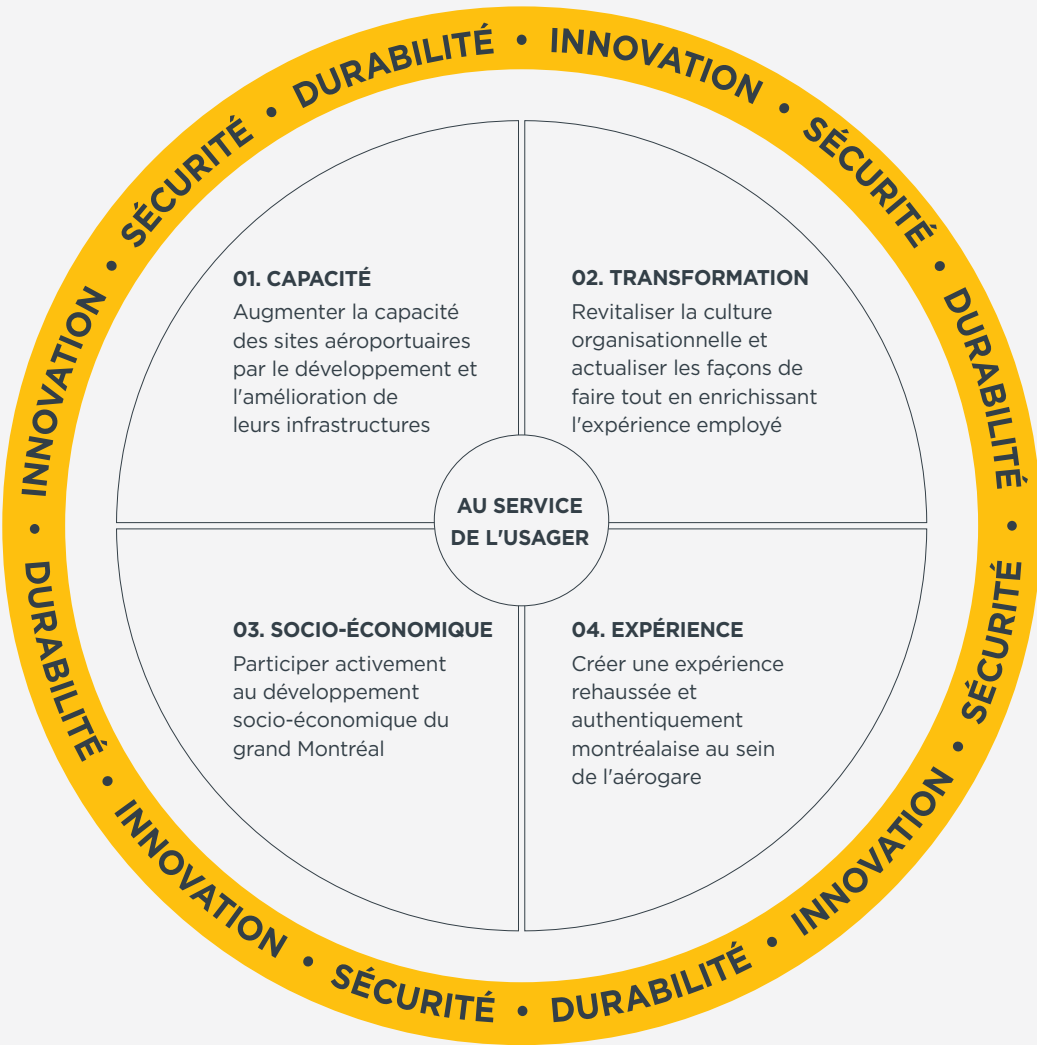
Les plans directeurs de YUL et de YMX visent à établir la vision et les grandes orientations de développement des deux aéroports sur un horizon de 20 ans. Ces plans tiennent compte des projections de croissance et des besoins de la communauté aéroportuaire. Ils doivent être financièrement réalisables, conformes aux exigences réglementaires et adaptables dans le temps en fonction de l'évolution de l'industrie et des grands débats collectifs.

Les plans directeurs seront déposés à Transports Canada en décembre 2024.

Une démarche de consultation riche



Quatre orientations stratégiques pour propulser les sites aéroportuaires



1. Augmenter la capacité des sites aéroportuaires par le développement et l'amélioration de leurs infrastructures

Dans le but de répondre à la croissance et aux besoins de ses partenaires, ainsi que pour continuer d'offrir un service de haute qualité aux usagers, ADM intensifiera ses investissements sur la période 2024-2028 en déployant plus de quatre milliards de dollars dans une série de projets visant à accroître la capacité de ses installations. Cet exercice se fera avec le souci de maintenir – voire améliorer – le niveau de service actuel, tout en assurant la synchronisation des projets avec les opérations quotidiennes des sites.

2. Revitaliser la culture organisationnelle et actualiser les façons de faire tout en enrichissant l'expérience employé

Après avoir surmonté les défis de la relance, l'organisation doit adapter ses façons de faire afin d'être en mesure, d'une part, de livrer les projets planifiés et, d'autre part, d'accueillir la croissance efficacement. YUL ayant récemment transité d'un petit/moyen aéroport à un moyen/grand et YMX ayant réussi son virage comme parc aérospatial et industriel, l'objectif d'ADM est de mettre à profit ses talents, de valoriser leur travail et de dynamiser la cohésion interne afin de dégager des synergies de collaboration pour permettre aux équipes de devenir encore plus performantes.

3. Participer activement au développement socio-économique du grand Montréal

En collaboration avec ses partenaires, ADM mettra à profit le positionnement stratégique de l'Aérocité internationale de Mirabel ainsi que la renommée de l'Aéroport international Montréal-Trudeau pour créer de la richesse en amont et en aval de la chaîne de valeur aéroportuaire. En plus d'assurer les activités cargo et de développer de manière responsable ses terrains à Mirabel, l'organisation affirmera sa position de leader au sein de la future zone d'innovation en valorisant les activités à haut niveau de maturité près de la commercialisation. À YUL, en collaboration avec les transporteurs aériens, nous allons continuer de miser sur l'ajout de nouvelles destinations et le renforcement de fréquences des destinations existantes afin d'améliorer la connectivité au bénéfice de la collectivité et de la communauté d'affaires.

4. Créer une expérience rehaussée et authentiquement montréalaise au sein de l'aérogare à YUL

Dans le but d'enrichir le parcours des usagers et de contribuer au rayonnement de Montréal, ADM continuera d'offrir une expérience agréable et adaptée aux besoins de ceux-ci, et ce, malgré les grands chantiers. Pour ce faire, l'accent sera mis sur l'innovation alors que l'équilibre naturel entre les technologies de pointe et l'humain sera visé afin d'optimiser les processus et d'améliorer la fluidité des installations. Parallèlement, un travail sera effectué afin d'enrichir l'offre commerciale à YUL. Les espaces seront également remaniés afin de créer une ambiance authentiquement montréalaise.





Transparence

PROFIL D'ENTREPRISE	FAITS SAILLANTS	MESSAGE DE LA DIRECTION	2023 EN BREF	REVUE DES ACTIVITÉS	RAPPORT DE DURABILITÉ	INDEX DU CONTENU GRI	ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE	RAPPORT SUR LA GOUVERNANCE	PLANIFICATION STRATÉGIQUE 2024-2028	ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
------------------------	-----------------	----------------------------	--------------	------------------------	--------------------------	-------------------------	--	-------------------------------	---	--------------------------------

Reddition de comptes

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

ADM rend compte de son administration de diverses façons, soit :

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

ADM communique également avec les conseils de ville ou d'arrondissement des collectivités environnantes, dont ceux de Dorval, de Pointe-Claire, de Saint-Laurent, de Montréal et de Mirabel.



Consultation

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

En voici quelques exemples :

Comité consultatif sur le climat sonore

Composé de 15 membres désignés respectivement par la Ville de Montréal, les villes de Dorval et de Pointe-Claire ainsi que l'arrondissement Saint-Laurent, Transports Canada, le gouvernement du Québec, NAV CANADA, les transporteurs aériens et ADM Aéroports de Montréal, ce comité se réunit quatre fois par année pour discuter des questions relatives au climat sonore.

Comité consultatif des compagnies aériennes (ACC)

Ce comité constitue un forum efficace pour discuter de sujets d'intérêt commun avec les transporteurs aériens et pour les représenter officiellement lors de consultations ou de communications formelles avec ADM, notamment sur les sujets suivants :

- Les projets de construction de l'aéroport et les dépenses en immobilisations qui auront une incidence sur les tarifs, les frais et les redevances de location des compagnies aériennes ou qui pourraient avoir une incidence sur les opérations;
- Les questions qui nécessitent l'expertise des compagnies aériennes;

- Les opérations, procédures et politiques internes qui ont une incidence sur les coûts d'exploitation des compagnies aériennes dans les aéroports gérés par ADM.

L'ACC, qui est complémentaire au Comité des exploitants de l'aéroport (AOC), a ainsi pour fonctions de consolider les points de vue des compagnies aériennes et de tenter de parvenir à un consensus entre les membres.

Comité des exploitants de l'aéroport (AOC)

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

Plan directeur

La mise à jour du Plan directeur de chacun des 2 aéroports est requise tous les 10 ans. Le Plan directeur contient une vision à long terme et les grandes orientations de développement de l'aéroport desquelles découlent plusieurs projets à mettre en œuvre. Ses objectifs incluent notamment de :

- Fournir un cadre pour la planification à long terme (20 ans);
- Présenter graphiquement les concepts de développement aéroportuaire privilégiés;
- Définir l'objectif et la nécessité des projets de développement;
- Se conformer à toutes les exigences réglementaires;
- Permettre à l'aéroport d'accomplir sa mission;
- Assurer un développement compatible avec le plan d'utilisation des sols (PUS);

- Identifier les besoins en installations pour tous les utilisateurs de l'aéroport.

