

rapport
annuel
2017



profil d'entreprise

Aéroports de Montréal (ADM), l'autorité aéroportuaire du Grand Montréal, est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (autrefois Aéroport international de Montréal-Dorval) et du parc aéronautique et industriel de Mirabel en vertu d'un bail à long terme conclu avec Transports Canada en 1992 et venant à échéance en 2072.

ADM entend réussir dans ses divers secteurs d'activité – les services aéroportuaires, immobiliers et commerciaux – et développer chacune de ses deux plateformes à leur plein potentiel. Dans cette optique, Montréal-Trudeau agit comme plaque tournante du transport passagers domestique, transfrontalier et international, tandis que le parc aéronautique et industriel de Mirabel est développé comme aéroport tout-cargo et pôle aérospatial de calibre mondial.

L'aéroport international Montréal-Trudeau et le parc aéronautique et industriel de Mirabel constituent d'importants pôles d'activité économique et des atouts de développement pour le Grand Montréal. Trente-trois transporteurs de passagers et douze transporteurs tout-cargo relient Montréal à un nombre important d'aéroports dans le monde. En 2017, quelque 18,2 millions de passagers et 206 020 tonnes métriques de marchandises ont transité par l'aéroport Montréal-Trudeau et le parc aéronautique et industriel de Mirabel. Les quelque 250 établissements actifs sur les sites aéroportuaires génèrent un grand total de 65 000 emplois, dont 30 700 directs, et une valeur ajoutée de 6,6 G\$ par année.

ADM est une société privée à but non lucratif et sans capital-actions dont voici la mission :

1

services aéroportuaires de qualité

Assurer une prestation de services aéroportuaires de qualité qui répondent aux besoins spécifiques de la communauté tout en recherchant l'efficacité, la sûreté et la sécurité.

2

développement économique

Contribuer au développement économique de la région métropolitaine de Montréal, notamment par la mise en valeur des installations dont elle a la responsabilité.

3

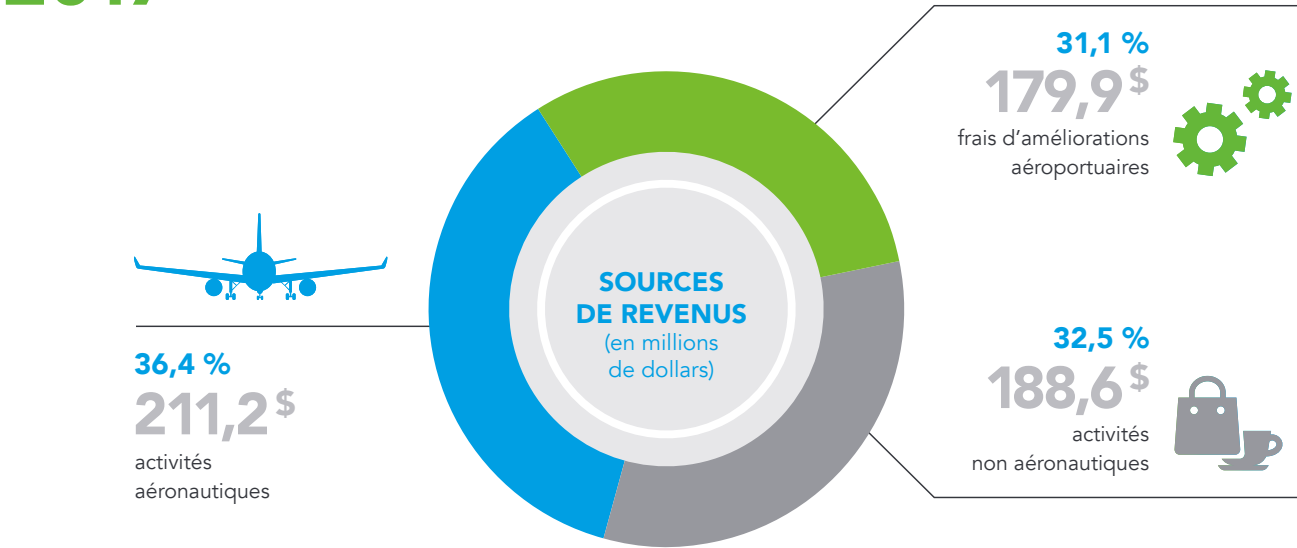
cohabitation harmonieuse

Maintenir une cohabitation harmonieuse avec le milieu, en particulier quant à la protection de l'environnement.

- 01 profil d'entreprise
- 04 message de la direction
- 06 2017 en bref
- 08 revue des activités
- 18 bilan environnemental et social
- 34 analyse par la direction de la situation financière
- 38 rapport sur la gouvernance
- 43 plan stratégique de cinq ans
- 49 états financiers consolidés
- 85 compagnies aériennes et destinations

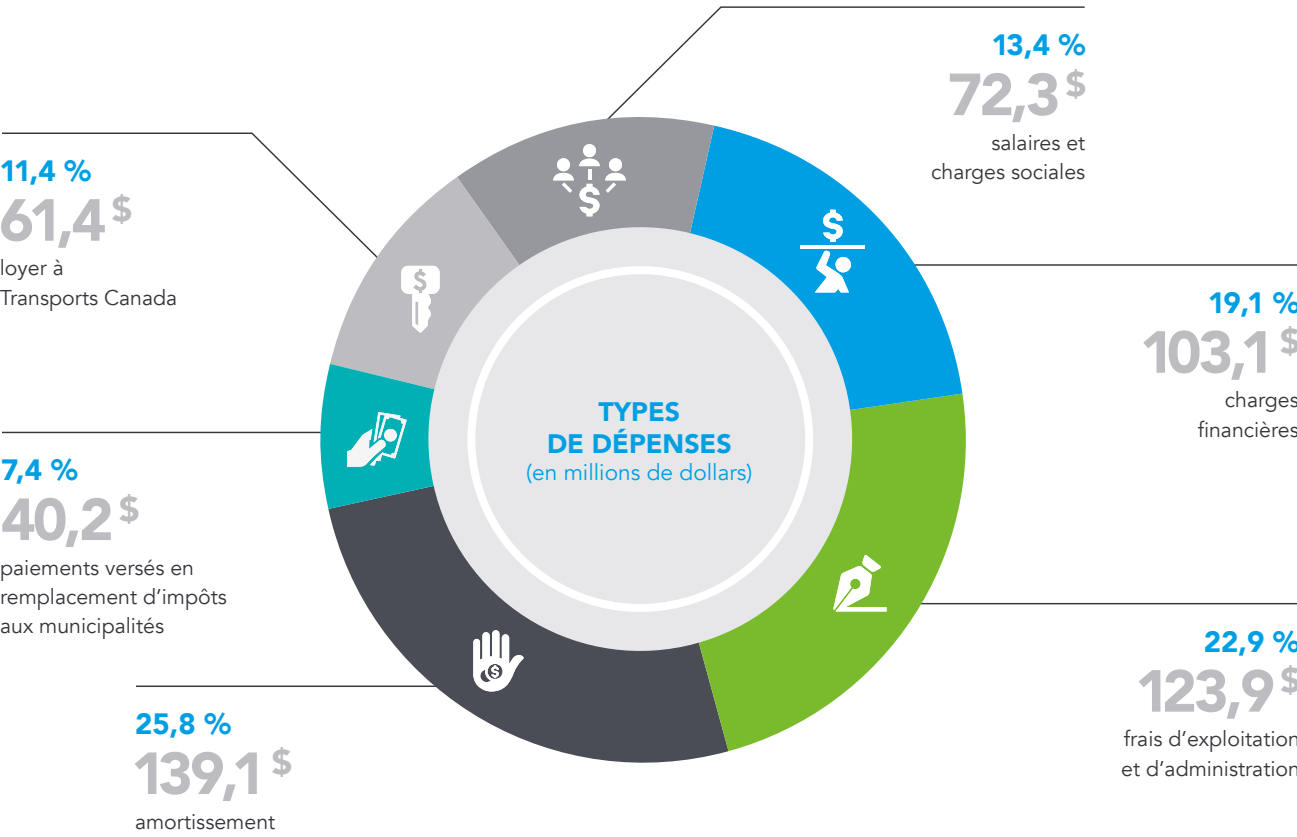


faits saillants 2017

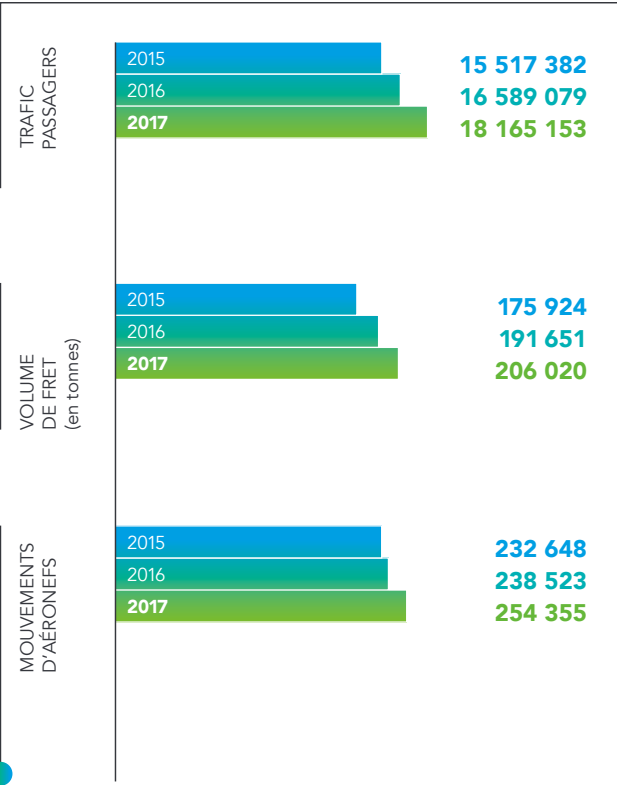


RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE (en milliers de dollars)

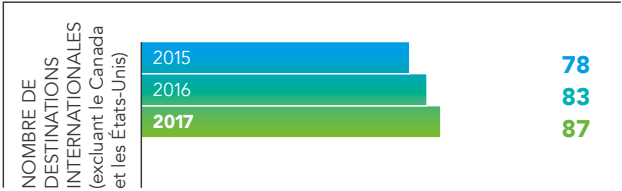
	2017	2016	2015	2014	2013
Produits	579 661 \$	527 168 \$	488 485 \$	463 769 \$	446 459 \$
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges	39 691	35 807	19 822	(4 434)	13 625
BAIIA	281 862	254 199	232 588	208 585	197 793
Investissements	229 351	254 775	237 378	180 045	177 353



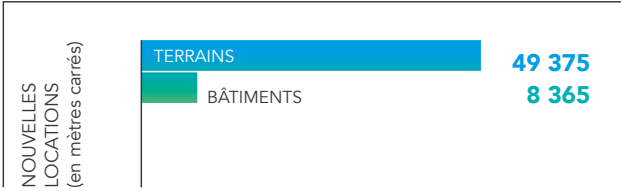
EXPLOITATION 2015-2017



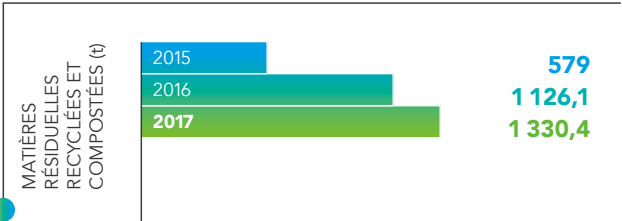
DÉVELOPPEMENT AÉRIEN



DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER ET COMMERCIAL 2017



DÉVELOPPEMENT DURABLE



message de la direction

UNE CROISSANCE PHÉNOMÉNALE

En 2017, la croissance de Montréal-Trudeau a encore dépassé les prévisions. Notre aéroport international a accueilli 18,2 millions de passagers. Il s’agit, sur un an, d’une augmentation impressionnante de 1,6 million de voyageurs.

Plusieurs phénomènes se combinent pour hisser Montréal-Trudeau (YUL) parmi les aéroports les plus dynamiques en Amérique du Nord. À l’échelle mondiale, le trafic aérien est en hausse grâce à une conjoncture favorable, notamment avec le bas prix du pétrole. Notre grand partenaire, Air Canada, qui représente 54 % du volume de passagers, déploie une stratégie de croissance qui fait de Montréal-Trudeau le lieu de transit d’un nombre grandissant de liaisons internationales. Et Montréal elle-même : notre métropole a brillé de tous ses feux pour ses 375 ans, avec une économie en plein élan et des touristes en nombre record.

Montréal-Trudeau se positionne maintenant avec succès comme une plaque tournante du trafic international. Encore en 2017, de nouvelles liaisons se sont ajoutées, dont Shanghai en Chine, Tel-Aviv en Israël et Lima au Pérou, portant le total à quelque 140 destinations directes, annuelles ou saisonnières. Cette orientation stratégique de plaque tournante internationale se fait en collaboration avec une flotte de transporteurs diversifiée et au bénéfice de la communauté; Montréal jouit désormais d’une desserte aérienne digne des grands pôles nord-américains.

Le développement de l’aéroport Montréal-Trudeau s’appuie aussi sur une réputation d’excellence dans les opérations. Grâce à la compétence de nos équipes, à la qualité de nos équipements et au raffinement de nos méthodes, nous sommes une référence comme aéroport nordique capable de maintenir les opérations dans les conditions les plus exigeantes.

UN AÉROPORT À LA HAUTEUR DE LA RÉPUTATION DE MONTRÉAL

Le rôle d’ADM est d’administrer un grand aéroport international qui soit à la hauteur de la réputation de Montréal. Nous visons l’amélioration continue de l’expérience des voyageurs locaux et internationaux, une efficacité exemplaire dans toutes les activités aéronautiques, et des relations harmonieuses avec la communauté.



NORMAND LEGAULT
président du Conseil

La pression de la croissance est forte et structurante, ce qui nous maintient dans une démarche permanente d’amélioration continue. En 2017, des changements importants ont été apportés pour répondre à l’augmentation et à l’évolution de la clientèle. Montréal-Trudeau compte davantage de passagers, mais aussi une proportion croissante de passagers en correspondance, qui atteint presque 20 %.

LA PRESSION DE LA CROISSANCE

Du côté des arrivées, nous avons notamment mis en place des infrastructures spécialement adaptées aux voyageurs en correspondance, réorganisé le hall des services frontaliers et installé 100 bornes de contrôle de nouvelle génération. Côté départs, nous avons poursuivi les travaux de réaménagement du hall des envolées internationales et domestiques; nous avons entrepris l’installation de 60 nouvelles bornes d’enregistrement à usage commun et l’aménagement de 16 dépôts à bagages automatisés. C’est donc tout le parcours passager qui est en évolution à Montréal-Trudeau.