ADM accorde une grande valeur à l'engagement du public, et c'est dans ce contexte que l'organisation a démarré l'exercice de mise à jour avec le lancement de VOX en juin 2023. Il s'agissait de la première phase d'un vaste processus de consultation qui aura permis aux citoyens et aux utilisateurs de partager leur opinion et préoccupations, permettant ainsi de confirmer les orientations à prioriser pour le développement des sites aéroportuaires.

Une seconde phase de consultation a débuté en décembre et se poursuivra jusqu'au printemps. Celle-ci implique les autres parties prenantes de l'organisation, y compris les municipalités de Montréal, de Dorval, de Mirabel, le Comité consultatif communautaire, les représentants de transporteurs aériens et des partenaires des deux communautés aéroportuaires. L'ensemble des groupes rencontrés seront consultés de nouveau à l'automne. Ces démarches sont pilotées en s'inspirant des pratiques recommandées par l'Association internationale pour la participation publique (IAP2).

La mise à jour des plans directeurs 2023-2043 des sites de YUL et de YMX se terminera en décembre avec le dépôt au ministre des Transports du Canada.

Plan d'utilisation des sols

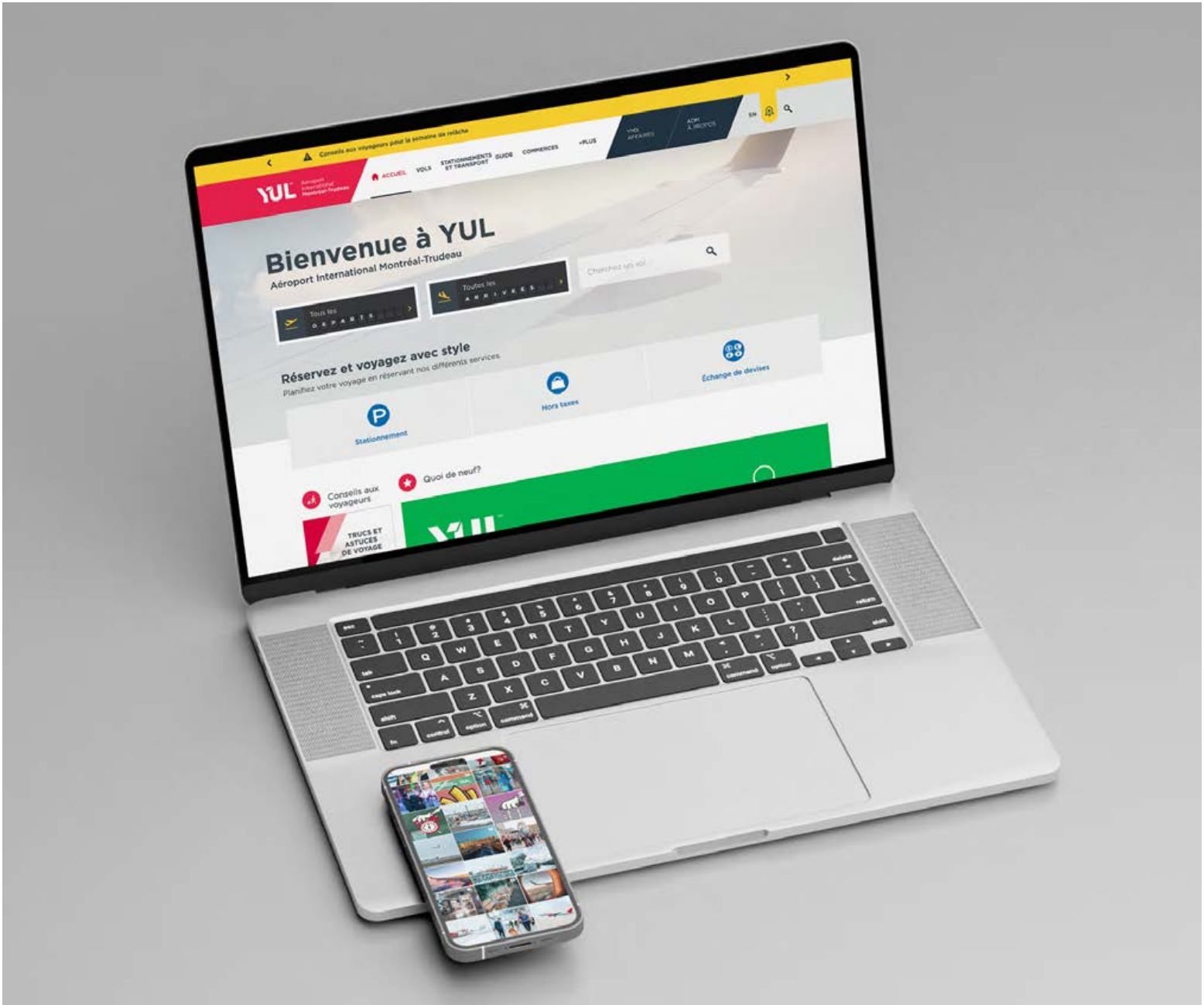
Un plan de consultation doit être déposé auprès de Transports Canada préalablement à toute modification du plan d'utilisation des sols. Ces consultations doivent être effectuées auprès du Comité consultatif communautaire ainsi qu'auprès de divers autres organismes, instances et ministères, selon ce qu'ADM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

Information

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

- En consultant le site Web d'ADM à l'adresse admtl.com;
- En visitant les différentes plateformes sociales d'ADM, soit Facebook, Twitter, Instagram (@yulaeroport) ainsi que LinkedIn (@ADM Aéroports de Montréal);
- En composant les numéros des renseignements généraux (514 633-3333 ou 1 800 465-1213);
- Le public voyageur peut également faire part de ses commentaires, de ses questions ou de ses suggestions soit par téléphone (514 633-3351), soit par télécopieur (514 394-7356) ou encore par courriel (yulsatisfaction@admtl.com);
- En communiquant par écrit avec les Affaires publiques.

Toute personne témoin d'une situation répréhensible ou contraire à l'éthique, ou d'un processus d'appel d'offres qui va à l'encontre des processus d'approvisionnement en vigueur chez ADM, est invitée à contacter une ligne téléphonique d'information confidentielle (1 844 302-6335), exploitée par une firme indépendante.



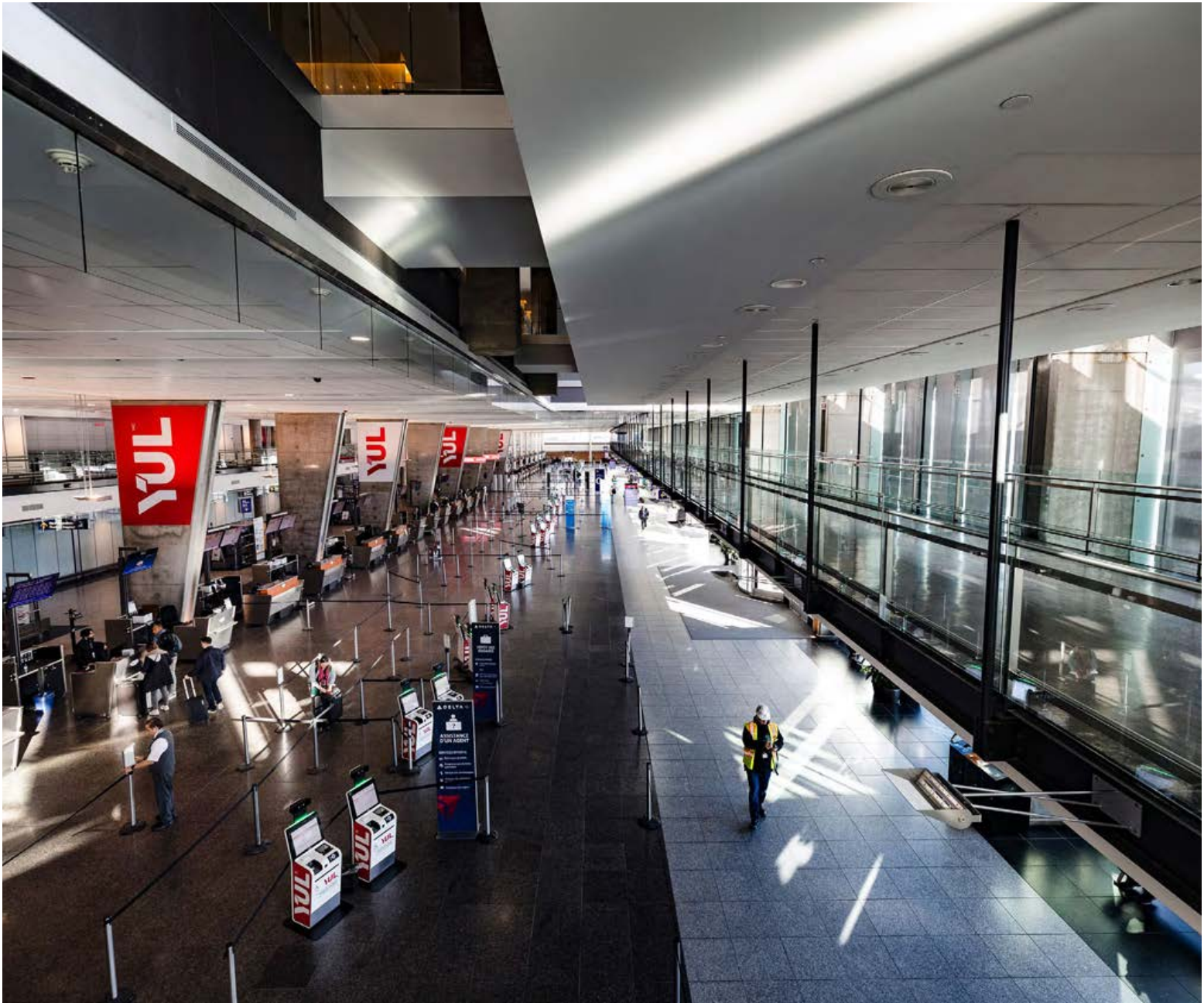
Rapport sur les contrats n'ayant pas fait l'objet d'un appel d'offres public

Conformément aux Principes d'imputabilité de Transports Canada, aux Règlements administratifs et à la Politique d'acquisition de biens et services d'Aéroports de Montréal, tous les contrats supérieurs à 125 000 \$ doivent faire l'objet d'un appel d'offres ouvert, à moins que le signataire autorisé, pour des motifs d'efficacité et de praticabilité, n'en décide autrement.