Avec le même souci de fluidité et d’efficacité, nous développons nos capacités opérationnelles pour répondre aux besoins de nos principaux partenaires, les transporteurs aériens. Avec ses pistes, Montréal-Trudeau peut soutenir la croissance pour plusieurs années à venir. Il importe ici de souligner que la croissance de l’achalandage n’a pas pour corollaire direct une croissance du nombre de mouvements d’aéronefs. En fait, le nombre de décollages et d’atterrissages est relativement stable depuis cinq ans. C’est la taille et le taux d’occupation des appareils qui progressent. Ce grossissement des vols et des appareils accroît les besoins en termes d’embarquement, de débarquement, de stationnements éloignés d’aéronefs, de transport des passagers sur le tarmac et de manutention de bagages. En 2017, par exemple, nous avons battu plus de 30 fois le record absolu de 22 000 valises manutentionnées en une seule journée, établi en 2016.

RÉSULTATS FINANCIERS

ADM maintient une bonne santé financière. En 2017, les revenus ont atteint 579,7 millions \$, en hausse de 52,5 millions \$, soit 10 %, par rapport à 2016. Cette hausse est principalement attribuable à l’augmentation du nombre de passagers. L’excédent des produits par rapport aux charges montre un surplus de 39,7 millions \$, en hausse de 10,9 % par rapport à 2016.

INVESTISSEMENTS MAJEURS ET PROJETS DÉTERMINANTS

Sur la période 2018-2022, ADM prévoit des investissements de près de 2,5 milliards de dollars, afin d’augmenter la capacité de répondre à la croissance de l’achalandage et de rénover ou reconstruire des infrastructures en fin de vie utile.

Aéroports de Montréal se trouve devant des projets déterminants et essentiels à son développement. Bientôt, Montréal-Trudeau franchira le cap des 20 millions de passagers. Cela nous amène à évaluer sérieusement la construction d’un nouveau terminal, même si nous avons inauguré tout récemment la nouvelle jetée internationale.

ADM entreprendra en 2019 les travaux visant la connexion de l’aérogare au Réseau express métropolitain (REM). Ce projet de transport collectif d’envergure historique représentera un développement majeur pour YUL. Montréal sera enfin dotée d’une liaison directe entre son centre-ville et son aéroport international. Nous entrerons alors dans une nouvelle dynamique en termes d’accès et d’intermodalité.

En plus de la connexion avec le REM, de nouvelles options s’ajoutent relativement aux transports durables et des innovations technologiques s’annoncent en matière de transports autonomes. Ce sont des éléments transformateurs, qui vont nous amener à réévaluer les besoins en ce qui concerne le stationnement. La question se posera avec insistance dans les mois à venir alors qu’ADM devra établir le meilleur scénario afin de reconstruire son stationnement étagé, qui arrive en fin de vie. Ce projet majeur entraînera dans sa foulée la reconstruction du débarcadère, qui présente le même degré d’usure.

PARTENARIAT ET GOUVERNANCE

Comme administration aéroportuaire, ADM travaille quotidiennement avec de nombreux partenaires, parties prenantes et agences gouvernementales. Ce sont autant de rouages d’une collaboration dynamique qui permet de développer nos opérations et de maintenir un haut niveau de qualité de service. En 2017, nous avons notamment eu des discussions fertiles avec l’Agence des services frontaliers (ASFC) et l’Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) qui ont eu un effet positif sur la fluidité du parcours passager. Nous reconnaissons la volonté de toutes les parties prenantes de contribuer à faire de la croissance de Montréal-Trudeau un succès mobilisant et rassembleur.



PHILIPPE RAINVILLE
président-directeur général

La croissance de Montréal-Trudeau est une bonne nouvelle pour Montréal. Mais elle a ses exigences. Les investissements requis sont majeurs, et à moyen terme, ADM s’approchera des limites financières de sa structure actuelle.

ADM a été formée dans le cadre du programme de cession des aéroports mis en œuvre en 1992. Notre organisation est privée et autonome. En fait, ADM verse plus de 10 % de ses revenus au gouvernement fédéral à titre de loyer et finance ses opérations et ses investissements à même ses flux de trésorerie et les fonds obtenus sur le marché des capitaux.

Le gouvernement fédéral a entrepris une réflexion sur la gouvernance et le développement à long terme des aéroports canadiens. ADM contribuera à la discussion en soumettant des propositions. ADM reconnaît la nécessité d’augmenter l’apport en capital tout en préconisant un modèle de gouvernance assurant la qualité des services, le contrôle des coûts et l’intérêt prioritaire de la communauté.

REMERCIEMENTS

ADM est fière de ses 650 employés, reconnus pour leur dévouement, leur compétence et leur passion du transport aérien. Ils sont au centre d’une véritable ruche où travaillent quelque 27 000 personnes et qui voit défiler quotidiennement une moyenne de 50 000 voyageurs. Nos employés et ceux de la communauté aéroportuaire sont le cœur de Montréal-Trudeau, un aéroport international en pleine ascension, fier reflet d’une métropole d’avenir.

Le président du Conseil
Normand Legault

Le président-directeur général
Philippe Rainville



2017 en bref

LANCEMENT DE YULCONCERTS

L'auteure-compositrice-interprète Cœur de pirate offre une performance surprise aux passagers le 16 novembre, dans le cadre de la première édition de YULconcerts. Pendant près d'une heure, l'artiste montréalaise a fait vibrer les touches du piano à queue trônant dans la jetée internationale de Montréal-Trudeau devant des centaines de voyageurs.



18 MILLIONS DE PASSAGERS

Pour la toute première fois de son histoire, l'aéroport Montréal-Trudeau a accueilli plus de 18 millions de passagers au cours d'une même année, ce qui représente une augmentation record de 9,5 % par rapport à l'année 2016.

Grâce à un concours organisé et partagé sur les médias sociaux, Louise Coudé est désignée comme étant la 18 millionième passagère à franchir les portes de l'aérogare. Afin de souligner en grand ce nouveau record, elle a pu vivre, avec sa famille, une expérience tout à fait unique avant l'embarquement de son vol le 22 décembre : transport en limousine, repas dans un restaurant de son choix et plusieurs autres surprises.



CERTIFICATION LEED ARGENT

L'agrandissement de la jetée internationale reçoit la certification LEED Argent (Leadership in Energy and Environmental Design) en novembre. Ce système d'évaluation est reconnu dans plus de 132 pays comme la marque internationale d'excellence pour les bâtiments durables. Dès le début de la construction du bâtiment, ADM visait cette certification, qui a été reçue avec beaucoup de fierté! L'aérogare a également remporté le prix de l'immeuble de l'année, catégorie « Immeuble de rassemblement public », décerné par BOMA Québec, au niveau provincial, et par BOMA Canada (TOBY Award), à l'échelle nationale.

UN ACCUEIL CHALEUREUX

Une nouvelle flotte de taxis composée à 70 % de véhicules verts entre en fonction en novembre. Montréal-Trudeau est le premier lieu d'accueil à exiger que ceux-ci arborent sur leur voiture la signature « BONJOUR », qui représente la nature accueillante des Montréalais, la vivacité de la ville et le caractère francophone de la métropole.



UNE FAÇADE À L'IMAGE DE LA VILLE !