Dans tous les cas, un processus de validation du prix est systématiquement appliqué.

Motifs de dérogation

- A.** Lorsqu'Aéroports de Montréal considère qu'il est plus efficient d'octroyer un nouveau contrat à un fournisseur actuel, lorsque les fournisseurs de 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 des personnes.
- B.** Lorsque la technologie acquise demeure la propriété du fournisseur, est sous brevet ou licence, ou que l'expérience et l'expertise spécialisées du fournisseur sont quasi exclusives, ou que le maintien d'une source d'approvisionnement est indispensable compte tenu d'investissements importants déjà effectués pour établir un standard.



Contrats de 1 M\$ et plus

Valeur du contrat	Entreprise	Nature	Motif
16 963 182 \$	Roxboro Excavations Inc.	Déblaiement et enlèvement de la neige et de la glace à YUL	B. Maintien source
16 000 000 \$	Bell Canada	Gestion des réseaux télécoms	A. Urgent
9 878 620 \$	Services Accessair Inc.	Exploitation et entretien de véhicules de transbordement de passagers et autobus	B. Maintien source
9 000 000 \$	Tecksol DGE Inc.	Service aéroportuaire	B. Maintien source
8 500 000 \$	Opsis Services aéroportuaires Inc.	Gestion et exploitation du centre de répartition des appels d'urgence	B. Maintien source
8 000 000 \$	Precise ParkLink Inc.	Renouvellement des services technologiques de gestion de stationnement	B. Maintien source
5 000 000 \$	Alfa Conseil	Accréditation de service TI	B. Maintien source
5 000 000 \$	Cofomo Inc.	Accréditation de service TI	B. Maintien source
5 000 000 \$	Pomerleau Inc.	Reprise travaux Centre de correspondance	A. Urgent
4 566 384 \$	Systèmes Urbains Inc.	Mise aux normes de la voie de circulation 10-28	A. Urgent
3 500 000 \$	Bell Canada	Programme Smarnet and Business critical Services (BCS) pour l'entretien des équipements Cisco	B. Maintien source
3 284 042 \$	Y & R Paquette Inc.	Déblaiement et enlèvement de la neige et de la glace à YMX	B. Maintien source
3 100 000 \$	Le Groupe Créatech	Service de Migration SAP	B. Maintien source
2 900 000 \$	Bell Canada	Commutateur Cisco	B. Maintien source
2 500 000 \$	Alogient inc.	Service de consultation informatique	B. Maintien source
2 250 000 \$	Veovo NZ Limited	Mise à niveau Airport 20/20 et contrat de service	B. Maintien source
1 900 000 \$	Bell Canada	Achat d'équipement Cisco	B. Maintien source
1 808 309 \$	Les Constructions Serbec Inc.	Travaux de bâtiment pour salles à bagages transit est	A. Urgent
1 800 000 \$	Averest	Acquisition de bornes de recharge pour EGSE	B. Expertise spécialisée
1 650 000 \$	Precise Parklink Inc.	Achat d'équipement de stationnement P4	B. Maintien source
1 500 000 \$	Salesforce.com Canada Corporation	Application Salesforce pour la refonte du site Web	B. Expertise particulière
1 400 000 \$	CDW Canada Corporation	Ajout de licences SPLUNK	B. Maintien source
1 000 000 \$	CES Distribution	Acquisition et maintien d'équipement d'affichage numérique à YUL	B. Maintien source
1 000 000 \$	Intos	Acquisition des blocs sanitaires Plugaloo	B. Expertise spécialisée
1 000 000 \$	Pomerleau Inc.	Réaménagement point de fouille C	B. Maintien source

Contrats de moins de 1 M\$:

Motif de dérogation A

ADB Safegate (préachats d'équipements électriques piste); Anixter (préachats d'équipements électriques piste); BBA Inc. (services d'assistance technique pour le système de gestion, de commande et de protection du réseau électrique); Bédard Ressources Inc. (services d'inspecteurs sanitaires et de propreté des installations et des aménagements à YUL); Bénart Inc. (fourniture de vêtements aux cols bleus d'ADM); Cyberlex (accompagnement à la mise en conformité de la Loi 25); Entreprises Fervel Inc. (entretien ménager à l'Aérocité internationale de Mirabel); Groupe conseil FXInnovation Inc. (implantation de ServiceNow Event Management et Health Log Analytics); Groupe Solutions Sociales Inc. (services de simulation des processus passagers et aérogare); Infosolutions-IT Inc. (service TI en gestion de projets); Jaquith (préachats d'équipements électriques piste); Les Constructions Serbec Inc. (travaux divers à l'aérogare de YUL – tapis, tuiles, blocs sanitaires, etc.); Le Groupe Daoust/ Forget Inc. (service de cueillette et de nettoyage hors site d'uniformes pour ADM); Les terrassements Montréal Inc. (disposition des sols contaminés pour ADM); NAV Canada (système de contrôle SGAT); Onepoint Canada Inc. (services TI en cybersécurité); Otis (travaux trottoirs TR-33 et TR-34); Scadalliance (suivis environnementaux); Siemens Canada Ltée (travaux d'inspection et essais des gicleurs à YUL); Solotech Inc. (projet de conformité au Règlement TAPH - Système pour les annonces publiques); Syscomax (travaux en conception-construction pour bâtiments YMX avec Avianor); Wajax (équipements pour trottoirs TR-33 et TR-34).

Motif de dérogation B

9180-6315 Québec Inc. (Scanpro) (papier pour bornes BIP); Acces Décor Com (décorations de Noël 2023, hors secteur commercial et zone commerciale); Acquia Inc. (abonnement à la plateforme infonuagique); ADB Safegate Canada Inc. (intégration du logiciel pour unités de guidage); Adviso Conseils Inc. (services de gestion stratégique et optimisation des campagnes média); Agilia Solutions Inc. (services de consultations informatiques); Alithya Canada Inc. (développement du tableau de bord CCOA); Alithya Canada Inc. (réécriture de l'application YUL Transport); Alogient Inc. (services de consultations informatiques); Artopex Inc. (rehaussement des fauteuils pour passagers); Ascent Technology Inc. (soutien pour le logiciel Smart Airport); Atmosphere (mobilier emBARq); Avasant LLC (services professionnels – approvisionnement stratégique); Bell Canada (abonnement ExpressVu, DataValet, conférence, lignes cellulaires urgence); Bell Canada (renouvellement des licences Service logiciel [SAAS] et EA de Cisco [DNA]); Bell Canada (Services de télécommunication); Bell Canada (services professionnels TI); BHP (accompagnement technique programme Accès); Boisvert Ford (achat de Ford E-Transit électrique et F-150); Camfil Canada Inc. (filtres pour systèmes de ventilation); CDW Canada Corporation (services de consultation informatiques); Dell Canada Inc. (acquisition d'équipements informatiques divers); Embross North America Ltd (achat de deux équipements E-Gates NEXUS); Esker Solution Canada Inc. (module «Cash Application/ Allocation»); Ford Lincoln Gabriel St-Jacques (achat de Ford E-Transit électrique); Frequentis (Canada) Limited (support pour système de communication vocale avec la SGAT);

GHD Consultants (mandat surveillance stationnement P4); Groupe conseil FXInnovation Inc. (services gérés et soutien pour la plateforme ServiceNow); Groupe IN-RGY Consultation Inc. (services de gestion de projets mineurs TI); Groupe IN-RGY Consultation Inc. (déploiement du module Onboarding 2.0 dans SuccessFactors); Honeywell Limitée (mise à niveau du logiciel EBI à la version R610); Jervis B Webb (Daifuku) (conception et fourniture équipements salle à bagages domestique/inter); L'Agence Musicale Étudiante « AME » (services de prestations musicales); Patlon Aircraft Industries (équipements pour monte-charge et acquisition d'équipements électriques); Pcubed Canada Inc. (services de consultations informatiques); PDC A/S (déploiement du nouveau module StandPlan); Porte de garage Citadelle Ltée (acquisition et installation des portes de garage à YMX); Precise Parklink Inc. (installation du module SWEB de SkiData et gestion des permis employés IPASS); RESA Airport Data Systems (achat de 10 E-Gates pour le Centre de correspondance); Services Accessair Inc. (formation sur les équipements côté Air); Services Equans Inc. (soutien aux carrousels à bagages); Services Globaux OSF Inc. (refonte du site Web); SITA Information Networking Computing Canada Inc. (soutien pour la gestion des messages informatiques pour les salles à bagages); Staples (mobilier salon BNC); Tecksol DGE Inc. (Services de gestion de la consigne et des objets perdus); The Chantry Corporation Limited (services de réservations pour le stationnement en ligne); Tibco Software (Ireland) Limited (abonnement de licences); Vitreco Inc. (remplacement de vitres thermos de la façade de l'aérogare).



États financiers consolidés

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023

	ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS	PROFIL D'ENTREPRISE	FAITS SAILLANTS	MESSAGE DE LA DIRECTION	2023 EN BREF	REVUE DES ACTIVITÉS	RAPPORT DE DURABILITÉ	INDEX DU CONTENU GRI	ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE	RAPPORT SUR LA GOUVERNANCE	PLANIFICATION STRATÉGIQUE 2024-2028	TRANSPARENCE
--	-----------------------------	---------------------	-----------------	-------------------------	--------------	---------------------	-----------------------	----------------------	---	----------------------------	-------------------------------------	--------------

Table des matières

États financiers

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023

	Rapport de la direction PAGE 128		État consolidé du résultat global PAGE 132		Notes afférentes aux états financiers consolidés PAGE 135
	Rapport des auditeurs indépendants PAGE 129		État consolidé de l'évolution de l'actif net PAGE 133		
	État consolidé de l'actif net PAGE 131		État consolidé des flux de trésorerie PAGE 134		

Le 26 mars 2024

Rapport de la direction

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

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

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

Les auditeurs indépendants, KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L., ont audité les états financiers consolidés de la Société. Leur rapport indique l'étendue de leur audit ainsi que leur opinion sur les états financiers consolidés.

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

Le président-directeur général,



Yves Beauchamp

Le vice-président aux finances et à l'administration, et chef de la direction financière,



Aymeric Dussart



Rapport de l'auditeur indépendant

Aux administrateurs d'Aéroports de Montréal

Opinion

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

- l'état consolidé de l'actif net au 31 décembre 2023;
- l'état consolidé du résultat global pour l'exercice clos à cette date;
- l'état consolidé de l'évolution de l'actif net pour l'exercice clos à cette date;
- le tableau consolidé des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date;
- ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des informations significatives sur les méthodes comptables.

(ci-après, les « états financiers »).

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée de l'entité au 31 décembre 2023, ainsi que de sa performance financière consolidée et de ses flux de trésorerie consolidés pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes IFRS de comptabilité publiées par l'International Accounting Standards Board.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section **« Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers »** de notre rapport de l'auditeur.

Nous sommes indépendants de l'entité conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles.

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

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux normes IFRS de comptabilité publiées par l'International Accounting Standards Board, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

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

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

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

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

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

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

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

En outre :

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

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

- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité de l'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'entité à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport de l'auditeur sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants

obtenus jusqu'à la date de notre rapport de l'auditeur. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'entité à cesser son exploitation;

- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;
- nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit;
- nous obtenons des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités et activités de l'entité du groupe pour exprimer une opinion sur les états financiers. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit du groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

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

Montréal, Canada
Le 26 mars 2024

* CPA auditeur, permis de
comptabilité publique n° A128528.

État consolidé de l'actif net

(en milliers de dollars canadiens)

31 décembre 2023, avec informations comparatives de 2022

	Note	31 décembre 2023	31 décembre 2022
Actifs			
Courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2	92 624 \$	550 235 \$
Encaisse affectée	3	57 966	57 441
Placements à court terme	4	573 739	-
Subventions gouvernementales à recevoir	5	22 599	52 502
Créances clients et autres débiteurs	6	51 879	41 497
Stocks		8 823	7 958
Autres actifs courants		12 369	12 191
		819 999	721 824
Non courants			
Immobilisations corporelles	7	2 289 821	2 247 868
Actifs au titre des droits d'utilisation	8	18 204	15 674
Débiteurs		65 697	50 746
Participation des coentreprises	9	12 261	12 077
Impôts sur le résultat différés		1 295	1 782
Autres actifs non courants		69 721	71 358
		2 456 999	2 399 505
		3 276 998 \$	3 121 329 \$
Passifs			
Courants			
Dettes fournisseurs et autres créditeurs		225 666 \$	163 590 \$
Loyer à Transports Canada	10 a)	26 470	42 790
Portion courante des obligations à long terme et obligations de location	10 a), 12	26 228	22 722
Provisions	13	2 404	2 759
Autres avantages du personnel	14	16 345	16 838
Produits reportés		5 661	5 661
		302 774	254 360
Non courants			
Obligations à long terme	12	2 809 787	2 830 720
Obligations de location	10 a)	23 002	21 198
Passif au titre de la retraite	14	23 872	12 433
Produits reportés		22 915	28 514
Loyer à Transports Canada reporté	10 a)	22 335	24 816
Impôts sur le résultat différés		448	376
		2 902 359	2 918 057
Engagements	19		
Actif net		71 865	(51 088)
		3 276 998 \$	3 121 329 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés. Au nom du Conseil d'administration, ces états financiers consolidés ont été approuvés le 26 mars 2024.

Mélanie Kau,
Administratrice

Alain Côté,
Administrateur

État consolidé du résultat global

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre 2023, avec informations
comparatives de 2022

	Note	2023		2022	
Produits					
Activités aéronautiques		322 986	\$	241 898	\$
Frais d'améliorations aéroportuaires (« FAA »)	16	277 899		206 880	
Stationnements et transports au sol		103 760		75 201	
Concessions		70 328		54 612	
Immobiliers		72 448		71 473	
Autres produits		491		2 075	
	15	847 912		652 139	
Charges					
Salaires et charges sociales	14 b)	85 622		71 296	
Charges d'exploitation		187 176		142 964	
Paievements versés en remplacement d'impôts aux municipalités		44 928		45 708	
Loyer à Transports Canada	10 a)	92 278		68 295	
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation	7,8	211 613		160 431	
		621 617		488 694	
Charges financières	15	128 605		132 567	
Produits financiers	15	(35 274)		(13 503)	
		93 331		119 064	
		714 948		607 758	
Excédent des produits par rapport aux charges avant quote-part et impôts		132 964		44 381	
Quote-part des résultats des coentreprises		651		783	
Impôts sur le résultat		(710)		158	
Excédent des produits par rapport aux charges		132 905	\$	45 322	\$
Autres éléments du résultat global					
Poste qui ne sera pas reclassé ultérieurement à l'excédent des produits par rapport aux charges					
Avantages postérieurs à l'emploi					
Gains (Pertes) actuariels des régimes à prestations définies	14	(11 038)	\$	15 319	\$
Poste qui sera reclassé ultérieurement à l'excédent des produits par rapport aux charges					
Couverture de flux de trésorerie					
Partie efficace de la variation de la juste valeur					
Reclassement à l'excédent des produits par rapport aux charges	15	1 086		1 087	
		(9 952)		16 406	
Résultat global		122 953	\$	61 728	\$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

État consolidé de l'évolution de l'actif net

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre 2023, avec informations
comparatives de 2022

	2023	2022
Solde au début de l'exercice	(51 088) \$	(112 816) \$
Excédent des produits par rapport aux charges	132 905	45 322
Autres éléments du résultat global	(9 952)	16 406
Solde à la fin de l'exercice	71 865 \$	(51 088) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

État consolidé des flux de trésorerie

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre 2023, avec informations
comparatives de 2022

	Note	2023	2022
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation			
Excédent des produits par rapport aux charges		132 905 \$	45 322 \$
Ajustements pour :			
Impôts sur le résultat		710	(158)
Quote-part des résultats des coentreprises		(651)	(783)
Gain sur contrats de sous-location		(15 257)	(17 042)
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation		211 613	160 431
Amortissement des avantages incitatifs relatifs aux baux		921	936
Variation des produits reportés		(5 599)	(5 661)
Loyer à Transports Canada	10 a)	468	474
Charge de retraite		7 576	8 452
Charges financières		128 601	132 575
Produits financiers		(35 274)	(13 503)
		426 013	311 043
Contribution au régime de retraite		(7 175)	(6 696)
Impôts payés		(91)	(475)
Variation des éléments du fonds de roulement	17	(25 449)	38 417
		393 298	342 289
Flux de trésorerie liés aux activités de financement			
Remboursement des obligations à long terme et des obligations de location	17	(23 579)	(21 616)
Encaisse affectée		(525)	(949)
Intérêts payés		(135 200)	(135 883)
		(159 304)	(158 448)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement			
Placement dans des coentreprises	9	(553)	(4 500)
Distribution d'une coentreprise		728	120
Autres actifs non courants		(263)	(436)
Subventions gouvernementales	5	106 698	39 955
Acquisition d'immobilisations corporelles		(261 169)	(98 048)
Placements à court terme	4	(554 008)	-
Produits découlant de la cession d'immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation		38	29
Produits découlant de contrats de location-financement		20	21
Intérêts reçus		16 904	11 313
		(691 605)	(51 546)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie		(457 611)	132 295
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice		550 235	417 940
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice		92 624 \$	550 235 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre 2023

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

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

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

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

1. Méthodes comptables significatives

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

a) Déclaration de conformité

Les états financiers consolidés ont été préparés selon les méthodes comptables énoncées par les Normes internationales d'information financière («IFRS») en vigueur au 31 décembre 2023 telles que publiées par l'International Accounting Standards Board («IASB»).

La publication des états financiers consolidés a été approuvée par le Conseil d'administration le 26 mars 2024.

b) Base d'évaluation

Ces états financiers consolidés sont préparés selon la méthode du coût historique, à l'exception de certains instruments financiers évalués à la juste valeur, des obligations locatives qui sont évaluées à la juste valeur actualisée des paiements de loyers futurs ainsi que du passif au titre de la retraite qui est évalué comme il est décrit dans la section «Avantages postérieurs à l'emploi».

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

c) Principes de consolidation

Filiale

Les états financiers consolidés comprennent les comptes d'ADM et de sa filiale en propriété exclusive, Aéroports de Montréal Capital Inc. («ADMC»).

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

Participation dans des coentreprises

La Société utilise la méthode de la mise en équivalence pour comptabiliser chaque participation dans une coentreprise. Ces participations sont initialement comptabilisées au coût et ajustées par la suite pour présenter la quote-part lui revenant du résultat global de chaque coentreprise.

Tous les soldes et toutes les opérations avec les coentreprises ont été éliminés à la hauteur des intérêts détenus par la Société dans les entités.