Le « Montréal » de la façade de l'aéroport Montréal-Trudeau vibre au rythme de la ville : fièvre des séries éliminatoires, hommage à Leonard Cohen, entre autres. Une initiative des employés!



PLUSIEURS NOUVELLES ROUTES AÉRIENNES

Plusieurs nouvelles routes aériennes sont inaugurées au cours de l'année, notamment Shanghai (Air Canada), Tel-Aviv (Air Canada et Air Transat), Porto (Air Transat), Antigua (Sunwing), Lima (Air Canada) et Santo Domingo (Air Transat).

L'année 2017 marque aussi l'arrivée d'Interjet, un nouveau transporteur aérien à bas coût qui offre des vols entre Montréal et le Mexique.

Finalement, Air Canada confirme sa toute nouvelle liaison Montréal-Tokyo. Fort attendue, elle débutera le 1^{er} juin 2018!



100 NOUVELLES BORNES AUTOMATISÉES

En juillet, plusieurs mesures visant à améliorer le temps de passage aux services frontaliers de l'aéroport sont mises en place, entre autres un nouveau centre de correspondance et l'ajout de personnel, tant du côté de l'Administration des services frontaliers du Canada que de celui d'Aéroports de Montréal. En décembre, 100 nouvelles bornes automatisées plus performantes se sont également ajoutées et contribuent à simplifier le processus aux contrôles frontaliers.

exploitation aéroportuaire

TRANSPORTEURS ET DESSERTE AÉRIENNE

En 2017, Montréal-Trudeau a retrouvé son statut de plaque tournante internationale et cela se reflète par une année fertile sur le plan du développement de la desserte aérienne. Montréal-Trudeau a notamment accueilli un nouveau transporteur international, à savoir le transporteur *low cost* Interjet. Interjet est une compagnie aérienne internationale basée à Mexico qui a permis d’augmenter l’offre de transport vers Cancún et Mexico à raison de trois vols par semaine.

Air Canada, y compris sa filiale Rouge, spécialisée dans les vols-vacances, a aussi continué de développer son réseau montréalais et d’optimiser son horaire afin d’encourager les vols directs et les correspondances. Durant la dernière année, la compagnie a lancé ou annoncé huit nouvelles destinations au départ de Montréal : Alger, Dallas, Lima, Marseille, Reykjavik, Shanghai, Tel-Aviv et Washington-Dulles. Plusieurs de ces vols seront en opération à longueur d’année.

En 2018, le transporteur national offrira en outre un tout nouveau vol quotidien, sans escale, entre Montréal et Tokyo, ainsi que des vols vers Bucarest, Dublin, Lisbonne, Phoenix, Pittsburgh, Baltimore et Victoria.

De son côté, Air Transat a contribué à la croissance de l’offre commerciale avec quatre nouvelles destinations, à savoir Porto, Santo Domingo, Tel-Aviv et Vancouver.

Plusieurs transporteurs ont aussi accru leur capacité sur des routes existantes. Les transporteurs desservant la destination de Mexico ont continué d’augmenter leur fréquence pour un total de 23 vols hebdomadaires comparativement à 16 l’an dernier. Le transporteur WestJet a significativement accru son offre pour les destinations nord-américaines, notamment Halifax, Boston, Calgary et Vancouver.

En fin d’année, Montréal-Trudeau comptait un grand total de 140 destinations régulières et saisonnières, soit 87 à l’international, 25 aux États-Unis et 28 au Canada, lesquelles étaient desservies par un total de 33 transporteurs.

TRAFIC DE PASSAGERS ET MOUVEMENTS

Après de fortes hausses en 2015 (+ 4,6 %) et en 2016 (+ 6,9 %), le trafic de passagers à Montréal-Trudeau a progressé de 9,5 % en 2017, pour atteindre un total de 18,2 millions de passagers embarqués/débarqués, soit une augmentation de 1,6 million de passagers, un nouveau record. Montréal-Trudeau a ainsi continué sur sa lancée amorcée en 2003, consolidant par le fait même sa position au troisième rang des aéroports du Canada. Montréal-Trudeau a connu la plus grande augmentation de passagers parmi tous les aéroports canadiens en plus d’afficher la plus forte proportion de voyageurs internationaux.

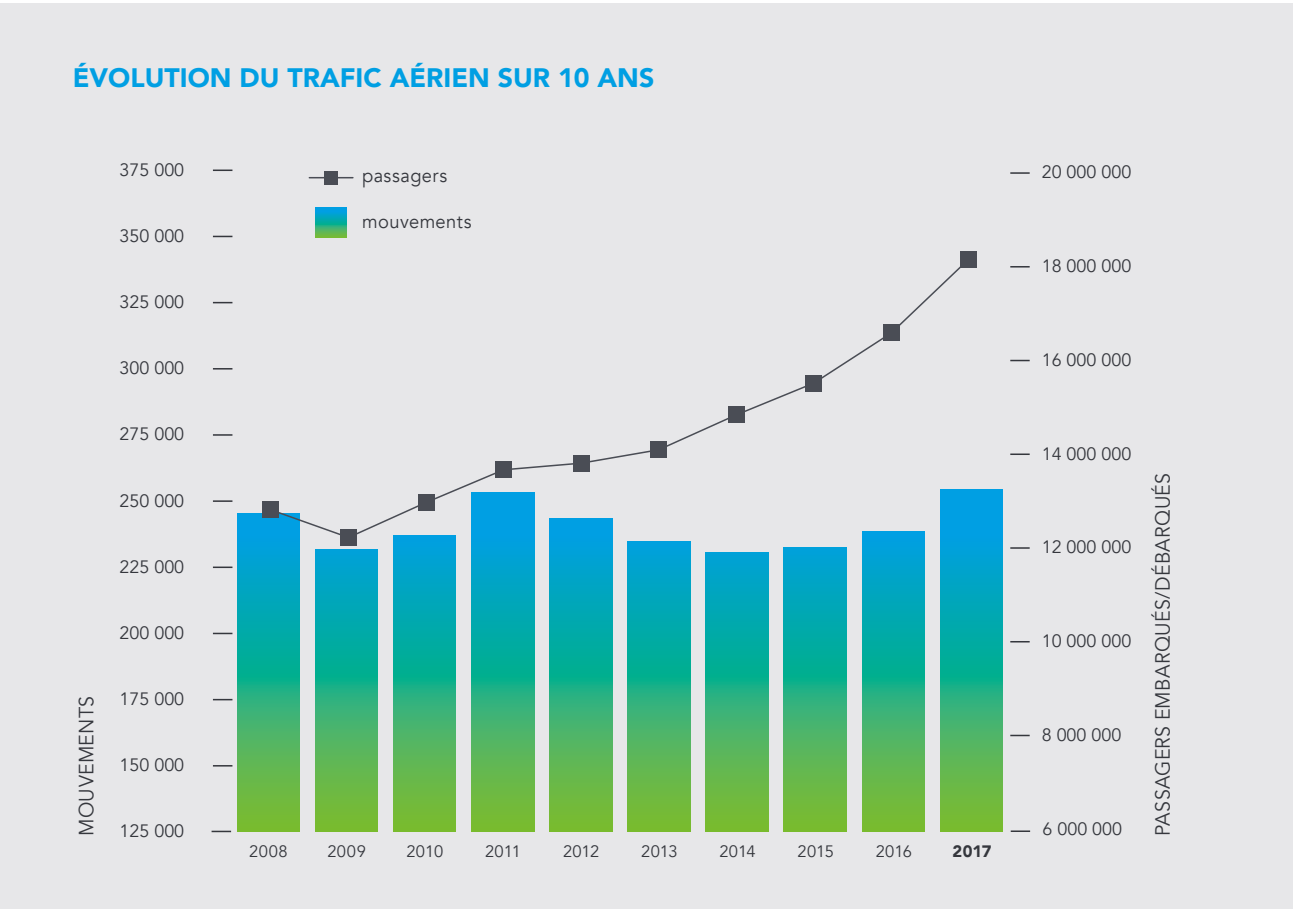
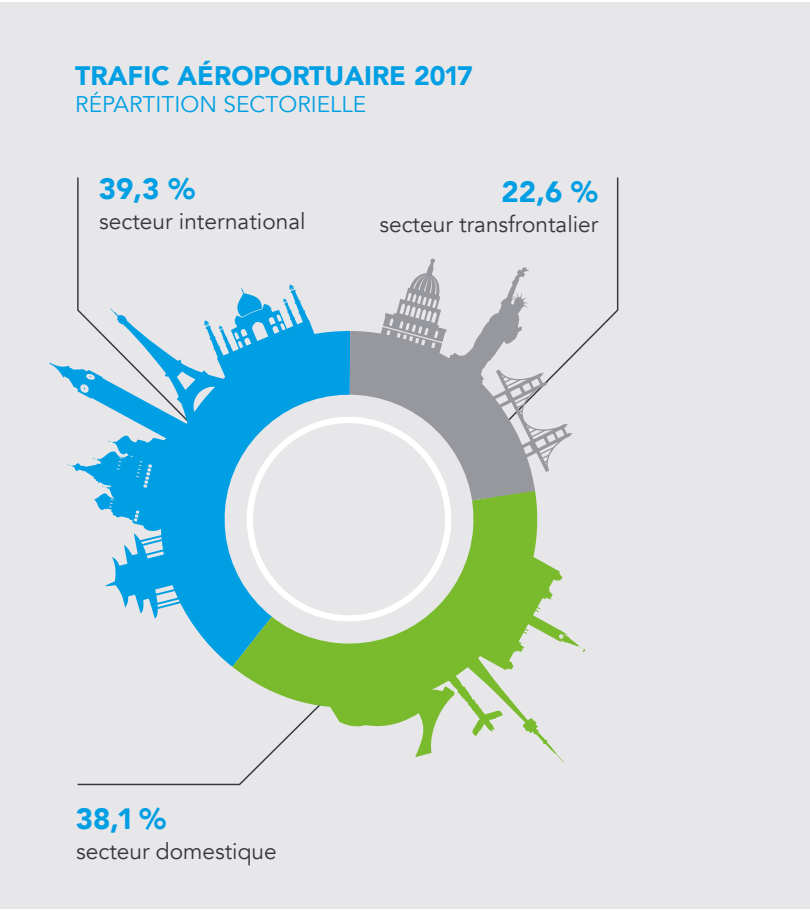
Cette croissance s’explique essentiellement par une offre de services aériens accrue et enrichie, soutenue par la disponibilité de nouveaux appareils, par des cours pétroliers avantageux ainsi que par la bonne performance de l’économie montréalaise et canadienne.

Le secteur international a causé la plus forte surprise avec une hausse de 13,5 % en 2017, ce qui est notamment dû à la desserte de plusieurs nouvelles destinations. À titre d’exemple, le nombre de passagers empruntant les liaisons directes avec la Chine, le Mexique et Israël a beaucoup contribué à la croissance du secteur international. La bonification de l’offre vers les destinations européennes telles que Lyon, Reykjavik ou Barcelone explique aussi la bonne performance de ce secteur.

Le secteur domestique a affiché une croissance de 7,6 %. L’ajout de WestJet sur les routes Montréal-Québec et Montréal-Halifax ainsi que l’entrée d’Air Transat sur la route Montréal-Vancouver ont contribué à l’essor de ce secteur. Le fort achalandage de la route Montréal-Toronto et le nombre important de transporteurs desservant cette destination ont également stimulé la croissance.

Enfin, le secteur transfrontalier poursuit son expansion avec une hausse de 6,2 % du nombre de passagers. L’arrivée d’Air Canada sur la route Montréal-Dallas et de WestJet sur la route Montréal-Boston ainsi que les bonnes performances des vols en direction de New York, Houston et Philadelphie ont favorisé l’essor de ce secteur. Enfin, notons la bonne performance de la desserte du sud-ouest américain grâce à l’augmentation des fréquences de vol.

La répartition sectorielle du trafic montréalais a évolué par rapport à l’année dernière. Le secteur international, avec une part de 39,3 %, devance maintenant le secteur domestique (38,1 %). Le secteur transfrontalier a reçu, pour sa part, 22,6 % du trafic.



FRET AÉRIEN

Au total, quelque 206 020 tonnes de marchandises ont transité par les sites aéroportuaires en 2017, ce qui représente une hausse de 7,5 % par rapport à 2016. De ce chiffre, l’aéroport Montréal-Trudeau a traité 110 667 tonnes, en hausse de 7,8 %. Le fret manutentionné au parc aéronautique et industriel de Mirabel a aussi connu une augmentation de près de 7,2 % avec 95 352 tonnes.

OPÉRATIONS ET SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE

La forte croissance du trafic de passagers au cours de l’année 2017 a mené à des améliorations importantes des opérations à Montréal-Trudeau afin de maintenir une efficience et un service à la clientèle de haut niveau.

Du côté de l’aérogare, les efforts se sont concentrés sur l’augmentation de la capacité des infrastructures existantes. L’ouverture des services du secteur des départs transfrontaliers a été devancée de 45 minutes lors de la saison hivernale afin d’améliorer la fluidité en période de pointe du matin. Durant l’été, l’utilisation de la salle à bagages transfrontalière pour des vols domestiques et internationaux a réduit la pression sur la salle à bagages de ces secteurs, facilitant ainsi l’embarquement des bagages à bord des aéronefs. De plus, un convoyeur à bagages a été ajouté dans la salle domestique-internationale afin de répondre à la croissance des vols internationaux.

Pour ce qui est de la gestion du trafic d’aéronefs sur le tablier, la construction d’un stationnement au nord de la piste 10-28 a permis d’ajouter sept places de stationnement pour des

aéronefs de grande dimension. Celles-ci procurent une plus grande flexibilité, notamment durant les heures de pointe, augmentant ainsi la fluidité et la sécurité des opérations. Quatre nouveaux autobus adaptés au transport de passagers ont aussi été ajoutés de façon à optimiser la gestion des stationnements éloignés. Durant la saison estivale, 296 mouvements ont été effectués à l’aide de ces nouveaux autobus.

L’expérience acquise par le passé lors de l’accueil de vols de réfugiés a été mise à profit pour une opération de rapatriement de passagers canadiens à la suite des ouragans Irma et Maria en septembre 2017. Montréal-Trudeau a ainsi accueilli 4 746 passagers transportés à bord de 28 vols.