1. Méthodes comptables significatives (suite)

d) Instruments financiers

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

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

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

Actifs financiers évalués au coût amorti

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

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

Dépréciation d'actifs financiers

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

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

Passifs financiers évalués au coût amorti

Les passifs financiers sont évalués ultérieurement au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif. Les charges d'intérêts sont comptabilisées sous le poste « Charges financières » de l'état consolidé du résultat global.

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

1. Méthodes comptables significatives (suite)

d) Instruments financiers (suite)

Juste valeur des instruments financiers

Les instruments financiers évalués à la juste valeur ont recours à la hiérarchie de la juste valeur suivante pour classer par ordre de priorité les données utilisées pour évaluer la juste valeur :

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

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

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

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

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

e) Subventions gouvernementales

Les subventions gouvernementales sont comptabilisées lorsque la Société a obtenu l'assurance raisonnable qu'elle se conforme à toutes les conditions requises et que les subventions seront reçues.

Les subventions gouvernementales octroyées pour la construction d'immobilisations sont comptabilisées en réduction du coût des immobilisations en cause et le calcul de la charge d'amortissement est basé sur le montant net de l'actif ainsi que sur la durée probable d'utilisation de ces dernières.

Les subventions gouvernementales octroyées pour couvrir des charges spécifiques sont comptabilisées dans l'état consolidé du résultat global, au net des coûts afférents à ces dernières.

f) Immobilisations corporelles

Le bail à long terme (« Bail foncier ») conclu entre la Société et Transports Canada stipule que tous les terrains acquis par la Société à l'extérieur des lieux loués en périphérie de l'aéroport et qui sont utilisés pour des activités concurrentielles doivent faire l'objet d'un consentement du ministre aux conditions qu'il détermine, incluant la vente desdits terrains en faveur de Sa Majesté pour une somme nominale et leur intégration dans les lieux loués du Bail foncier. Le coût d'acquisition des terrains ainsi transférés est comptabilisé dans les immobilisations corporelles sous la rubrique « Terrains » et amorti linéairement sur la durée restante du bail avec Transports Canada. Cette charge est incluse sous la rubrique « Loyer à Transports Canada » de l'état consolidé du résultat global (note 10 a)).

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

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

Les logiciels qui font partie intégrante de l'équipement y afférent sont capitalisés au coût du matériel informatique et sont inclus dans les immobilisations corporelles. Les coûts de configuration ou de personnalisation encourus dans le cadre d'accords d'infonuagique qui ne satisfont pas aux critères d'inscription à l'actif sont comptabilisés en charges.

1. Méthodes comptables significatives (suite)

f) Immobilisations corporelles (suite)

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

Élément d'actif	Période
Terrains rétrocédés à Transports Canada	Durée restante du bail avec Transports Canada
Bâtiments et améliorations locatives	4–50 ans
Infrastructures civiles	4–40 ans
Mobilier et équipement	3–30 ans
Équipements technologiques et électroniques	2–20 ans
Véhicules	3–15 ans

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

g) Contrats de location

La Société en tant que bailleur

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

Un contrat de location est classé en tant que contrat de location-financement s'il transfère au preneur la quasi-totalité

des risques et des avantages inhérents à la propriété du bien sous-jacent. Sinon, il est classé en tant que contrat de location simple.

La créance à recevoir d'un locataire en vertu d'un contrat de location-financement est comptabilisée à un montant égal à la valeur actuelle des versements de loyers futurs du contrat de location pendant la durée du contrat dans les postes de «Créances clients et autres débiteurs» et «Débiteurs» à l'état consolidé de l'actif net.

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

Les revenus locatifs provenant des contrats de location simple sont comptabilisés en produits de façon linéaire sur la durée du contrat de location sous les rubriques de «Stationnements et transports au sol», «Concessions» et «Immobiliers» à l'état consolidé du résultat global.

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

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

La Société en tant que preneur

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

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

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

1. Méthodes comptables significatives (suite)

g) Contrats de location (suite)

La Société en tant que preneur (suite)

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

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

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

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

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

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

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

Les paiements variables qui ne sont pas en fonction d'un indice ou d'un taux sont comptabilisés dans l'état consolidé du résultat global à mesure qu'ils sont engagés.

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

La Société en tant que bailleur intermédiaire

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

1. Méthodes comptables significatives (suite)

h) Dépréciation d'actifs

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

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

i) Provisions, actifs éventuels et passifs éventuels

Provisions

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

j) Impôts sur le résultat

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

k) Taxes municipales

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

l) Avantages postérieurs à l'emploi

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

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

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

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

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

1. Méthodes comptables significatives (suite)

l) Avantages postérieurs à l'emploi (suite)

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

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

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

m) Constatation des produits

Activités aéronautiques

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

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

FAA

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

Stationnements et transports au sol

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

Concessions

Les loyers provenant des concessionnaires sont calculés selon le montant le plus élevé entre le pourcentage convenu sur les ventes déclarées par les concessionnaires et le loyer minimum garanti. Les loyers minimums sont comptabilisés

selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des baux respectifs et les loyers calculés en fonction des ventes sont comptabilisés lorsque les concessionnaires atteignent les paliers établis.

Immobiliers

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

Autres produits

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

n) Charges financières et produits financiers

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

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

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

1. Méthodes comptables significatives (suite)

o) Incertitude relative aux estimations

L'établissement d'états financiers consolidés conformément aux IFRS exige que la direction ait recours à son jugement, fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur l'application des méthodes comptables, sur la valeur comptable des actifs et des passifs, ainsi que sur la valeur comptable des produits et des charges de la période visée. Ces estimations et hypothèses reposent sur l'expérience historique, les attentes par rapport à l'avenir ainsi que d'autres facteurs pertinents et sont régulièrement révisées.

Toute révision des estimations comptables est constatée dans la période au cours de laquelle les estimations sont revues ainsi que dans les périodes futures touchées par ces révisions. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

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

Principales sources d'incertitude relative aux estimations

Immobilisations corporelles

La direction de la Société doit exercer un jugement critique afin de déterminer les taux d'amortissement, la durée de vie utile et la valeur résiduelle attendue des immobilisations corporelles. Les hypothèses retenues pour établir ces derniers sont révisées annuellement.

Perte de valeur sur des actifs

De plus, la Société doit évaluer la possibilité que les valeurs comptables des immobilisations corporelles puissent ne pas être recouvrables. Des tests de dépréciation sont effectués lorsqu'il existe un indice que les immobilisations corporelles ont subi une perte de valeur. La direction est tenue d'effectuer des estimations importantes afin d'établir le montant recouvrable de l'UGT, y compris les estimations de la juste valeur, du coût des ventes ou des flux de trésorerie futurs actualisés relatifs à l'UGT. Des écarts dans les estimations pourraient avoir une incidence sur le fait que les immobilisations corporelles aient réellement subi une perte de valeur et sur le montant de la perte de valeur en question.

FAA

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

Obligation au titre des prestations définies

La direction procède à une estimation annuelle de l'obligation au titre des prestations définies avec le soutien d'actuaire indépendants; toutefois, le résultat réel peut différer en raison d'incertitudes liées à l'estimation. L'estimation de l'obligation au titre des prestations définies de la Société est fondée sur les meilleures estimations de la direction, de la progression des salaires, de l'âge de la retraite des salariés et

des prestations de retraite prévues. Les taux d'actualisation sont déterminés vers la fin de chaque exercice par référence aux obligations d'entités de première catégorie ayant des échéances similaires à celle de l'obligation au titre des prestations définies.

p) Nouvelles normes et modifications futures de méthodes comptables

Modifications d'IAS 1, Présentation des états financiers – Informations à fournir sur les méthodes comptables

En février 2021, l'IASB a publié des modifications d'IAS 1 qui imposent aux entités de fournir des informations sur leurs méthodes comptables significatives plutôt que des informations sur leurs principales méthodes comptables. Les modifications s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2023. La Société a adopté cette modification avec prise d'effet à l'exercice 2023.

L'IASB a publié de nouvelles normes et modifications relatives aux normes actuelles qui sont obligatoires, mais dont l'application n'est pas encore en vigueur pour l'exercice terminé le 31 décembre 2023. La Société ne s'attend pas à ce que les nouvelles normes et les modifications aux normes existantes publiées, mais non encore en vigueur aient une incidence importante sur ses états financiers consolidés.

2. Trésorerie et équivalents de trésorerie

	2023	2022
Trésorerie	92 624 \$	161 018 \$
Équivalents de trésorerie	-	389 217
	92 624 \$	550 235 \$

Les équivalents de trésorerie étaient composés de certificats de placement garanti (« CPG ») ayant, à l'acquisition, une échéance de trois mois ou moins, à un taux d'intérêt de 5,05%.

3. Encaisse affectée

En vertu de l'acte de fiducie-cadre et des actes de fiducie supplémentaires liés aux séries d'obligations N, R et S, la Société doit maintenir un fonds de réserve affecté au service de la dette de 75 976 \$ (75 542 \$ en 2022) sous forme de trésorerie, de placements ou de lettres de crédit. Ce montant représente la somme des paiements d'intérêts et de capital sur les obligations à long terme devant être effectués au cours des six mois suivant la date de l'état consolidé de l'actif net. Au 31 décembre 2023, la Société détenait 57 966 \$ (57 441 \$ en 2022) sous forme d'encaisse affectée et 18 657 \$ (18 657 \$ en 2022) sous forme de lettres de crédit.

4. Placements à court terme

Au 31 décembre 2023, les placements à court terme sont composés de certificats de placement garantis (« CPG ») et de dépôts à terme ayant, à l'acquisition, une échéance variant de 6 mois à un an et dont les taux d'intérêt varient de 5,45% à 6,01%.

5. Subventions gouvernementales

Au 31 décembre 2023, la Société n'a comptabilisé aucun montant en vertu du Programme de relance du tourisme et de l'accueil (« PRTA ») (3 150 \$ en 2022 en vertu des programmes PRTA) à l'encontre des dépenses de salaires admissibles à l'état consolidé du résultat global sous le poste « Salaires et charges sociales ».

La Société a également bénéficié de subventions via le Programme des infrastructures essentielles des aéroports (« PIEA ») de Transports Canada pour faire des investissements dans les infrastructures de l'aéroport liées à la sécurité, à la sûreté, à la connectivité des réseaux de transport en commun.

Par conséquent, à travers le PIEA, les acquisitions liées au programme aéroportuaire ont été réduites de 30 351 \$ (32 425 \$ en 2022), alors que les travaux liés à la station du réseau express métropolitain (« REM ») ont été réduits de 44 702 \$ (42 785 \$ en 2022). Au 31 décembre 2023, un solde de 9 682 \$ (32 425 \$ en 2022) et de 10 625 \$ (16 485 \$ en 2022), respectivement, sont inclus dans la rubrique des « Subventions gouvernementales à recevoir » à l'état consolidé de l'actif net en lien avec le PIEA.

Finalement, une somme de 2 292 \$ (3 592 \$ en 2022) reste à recevoir au 31 décembre 2023 relative à divers programmes de subventions principalement liées aux infrastructures.

6. Créances clients et autres débiteurs

	2023	2022
Créances clients	22 493 \$	18 537 \$
Provision pour pertes sur créances	(675)	(394)
	21 818 \$	18 143 \$
FAA, redevances d'atterrissages et d'aérogare	24 220 \$	19 570 \$
Revenus de concessions	4 882	3 588
Autres	959	196
	30 061 \$	23 354 \$
	51 879 \$	41 497 \$

7. Immobilisations corporelles

2023								
	Terrain	Bâtiments et améliorations locatives	Infrastructures civiles	Mobilier et équipement	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Projets d'immobilisations en cours	Total
Valeur comptable brute								
Solde au début	41 241 \$	2 233 841 \$	1 122 959 \$	379 274 \$	243 413 \$	94 685 \$	260 572 \$	4 375 985 \$
Acquisitions	-	43 815	90 105	21 303	23 688	1 342	211 459	391 712
Transferts et autres	-	-	-	-	-	-	(141 530)	(141 530)
Dispositions et radiations	-	-	(47 265)	-	-	(200)	-	(47 465)
Solde à la fin	41 241	2 277 656	1 165 799	400 577	267 101	95 827	330 501	4 578 702
Amortissement et dépréciation								
Solde au début	2 173	1 078 131	540 252	250 099	201 043	56 419	-	2 128 117
Amortissement	468	76 240	101 075	13 230	10 239	6 977	-	208 229
Dispositions et radiations	-	-	(47 265)	-	-	(200)	-	(47 465)
Solde à la fin	2 641	1 154 371	594 062	263 329	211 282	63 196	-	2 288 881
Valeur comptable nette	38 600 \$	1 123 285 \$	571 737 \$	137 248 \$	55 819 \$	32 631 \$	330 501 \$	2 289 821 \$
2022								
	Terrain	Bâtiments et améliorations locatives	Infrastructures civiles	Mobilier et équipement	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Projets d'immobilisations en cours	Total
Valeur comptable brute								
Solde au début	41 241 \$	2 204 430 \$	1 096 793 \$	372 291 \$	235 545 \$	89 303 \$	268 429 \$	4 308 032 \$
Acquisitions	-	29 411	26 166	6 983	7 868	5 442	30 865	106 735
Transferts et autres	-	-	-	-	-	-	(38 722)	(38 722)
Dispositions et radiations	-	-	-	-	-	(60)	-	(60)
Solde à la fin	41 241	2 233 841	1 122 959	379 274	243 413	94 685	260 572	4 375 985
Amortissement et dépréciation								
Solde au début	1 699	1 000 313	495 256	237 655	185 272	49 566	-	1 969 761
Amortissement	474	77 818	44 996	12 444	15 771	6 884	-	158 387
Dispositions et radiations	-	-	-	-	-	(31)	-	(31)
Solde à la fin	2 173	1 078 131	540 252	250 099	201 043	56 419	-	2 128 117
Valeur comptable nette	39 068 \$	1 155 710 \$	582 707 \$	129 175 \$	42 370 \$	38 266 \$	260 572 \$	2 247 868 \$

Les bâtiments et améliorations locatives comprennent également des actifs loués à des tierces parties en vertu de contrats de location simple dont le coût et l'amortissement cumulé totalisent respectivement 151 158 \$ et 81 379 \$ (146 596 \$ et 72 694 \$ au 31 décembre 2022).

8. Actifs au titre des droits d'utilisation

	2023	2022
Solde au 1 ^{er} janvier	15 674 \$	19 142 \$
Acquisitions	6 224	404
Amortissement	(3 694)	(3 872)
Solde au 31 décembre	18 204 \$	15 674 \$

Les actifs au titre des droits d'utilisation comprennent des contrats de location ayant une durée maximale restante de 16 ans, dont certains avec des options de renouvellement pour des périodes additionnelles variant de 1 à 20 ans.

9. Participation dans des coentreprises

Par le biais de sa filiale en propriété exclusive ADMC, la Société possède des participations dans des entreprises responsables du développement et de la gestion opérationnelle de bâtiments locatifs à YMX. La Société détient une participation de 40 % dans Mirabel Cargo SEC via Investissements Cargo C & F Mirabel Inc. ainsi qu'une participation de 33 % dans SEC YMX 1, SEC YMX 2, SEC YMX 3 et SEC YMX 4 via Investissements Henri-Fabre Mirabel Inc. La participation dans SEC YMX 4 a été acquise en 2023 pour une contrepartie totale de 553 \$.

10. Contrats de location

a) La Société en tant que preneur

Bail foncier avec Transports Canada

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

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

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

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

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

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

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

En 2021, Transports Canada et la Société ont modifié le bail foncier afin de reporter le paiement du loyer de ladite année financière, remboursable en versements égaux sur une période de 10 ans à compter de janvier 2024, et ce, sans intérêts. Au 31 décembre 2023, un montant de 2 481 \$ est présenté dans les passifs courants sous la rubrique «Loyer à Transports Canada», alors que le solde de 22 335 \$ est présenté dans les passifs non courants sous la rubrique «Loyer à Transports Canada reporté» de l'État consolidé de l'actif net.

10. Contrats de location (suite)

a) La Société en tant que preneur (suite)

Autres contrats de location

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

Le total des paiements en capital exigibles non actualisés pour les cinq prochains exercices et par la suite s'établit comme suit (voir informations additionnelles à la note 17) :

Paielements minimaux exigibles	2023	2022
Moins d'un an	3 563 \$	2 365 \$
1 à 5 ans	9 343	6 054
Plus de 5 ans	13 659	15 144
	26 565 \$	23 563 \$

b) La Société en tant que bailleur

La Société loue, en vertu de contrats de location simple, des biens immobiliers. Plusieurs contrats incluent des options de renouvellement sujettes à des révisions des taux locatifs selon les prix du marché. Le preneur n'a pas la possibilité d'acquérir l'actif loué à la fin du contrat. De plus, les contrats comprennent des loyers variables totalisant 54 824 \$ en 2023 (39 007 \$ en 2022) représentant la différence entre le pourcentage convenu sur les ventes déclarées et les loyers minimums garantis.

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

Paielements minimaux à recevoir au titre de la location	2023	2022
Moins d'un an	106 559 \$	89 262 \$
1 à 5 ans	375 782	340 278
Plus de 5 ans	782 787	761 430
	1 265 128 \$	1 190 970 \$

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

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

	2023	2022
Moins d'un an	2 624 \$	1 908 \$
1 à 5 ans	10 732	7 764
Plus de 5 ans	144 627	107 947
Paieements de loyers non actualisés	157 983	117 619
Produits financiers non acquis	(92 545)	(67 402)
Investissement net dans les contrats de location-financement	65 438 \$	50 217 \$

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

11. Facilités de crédit

a) La Société dispose d'une facilité de crédit générale de 250 000\$ (250 000\$ en 2022) obtenue auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes dont l'échéance est le 4 avril 2028. La facilité de crédit est garantie par une obligation nantie émise aux termes de l'acte de fiducie supplémentaire décrit à la note 12.

La Société a l'option de tirer sur la facilité de crédit à un taux variable basé sur le taux préférentiel ou à un taux fixe basé sur le taux des acceptations bancaires majoré d'une prime de 70 points de base (70 points de base en 2022). Les frais d'attente sont calculés à un taux annuel de 14 points de base (14 points de base en 2022) sur le montant inutilisé de la facilité de crédit.

Une portion de cette facilité de crédit a aussi été utilisée pour émettre des lettres de crédit d'une valeur totale de 24 268\$ (23 776\$ en 2022). Ces lettres de crédit sont soumises aux mêmes conditions que la facilité de crédit.

De plus, un montant de 64 512\$ (53 126\$ en 2022) est réservé pour le fonds de prévoyance lié à l'exploitation et à l'entretien en vertu de l'acte de fiducie-cadre (note 12).

b) Dans le cadre du financement de la station du REM à Montréal-Trudeau, Investissement Québec a accordé à la Société une facilité de crédit subordonnée de premier rang non renouvelable de 100 000\$, dont le terme est de 5 ans et le taux d'intérêt applicable est équivalent à celui d'une dette garantie de premier rang de la Société. Le terme prendra effet et le taux sera fixé lors de la première date de tirage. La Société a l'option de rembourser la dette, en totalité ou en partie, à tout moment et sans pénalités conformément aux conditions de l'entente. Au 31 décembre 2023, aucun montant n'était utilisé sur cette facilité de crédit.