La Sûreté aéroportuaire d’Aéroports de Montréal a modernisé ses opérations grâce au projet Technoboom, qui a mené à l’intégration de tablettes informatiques dans les véhicules d’intervention, l’ajout de téléphones intelligents aux outils de travail des chefs de relève de la Sûreté et l’implantation d’une nouvelle interface pour la consolidation des rapports d’évènement. Par ailleurs, ADM a poursuivi ses travaux afin de se conformer à la réglementation de Transports Canada concernant le contrôle des non-passagers et des véhicules (CNPV) aux points d’entrée de la zone réglementée critique, avec la mise en service d’installations permanentes. Le CNPV Foxtrot a débuté ses opérations en janvier 2017 alors que les CNPV Charlie, Delta et Echo ont été mis en service le 1^{er} avril 2017. De plus, le Bureau de l’administration des permis (BAP) a optimisé ses opérations par l’utilisation d’un système de prise de rendez-vous pour l’ensemble de sa clientèle.

fret aérien



NOUVEAUTÉS

Aéroports de Montréal est reconnue pour son innovation et son leadership dans le déploiement de technologies conçues pour faciliter, accélérer et agrémenter le parcours des passagers entre la maison et l’avion, et vice-versa. Montréal-Trudeau a notamment été l’un des premiers aéroports à se doter de bornes de contrôle automatisé des passeports pour les passagers voyageant avec un passeport canadien ou américain.

ADM a poursuivi en ce sens avec la mise en service de 100 bornes BIP (bornes d’inspection primaire) dans le hall des arrivées internationales en décembre 2017. Ces bornes permettent aux passagers de toutes nationalités de remplir leur déclaration sur un écran tactile, tout en assurant un contrôle électronique de l’identité par l’Agence des services frontaliers du Canada. En février 2018, 33 bornes BIP supplémentaires ont été installées dans le centre de correspondance. Cela constituait la dernière étape du plan de déploiement des nouvelles bornes et a permis le retrait définitif du formulaire de déclaration papier.

Dans la zone des départs transfrontaliers, le nombre de bornes APC (Automated Passport Control) est passé de 18 à 28 pour permettre à un plus grand nombre de passagers de remplir leur déclaration électroniquement en vue de leur entrée aux États-Unis. Les bornes sont accessibles à tous les passagers, à l’exception de ceux qui doivent présenter un visa de travail.

Aéroports de Montréal a investi plus de 7,8 millions de dollars pour l’implantation de nouvelles lignes à haut rendement au point de contrôle de préembarquement aux départs domestiques et internationaux. Mieux connues sous le nom de ACSTA Plus, ces nouvelles lignes sont dotées de rouleaux mécaniques, d’un système de retour automatisé des bacs et de stations améliorées pour le retrait et la remise en place des effets personnels des passagers. Cette solution, à la fois plus performante et plus conviviale, permet notamment aux passagers de progresser à leur propre

rythme. ADM a fourni l’espace, incluant le mur d’entrée, les portes contrôlées, l’aménagement de la salle de visionnement décentralisé, tous les services électriques et de télécommunications ainsi que le soutien pour l’installation et la mise en service des nouveaux équipements. Cette transformation importante a débuté à l’automne 2017. En décembre 2017, cinq nouvelles lignes à haut rendement ont été installées. Au final, un total de douze lignes ACSTA Plus seront en service en juin 2018.

L’Aéroport Montréal-Trudeau doit fonctionner en milieu nordique. Il tombe en moyenne 220 cm de neige sur le site aéroportuaire et les épisodes de verglas sont de plus en plus fréquents. Afin de maintenir les plus hauts standards opérationnels, ADM a investi plus de 6 millions de dollars en préparation de la saison hivernale 2018. Le remplacement de véhicules en fin de vie utile et l’achat de nouveaux équipements, notamment des camions-épandeurs, permettent de diminuer le temps d’intervention des équipes d’entretien et ainsi de minimiser l’impact des précipitations sur les opérations.

Au nombre des autres initiatives mises de l’avant cette année, mentionnons l’ajout de huit points de dépôt de bagages libre-service à l’usage des clients d’Air Transat. Enfin, grâce aux innovations technologiques, le temps d’attente au contrôle frontalier est affiché depuis l’été 2017 dans les corridors de retour des arrivées, dans le hall qui mène à la zone des services frontaliers ainsi qu’au centre de correspondance.



expérience client

L'expérience client est au cœur des nouvelles priorités stratégiques d'Aéroports de Montréal. Ce virage majeur s'est amorcé au début de l'année en vue de rehausser l'expérience des millions de passagers qui visitent l'aéroport Montréal-Trudeau annuellement.

Un groupe multidisciplinaire a été formé pour définir les fondements de ce nouveau programme. Plusieurs directions de l'organisation ont été mises à contribution afin de compléter ce changement d'envergure. L'objectif est de doter ADM d'une nouvelle culture de service axée sur la satisfaction du client, et ce, à chaque étape de son parcours à l'aéroport.

Le programme Expérience client est composé de deux volets.

premier volet

Le premier volet vise à consolider les services de base, avec pour objectifs de maximiser la fluidité des parcours en dépit de la forte croissance de l'achalandage et de réduire l'impact des travaux sur les passagers. Parmi ces mesures, mentionnons :

- L'ajout de personnel aux arrivées internationales et en zone publique pour orienter et aider les passagers lors des périodes les plus achalandées
- L'adoption d'une approche collaborative pour la détermination et l'implantation de mesures d'atténuation dans les projets majeurs, telles que les nouvelles bornes d'inspection primaire aux arrivées ainsi que l'accélération du processus de contrôle de sécurité aux départs
- L'amélioration de l'efficacité du réseau Wifi (vitesse et disponibilité)
- La mise en œuvre d'un plan d'action permettant de mesurer la satisfaction des passagers à l'égard de la propreté des blocs sanitaires et de corriger rapidement les situations problématiques
- L'agrandissement du stationnement d'attente gratuit CellParc (200 nouvelles places) et l'ajout d'une navette pour assurer le transport vers l'aérogare

second volet

Le second volet propose des nouveautés et des initiatives visant à faire vivre une expérience client des plus agréables aux passagers. Parmi celles-ci, soulignons :

- Un service de voiturier maintenant offert à un plus grand nombre d'utilisateurs
- Des prestations musicales de petite et de grande envergure présentées dans l'aérogare afin de divertir les passagers. À titre d'exemple, le lancement de YULconcerts en novembre, une première, a mis en vedette Cœur de pirate au piano de la nouvelle jetée internationale
- Des activités soulignant les divers événements majeurs associés à Montréal :
 - Grand Prix de Formule 1 – simulateurs de voitures de course et exposition de véhicules de course ICAR
 - Festival International de Jazz de Montréal – prestation de trios de jazz et de musiciens ambulants, accompagnés d'animateurs de foule
- Un meilleur aménagement des lieux afin de répondre tant aux besoins de repos et de détente des passagers qu'à l'envie de découvrir l'offre alimentaire et commerciale
- La création d'un nouveau service lors de tempêtes de neige
 - L'année 2017 a été marquée par une tempête de neige historique au mois de mars avec une accumulation de précipitations évaluée à 50 cm. Les passagers récupérant leur voiture dans les stationnements extérieurs ont eu la surprise de la voir déneigée par une escouade d'employés d'ADM. En 2018, ce service sera offert sur une base régulière.

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

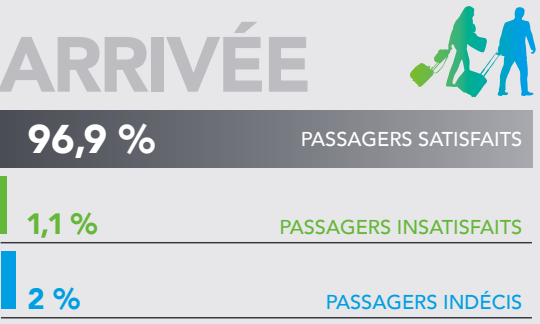
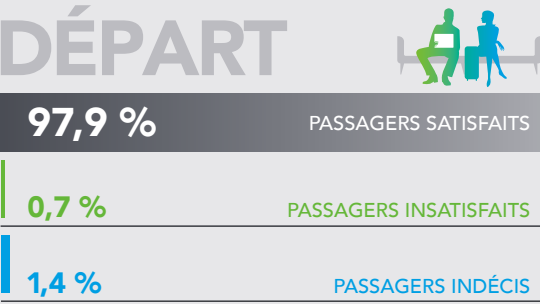
Aéroports de Montréal mesure la satisfaction de la clientèle de Montréal-Trudeau au moyen de sondages réalisés auprès de quelque 6 000 passagers au départ et 2 300 passagers à l'arrivée. Ces sondages constituent un outil de gestion crucial pour l'amélioration du service à la clientèle. L'échelle de mesure comprend sept niveaux, allant de « extrêmement satisfait » à « extrêmement insatisfait » en passant par « ni satisfait ni insatisfait » (neutre).

En 2017, la satisfaction globale des passagers au départ s'est chiffrée à 5,84 sur 7, soit 4 centièmes de point de plus que l'année précédente. Le taux de satisfaction des passagers qui ont répondu « extrêmement satisfait », « très satisfait » ou « satisfait » s'est établi à 97,9 %, soit une augmentation de 0,3 % par rapport à l'année passée. Plus précisément, la proportion des réponses « très satisfait » ou « extrêmement satisfait » a grimpé de 2,2 % pour s'établir à 73,3 %.

En 2017, l'étape du parcours passager jugée la plus importante n'est plus l'enregistrement mais bien l'expérience client en zone réglementée (au-delà des points de fouille). Cet indicateur obtient la note de 5,98 sur 7, en hausse de 5 centièmes de point. L'étape de l'enregistrement a pour sa part obtenu une note moyenne de 5,95 sur 7, soit la deuxième note la plus élevée parmi les huit groupes d'indicateurs.

Chez les passagers à l'arrivée, la satisfaction globale a été de 6,09 sur 7, en hausse de 9 centièmes de point. Le taux de satisfaction des passagers (« extrêmement satisfait », « très satisfait » ou « satisfait ») s'est établi à 96,9 %, une hausse de 0,8 %. La proportion de ceux ayant dit « extrêmement satisfait » ou « très satisfait » a atteint 80,9 % par rapport à 78,8 % en 2016. Les indicateurs pour lesquels le taux de satisfaction est le plus élevé sont la disponibilité des chariots à bagages, la capacité de l'agent des services frontaliers à s'exprimer dans la langue officielle du choix du passager (français ou anglais) ainsi que le passage au contrôle frontalier.

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE EN 2017



services commerciaux et immobiliers

L’offre commerciale à Montréal-Trudeau a continué de se développer de façon à offrir un environnement unique et de qualité aux usagers de l’aéroport, qui bénéficient plus que jamais d’une grande variété de produits, tant du côté des boutiques que de la restauration.

L’année 2017 marque notamment l’arrivée du Bistrot Montréal-Trudeau, dans la section de la jetée internationale, qui se spécialise dans la confection de pâtes fraîches, de sandwichs gourmets et de jus fraîchement pressés. Ses produits, inspirés des saveurs d’Italie et d’ailleurs en Europe, proviennent exclusivement de fournisseurs qui souscrivent à une démarche de protection de l’environnement. L’offre de produits locaux a également été bonifiée avec l’ouverture de la section Canadiana dans les boutiques hors taxes et l’ajout des sacs à main Céline Dion à la gamme déjà très variée d’accessoires mode vendus en boutique.

La qualité de l’offre commerciale à Montréal-Trudeau est de plus en plus remarquée. Le partenaire Aer Rianta North America s’est vu décerner le prix « Meilleur gestionnaire de boutiques hors taxes dans un aéroport canadien » lors de l’Imperial Gala & Awards Evening de la 32^e convention annuelle de la Frontier Duty Free Association (FDFA). Soulignons de plus les importants investissements menant à la rénovation complète de sa boutique hors taxes The Loop, située du côté de la jetée transfrontalière. Enfin, l’espace commercial abritant la Maison de la Presse en zone internationale a aussi été rénové.

STATIONNEMENT ET TRANSPORT AU SOL

Encore cette année, les services de stationnement à Montréal-Trudeau ont dû répondre à une hausse de la fréquentation de l’aéroport. Grâce aux différentes stratégies mises en place au cours des deux dernières années, la popularité de la réservation en ligne a continué sa progression. En 2017, 8,9 % des transactions effectuées aux stationnements l’ont été par le service de réservation en ligne, ce qui représente une augmentation de 50 % sur deux ans.

Aéroports de Montréal a procédé à l’ajout de couleurs distinctives sur les colonnes du stationnement étagé pour faciliter le repérage visuel et améliorer l’orientation des passagers. La croissance du trafic de passagers a également mené à une révision de la prestation des services en matière de stationnement, avec la création d’un centre d’assistance en service 24 heures par jour et l’ajout de personnel supplémentaire pour diriger les automobilistes afin d’assurer une fluidité optimale. Enfin, ADM a agrandi et réaménagé le CellParc,

son stationnement d’attente gratuit destiné aux personnes qui viennent accueillir ou déposer des voyageurs à l’aérogare. Conçue pour favoriser la fluidité sur le débarcadère et aux abords de l’aérogare, cette installation comprend maintenant un espace vert doté de toutes les commodités permettant aux usagers d’attendre confortablement. Par ailleurs, un second espace de stationnement a été aménagé sur un terrain adjacent, faisant ainsi passer la capacité du CellParc de 50 à 250 véhicules.

Du côté du secteur du transport commercial, le projet pilote conclu avec Téo Taxi a été prolongé. Les conditions de tarifs et de point d’embarquement sont les mêmes que celles de l’année précédente. Le service UBER, quant à lui, continue d’être offert en tout respect du cadre défini par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l’Électrification des transports.

En novembre 2017, Aéroports de Montréal, le Bureau du taxi de Montréal, Tourisme Montréal et la Ville de Montréal ont salué l’entrée en service de 365 véhicules taxis détenteurs de permis et arborant la signature visuelle « BONJOUR » à Montréal-Trudeau. Il s’agit d’une augmentation de 17 % du nombre de permis accordés en 2016.

ADM s’assure de maintenir une offre de transport variée. En plus du taxi, les usagers de Montréal-Trudeau disposent d’une panoplie de services qui comprend l’autobus 747, l’autopartage, la location de voitures ainsi que les navettes privées.

PUBLICITÉ ET COMMANDITES

En 2017, ADM a continué de diversifier ses revenus et de développer son offre publicitaire. En plus du renouvellement de plusieurs ententes avec des annonceurs de choix, tels que la CIBC, Audi, RBC, BMW et Air Canada, de nouvelles ententes publicitaires se sont notamment conclues avec Sinorama, Samsung, Acura, IBM et AquaBlu. Des commandites majeures ont également été reconduites, dont celle de la Banque Nationale pour le salon VIP à la porte 53, pour une durée de trois ans.