De plus, la Banque de l'infrastructure du Canada a quant à elle accordé à la Société une facilité de crédit subordonnée de premier rang non renouvelable assortie de deux tranches (A et B) de 150 000\$. La tranche A porte un taux d'intérêt de 2,142% venant à échéance le 26 juillet 2031. La tranche B, dont le terme vient à échéance le 26 juillet 2041, porte un taux d'intérêt de 2,142% pendant les 10 premières années du terme. À compter de la date du dixième anniversaire, et ce, jusqu'à la fin du terme, la tranche B portera le taux d'intérêt applicable à une dette garantie de premier rang de la Société ayant un terme de 10 ans, majoré de 0,75%. La Société a l'option de rembourser les deux tranches, en totalité ou en partie, à tout moment et sans pénalités conformément aux conditions de l'entente. Au 31 décembre 2023, aucun montant n'était tiré sur cette facilité de crédit.



12. Obligations à long terme

	2023	2022
Obligations de série B , valeur nominale à l'émission de 300 000 \$, taux nominal et effectif de 6,95 % et de 7,10 %, respectivement, intérêts payables le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2002, capital remboursable le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2007 et échéant le 16 avril 2032	198 832 \$	212 872 \$
Obligations de série D , valeur nominale à l'émission de 200 000 \$, taux nominal et effectif de 6,55 % et de 6,87 %, respectivement, intérêts payables le 11 avril et le 11 octobre de chaque année, débutant le 11 avril 2004 et échéant le 11 octobre 2033, capital exigible à l'échéance	195 375	195 048
Obligations de série E , valeur nominale à l'émission de 150 000 \$, taux nominal et effectif de 6,611 % et de 6,98 %, respectivement, intérêts payables le 11 avril et le 11 octobre de chaque année, débutant le 11 avril 2004, capital remboursable le 11 avril et le 11 octobre de chaque année, débutant le 11 avril 2009 et échéant le 11 octobre 2033	108 211	114 012
Obligations de série G , valeur nominale à l'émission de 300 000 \$, taux nominal et effectif de 5,17 % et de 5,45 %, respectivement, intérêts payables le 17 mars et le 17 septembre de chaque année, débutant le 17 mars 2006 et échéant le 17 septembre 2035, capital exigible à l'échéance	292 813	292 392
Obligations de série H , valeur nominale à l'émission de 300 000 \$, taux nominal et effectif de 5,67 % et de 5,74 %, respectivement, intérêts payables le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 avril 2008 et échéant le 16 octobre 2037, capital exigible à l'échéance	297 760	297 649
Obligations de série J , valeur nominale à l'émission de 150 000 \$, taux nominal et effectif de 5,472 % et de 5,55 %, respectivement, intérêts payables le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2010 et échéant le 16 avril 2040, capital exigible à l'échéance	148 777	148 739
Obligations de série K , valeur nominale à l'émission de 250 000 \$, taux nominal et effectif de 3,919 % et de 3,96 %, respectivement, intérêts payables le 26 mars et le 26 septembre de chaque année, débutant le 26 septembre 2012 et échéant le 26 septembre 2042, capital exigible à l'échéance	248 752	248 709
Obligations de série M , valeur nominale à l'émission de 200 000 \$, taux nominal et effectif de 3,918 % et de 3,96 % ^{a)} , respectivement, intérêts payables le 12 juin et le 12 décembre de chaque année, débutant le 12 décembre 2015 et échéant le 12 juin 2045, capital exigible à l'échéance	198 856	198 823
Obligations de série N , valeur nominale à l'émission de 250 000 \$, taux nominal et effectif de 3,36 % et de 3,40 %, respectivement, intérêts payables le 24 avril et le 24 octobre de chaque année, débutant le 24 octobre 2017 et échéant le 24 avril 2047, capital exigible à l'échéance	248 516	248 475
Obligations de série R , valeur nominale à l'émission de 500 000 \$, taux nominal et effectif de 3,03 % et de 3,05 %, respectivement, intérêts payables le 21 avril et le 21 octobre de chaque année, débutant le 21 octobre 2020 et échéant le 21 avril 2050, capital exigible à l'échéance	496 992	496 878
Obligations de série S , valeur nominale à l'émission de 400 000 \$, taux nominal et effectif de 3,441 % et de 3,46 %, respectivement, intérêts payables le 26 avril et le 26 octobre de chaque année, débutant le 26 octobre 2021 et échéant le 26 avril 2051, capital exigible à l'échéance	397 568	397 480
	2 832 452	2 851 077
Portion courante des obligations à long terme	22 665	20 357
	2 809 787 \$	2 830 720 \$

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

12. Obligations à long terme (suite)

Les obligations à long terme sont présentées déduction faite de la portion non amortie des frais d'émission des emprunts connexes qui s'élèvent à 27 684 \$ (29 416 \$ en 2022).

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-cadre, ni la sûreté, ni aucune sûreté supplémentaire ne seront publiés ou enregistrés à quelque moment que ce soit à l'encontre ou à l'égard de droits réels ou de biens immobiliers. Jusqu'au remboursement complet des obligations, la Société doit respecter certaines clauses restrictives dont maintenir un ratio de couverture du service de la dette brute supérieur ou égal à 1,25 et un ratio de couverture du service de la dette prévue supérieur ou égal à 1,00. Au 31 décembre 2023, la Société respecte les différentes clauses restrictives financières prévues à l'acte de fiducie.

Les obligations sont rachetables au gré de la Société, en totalité ou en partie, à tout moment. Le prix de rachat correspond au plus élevé du capital total impayé de l'obligation et du prix qui permettra d'obtenir un rendement à l'échéance de cette obligation équivalant au rendement, à l'échéance, d'une obligation du gouvernement du Canada, dont l'échéance, calculée à compter de la date de rachat, correspond à la durée moyenne de l'obligation qui fait l'objet d'un rachat plus une prime. Cette prime est de 0,24 %, de 0,34 %, de 0,35 %, de 0,38 %, de 0,25 %, de 0,29 %, de 0,34 %, de 0,38 %, de 0,37 %, de 0,30 %, de 0,44 % et de 0,34 % par année, respectivement, pour les obligations de série B, de série D, de série E, de série G, de série H, de série J, de série K, de série M, de série N, de série R et de série S.

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

Paielements minimaux exigibles	2023	2022
Moins d'un an	22 665 \$	20 357 \$
1 à 5 ans	117 520	106 364
Plus de 5 ans	2 719 951	2 753 772
	2 860 136 \$	2 880 493 \$

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

	2023	2022
Série B	218 607 \$	233 541 \$
Série D	233 400	227 440
Série E	120 093	126 125
Série G	318 840	306 000
Série H	337 140	322 590
Série J	168 585	158 925
Série K	236 050	217 625
Série M	188 620	172 840
Série N	215 375	195 500
Série R	402 100	362 800
Série S	345 800	314 240
	2 784 610 \$	2 637 626 \$

13. Provisions

	2023	2022
Solde au 1 ^{er} janvier	2 759 \$	3 853 \$
Augmentation des provisions	647	177
Diminution des provisions	(1 002) \$	(1 271) \$
Solde au 31 décembre	2 404 \$	2 759 \$

Les provisions comprennent les montants découlant de réclamations présentées par différents fournisseurs et (ou) clients et se rapportent notamment à des coûts de construction de projets d'immobilisations.

14. Passif au titre de la retraite et des autres avantages du personnel

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

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

	2023	2022
Courant Avantages du personnel à court terme	16 345 \$	16 838 \$
Non courant Régimes à prestations définies et régime supplémentaire à cotisations définies	23 872 \$	12 433 \$

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

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

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

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

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

Le solde impayé des cotisations au 31 décembre 2023 est de 327\$ (359\$ en 2022).

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

	2023	2022
Obligation au titre des prestations définies au début	312 837 \$	392 398 \$
Coût des services rendus	3 663	5 080
Cotisations salariales	1 036	984
Intérêts	15 564	12 137
Prestations versées	(16 010)	(15 589)
Pertes (gains) actuariels dus à l'expérience du régime	(2 784)	1 711
Pertes (gains) actuariels dus aux changements d'hypothèses économiques	24 995	(85 166)
Pertes (gains) actuariels dus aux changements d'hypothèses démographiques	(73)	1 282
Obligation au titre des prestations définies à la fin	339 228 \$	312 837 \$
Juste valeur de l'actif du régime au début	300 404 \$	366 402 \$
Cotisations patronales	4 340	4 488
Cotisations salariales	1 036	984
Intérêts sur les actifs	14 886	11 373
Pertes (gains) actuariels	11 100	(66 854)
Prestations versées	(16 010)	(15 589)
Frais d'administration	(400)	(400)
Juste valeur de l'actif du régime à la fin	315 356	300 404
Passif au titre de la retraite	23 872 \$	12 433 \$

Tous les régimes à prestations définies sont partiellement financés. Par ailleurs, la Société a émis des lettres de crédit afin, entre autres, d'étaler le paiement du déficit actuariel de solvabilité du régime de retraite des employés. Au 31 décembre 2023, le montant total des lettres de crédit s'élève à 48 288\$ (46 673\$ en 2022).

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

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

Les hypothèses actuarielles significatives suivantes ont été utilisées :

	2023	2022
Obligation au titre des prestations définies à la fin des exercices considérés		
Taux d'actualisation	4,65 %	5,05 %
Taux de croissance de la rémunération	4,00 % (2 ans); 3,00	3,00
Taux d'inflation	3,00 % (2 ans); 2,00	2,00
Coût des prestations pour les exercices considérés		
Taux d'actualisation	5,05	3,15
Taux de croissance de la rémunération	4,00	3,00
Taux d'inflation	3,00	2,00

Les hypothèses de mortalité pour les deux années financières sont basées sur la table de mortalité CPM2014 avec amélioration de la mortalité selon l'échelle MI-2017.

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

	2023	2022
Coût des services rendus de l'exercice	3 663 \$	5 080 \$
Intérêts nets	678	764
Frais d'administration	400	400
Coût des prestations constatées	4 741 \$	6 244 \$

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

	Niveau	2023	2022
Encaisse		3 982 \$	3 669 \$
Contrats d'achat de rentes assurées	3	204 476	198 184
Parts de fonds communs de placement d'obligations canadiennes	2	39 305	34 435
Parts de fonds communs de placement d'actions étrangères	2	39 267	29 161
Parts de fonds communs d'infrastructure	3	15 671	20 346
Parts de fonds communs de placement immobilier	3	4 468	7 457
Parts de fonds communs de placement d'actions canadiennes	2	8 862	7 979
Autres		(675)	(827)
		315 356 \$	300 404 \$

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

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

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

Pour l’exercice 2024, la Société s’attend à ce que des cotisations de l’ordre de 7 719\$ soient versées pour les deux volets du régime de retraite des employés.

Le rapport actuariel pour l’exercice clos le 31 décembre 2023 n’est pas disponible au moment de la comptabilisation. Cependant, la direction estime que l’extrapolation des chiffres du 31 décembre 2022 est la meilleure méthode pour estimer l’obligation au titre des prestations définies et la charge de retraite de la Société au 31 décembre 2023 et pour l’exercice clos à cette date, puisque les hypothèses révisées utilisées en relation avec cette extrapolation ont été examinées et jugées fidèles.

Analyse de sensibilité

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

	Impact sur l'obligation totale	Impact sur l'obligation excluant les contrats de rentes assurées ^{a)}
Taux d'intérêt : diminution de 1%	51 289 \$	28 054 \$
Taux d'inflation : augmentation de 1%	43 247	20 101
Taux d'augmentation salariale : augmentation de 1%	3 731	4 027
Taux de mortalité : multiplication des taux par 99%	728	219

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

Au 31 décembre 2023, la durée moyenne pondérée de l’obligation au titre des prestations définies s’élève à 15,2 ans (14,9 ans en 2022).

b) Salaires et charges sociales

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

	2023	2022
Salaires et charges sociales	78 046 \$	62 844 \$
Régimes de retraite à prestations définies	4 289	6 112
Régimes de retraite à cotisations définies	3 287	2 340
	85 622 \$	71 296 \$

La Société n’a comptabilisé aucun montant en vertu du PRTA en 2023 (3 150\$ en 2022) à l’encontre des « Salaires et charges sociales » (note 5).

15. Informations sur le résultat global

	2023	2022
Prestation de services	671 393 \$	499 859 \$
Produits tirés des contrats de location simple	160 771	133 163
Gain sur contrats de sous-location	15 257	17 042
Subventions gouvernementales	-	1 350
Autres	491	725
	847 912 \$	652 139 \$
Charges financières		
Intérêts sur les obligations à long terme	127 863 \$	132 033 \$
Intérêts sur les obligations de location	1 749	1 661
Amortissement des frais d'émission d'emprunts	1 732	1 627
Reclassement des pertes sur les opérations de couverture de flux de trésorerie ^{a)}	1 086	1 087
Intérêts capitalisés ^{b)}	(6 327)	(4 882)
Autres	2 502	1 041
	128 605 \$	132 567 \$
Produits financiers		
Intérêts sur les placements à court terme	(32 948) \$	(11 584) \$
Intérêts sur les contrats de location-financement	(2 326)	(1 544)
Autres	-	(375)
	(35 274) \$	(13 503) \$

a) Les pertes cumulatives sur les opérations de couverture incluses dans les autres éléments du résultat global sont de 23 184\$ (24 270\$ en 2022).

b) Le taux moyen pondéré utilisé pour capitaliser les coûts d'emprunt est de 4,94% (4,97% en 2022).

16. Frais d'améliorations aéroportuaires

La Société perçoit des FAA pour tous les passagers en partance de YUL, à l'exception des passagers en correspondance. Ces frais sont utilisés dans le but de financer une partie du programme en immobilisations de l'Aéroport international Montréal-Trudeau. La Société a également perçu des FAA pour tous les passagers en partance de YMX pour les années 2001 à 2004, date à laquelle son programme en immobilisations a cessé d'être financé par les FAA. Ces frais sont inclus à même le prix du billet d'avion et sont versés par les compagnies aériennes à la Société, déduction faite des frais de perception. Depuis la mise en place des FAA, les dépenses en immobilisations cumulatives à YUL et à YMX totalisent 4 472 000\$ (4 222 000\$ en 2022) et excèdent de 1 464 000\$ (1 492 000\$ en 2022) les montants cumulatifs perçus au titre des FAA (avant déduction des frais de perception) pour ces deux aéroports.

17. Informations sur l'état consolidé des flux de trésorerie

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

	2023	2022
Subventions gouvernementales à recevoir	29 903 \$	(18 152) \$
Créances clients et autres débiteurs	(8 767)	(15 584)
Autres actifs courants	(2 361)	(1 368)
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	(24 575)	28 931
Loyer à Transports Canada	(18 801)	42 790
Autres avantages du personnel	(493)	2 894
Provisions	(355)	(1 094)
	(25 449) \$	38 417 \$

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

	Obligations à long terme ^{a)}	Obligations de location	Total
Solde au 31 décembre 2022			
<i>Variation des flux de trésorerie liés aux activités de financement</i>	2 878 583 \$	23 563 \$	2 902 146 \$
Remboursements	(20 357)	(3 222)	(23 579)
<i>Variation du passif</i>			
Augmentation des obligations de location	-	6 224	6 224
Intérêts capitalisés	6 327	45	6 372
Charges financières	124 330	1 749	126 079
Amortissement des frais d'émission d'emprunts	1 732	-	1 732
Intérêts payés	(131 013)	(1 794)	(132 807)
Solde au 31 décembre 2023	2 859 602 \$	26 565 \$	2 886 167 \$

a) Les soldes incluent les intérêts courus.

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les dettes fournisseurs et autres créditeurs totalisent 125 847\$ (77 489\$ en 2022).

18. Transactions entre parties liées

Les parties liées de la Société comprennent les membres du Conseil d'administration, le président et les vice-présidents. La rémunération de ces derniers, y compris les primes de séparation, est de 10 699\$ en 2023 (7 658\$ en 2022).

19. Engagements

La Société s'est engagée en vertu de contrats pour l'acquisition et la construction d'immobilisations totalisant 275 820\$ (332 957\$ en 2022), dont 3 622\$ (277\$ en 2022) sont en devises étrangères.

20. Instruments financiers

a) Objectifs et politiques de gestion des risques financiers

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

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

b) Juste valeur et classement des instruments financiers

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

20. Instruments financiers (suite)

b) Juste valeur et classement des instruments financiers (suite)

Au 31 décembre, le classement des autres instruments financiers par catégorie de hiérarchie des justes valeurs, ainsi que leur valeur comptable et leur juste valeur respective, se détaillent comme suit :

			Valeur comptable	
	Niveau	Passifs financiers évalués au coût amorti	Juste valeur	
Passifs financiers au 31 décembre 2023				
Obligations à long terme	2	2 832 452 \$	2 784 610	\$
Passifs financiers au 31 décembre 2022				
Obligations à long terme	2	2 851 077 \$	2 637 626	\$

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

c) Risque de change

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

	2023	2022
Trésorerie, créances clients et autres débiteurs	196 \$	475 \$
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	423	558

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

d) Risque de taux d'intérêt

Les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les obligations à long terme de la Société portent intérêt à des taux fixes. La Société a l'option de tirer sur la facilité de crédit générale à un taux variable ou fixe (note 11).

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

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

e) Risque de crédit

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

Les actifs financiers qui peuvent exposer la Société au risque de crédit sont les créances clients et autres débiteurs.

20. Instruments financiers (suite)

e) Risque de crédit (suite)

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

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

	2023	2022
Courant	16 807 \$	14 102 \$
Créances de 30 à 60 jours	2 948	2 067
Créances de 61 à 90 jours	564	596
Créances de plus de 90 jours	2 174	1 772
	22 493	18 537
Provision pour pertes sur créances	(675)	(394)
Solde à la fin de l'exercice	21 818 \$	18 143 \$

Puisque les pertes de crédit attendues sont limitées, ces dernières n'ont pas été présentées en fonction de l'âge des créances clients dans le tableau ci-dessus.

f) Risque de liquidité

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

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

20. Instruments financiers (suite)

f) Risque de liquidité (suite)

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

	Obligations de location		Obligations à long terme		Dettes fournisseurs et autres créiteurs	Total
31 décembre 2023						
Moins d'un an	5 378	\$	152 246	\$	225 666	\$ 383 290
1 à 5 ans	15 236		618 099		-	633 335
Plus de 5 ans	21 318		4 226 837		-	4 248 155
31 décembre 2022						
Moins d'un an	4 042	\$	151 370	\$	163 590	\$ 319 002
1 à 5 ans	11 993		614 415		-	626 408
Plus de 5 ans	24 079		4 382 766		-	4 406 845

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

21. Gestion du capital

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

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

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

	2023	2022
Obligations à long terme	2 832 452 \$	2 851 077 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie et encaisse affectée	(150 590)	(607 676)
Placements à court terme	(573 739)	-
	2 108 123 \$	2 243 401 \$

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

La Société n'a pas modifié sa stratégie de gestion du capital par rapport à celle de 2022.

POUR NOUS JOINDRE

ADM Aéroports de Montréal

800, place Leigh-Capreol, Suite 1000
Dorval (Québec) H4Y 0A5
CANADA

Renseignements généraux

Téléphone : 514 394-7201
info@admtl.com

ADM Aéroports de Montréal remercie tous les employés dévoués
et les fournisseurs qui figurent sur les photos du présent Rapport annuel 2023.

This document is also available in English.