Parmi les autres initiatives marquantes, on notera l’implantation de deux nouveaux murs multimédias pour mieux informer et diriger les passagers, plus précisément à la sortie du point de fouille aux départs internationaux et domestiques et à proximité du nouveau comptoir d’information, ainsi que la collaboration avec Tourisme Montréal et les organisateurs du 375^e anniversaire de Montréal pour de l’affichage grand format sur le débarcadère et l’immeuble Aéroterm 5, un bâtiment situé à proximité du tablier.

DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER – MONTRÉAL-MIRABEL

En 2017, un deuxième projet industriel a vu le jour sur le site de l’ancienne aérogare de Montréal-Mirabel. L’entreprise Pro-Amino International, spécialisée dans la fabrication de suppléments alimentaires et d’aliments fonctionnels riches en protéines, a érigé sa nouvelle usine de 7 000 m² sur un terrain en bordure du boulevard Henri-Fabre.

Dans le secteur ouest du site, l’entreprise Transit-Nord Plus a construit, sur un terrain en bordure de la rue Irénée-Vachon, un bâtiment d’environ 1 800 m² qui abritera son siège social, ses opérations de manutention et d’entreposage ainsi que son centre d’entraînement.

Établie au parc aéronautique et industriel de Mirabel depuis 2005, l’entreprise Nolinor a accru ses activités de transport aérien sous forme de vols commerciaux nolisés. En plus d’avoir été sélectionnée comme transporteur officiel des Alouettes de Montréal, Nolinor transporte les travailleurs d’entreprises minières établies dans le Grand Nord québécois et canadien. Cette augmentation de ses activités s’est traduite par la location d’espaces additionnels sur le tablier industriel pour les appareils de l’entreprise, ainsi que d’espaces de stationnement supplémentaires pour les passagers.

Transport Robert a également augmenté sa capacité d’entreposage dans ses installations de Mirabel en louant des espaces additionnels dans les bâtiments Cargo A et Cargo D, d’une superficie totalisant 8 300 m².

Enfin, l’entreprise ADESA Montréal, spécialisée dans les encans d’automobiles, loue les stationnements de surface de l’ancienne aérogare afin d’y entreposer des véhicules. Ces stationnements totalisent une superficie d’environ 27 500 m².

DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER – MONTRÉAL-TRUDEAU

L’année dernière, ADM annonçait l’installation de Camions Volvo Montréal à proximité du site aéroportuaire. En 2017, un bâtiment de 4 366 m² a été construit pour accueillir ce concessionnaire. Le projet, complété en juillet 2017, comprend une quinzaine de portes de garage pour la préparation et l’entretien des camions, une salle d’exposition ainsi que 100 places de stationnement pour camions.

Enfin, ADM a conclu avec Air Creebec une entente de location d’espaces de stationnement pour les employés, d’une superficie totale de 27 500 m².



ingénierie et construction

PLANIFICATION

La croissance soutenue du trafic de passagers représente une bonne nouvelle pour la communauté montréalaise, mais elle entraîne des questions de capacité et de logistique en matière de planification des activités aéroportuaires, et ce, tant du côté ville que du côté piste. Ce type de planification doit prendre en considération les besoins immédiats mais aussi prévoir les enjeux à moyen et à long terme. En ce sens, Aéroports de Montréal a continué, cette année, à accorder une attention particulière aux stationnements d’aéronefs, aux installations de traitement des bagages, au secteur des arrivées internationales ainsi qu’aux installations de correspondance.

L’annonce du Réseau express métropolitain (REM) pose un défi colossal à l’aéroport Montréal-Trudeau, qui doit s’assurer d’être prêt à accueillir ce qui constitue le plus important projet de transport collectif depuis la construction du métro de Montréal. ADM a continué ses études techniques en 2017 et collaborera dès l’an prochain avec les consortiums retenus et la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) pour couvrir l’ensemble des chantiers nécessaires à la construction de la station et à sa connexion à l’aérogare. L’augmentation de capacité des débarcadères et des stationnements ainsi que la fluidité et la facilité des déplacements vers l’aérogare sont des éléments centraux de la planification à Montréal-Trudeau.

Pour assurer la fluidité des opérations dans un contexte de croissance, ADM doit voir à collaborer davantage avec les différents partenaires de la communauté aéroportuaire.

À titre d’exemple, la problématique des hyperpointes, notamment aux arrivées, soulève des enjeux avec l’AFSC. En 2017, ADM a continué à implanter des mesures visant à réduire la pression durant ces périodes, mais aussi à augmenter la capacité de traitement de la ligne d’inspection primaire, entre autres. Depuis quelques années, le positionnement de Montréal-Trudeau comme *hub* de correspondance a fortement stimulé ce marché précis et augmenté l’affluence à l’intérieur de l’aérogare. En 2017, près de 20 % de la fréquentation de l’aéroport provenait de passagers en correspondance. Aéroports de Montréal cherche donc des solutions pérennes pour répondre aux défis de la capacité de traitement de chaque type de correspondance et pour assurer la rapidité de ces connexions au bénéfice des usagers et des transporteurs. ADM étudie aussi de nouvelles façons d’augmenter l’efficacité du centre de correspondance, notamment en améliorant le processus de dédouanement et d’orientation des passagers.

Les prévisions de croissance du secteur international pour les années à venir sont élevées, notamment en raison de l’offre de nouvelles destinations (par exemple Shanghai, Tel-Aviv, Tokyo) et de l’ajout de fréquences vers l’Europe et l’Afrique du Nord. La salle de récupération des bagages internationale doit pouvoir répondre à ces besoins accrus. Pour ce faire, Aéroports de Montréal prévoit y ajouter, à court terme, un cinquième carrousel de récupération des bagages et, à moyen terme, un sixième carrousel.

Le réseau actuel des pistes offre une capacité de développement adéquate pour le très long terme. Cependant, dans une logique d’amélioration continue et de planification, ADM étudie des moyens d’accroître la performance des aires de trafic et d’appliquer le programme de gestion de leur cycle de vie afin d’offrir aux passagers et aux transporteurs des infrastructures de très grande qualité.

MONTREAL-TRUDEAU

Afin d’appuyer le développement du marché de la correspondance et de soutenir les efforts des compagnies aériennes en ce sens, Aéroports de Montréal a travaillé à améliorer les divers parcours de correspondance en collaboration avec les agences gouvernementales impliquées. Depuis avril 2017, tous les voyageurs arrivant à Montréal en provenance des États-Unis et de l’Europe peuvent se diriger, après le contrôle frontalier, à la porte d’embarquement désignée pour leur vol de correspondance domestique sans devoir quitter la zone stérile ni récupérer leurs bagages aux carrousels.

En juin 2017, la livraison du centre de correspondance au niveau des arrivées internationales fut déterminante et a permis de séparer plus tôt dans leur parcours les voyageurs en correspondance des passagers qui terminent leur voyage à Montréal et qui doivent franchir le contrôle frontalier. Grâce à ce nouveau centre, les voyageurs qui transitent par Montréal vers d’autres destinations peuvent désormais être contrôlés dans un secteur dédié aux correspondances, ce qui permet de réduire le flux de passagers traités à la ligne d’inspection primaire. Pour la saison estivale 2017, le temps d’attente moyen dans la zone des services frontaliers lors des périodes de pointe s’est d’ailleurs établi à 10 minutes, démontrant l’efficacité de cette mesure et de la collaboration avec le personnel de l’ASFC. De plus, aucun temps d’attente supérieur à 45 minutes n’a été recensé, alors que ce fut le cas à 27 reprises en 2016.

Par ailleurs, le centre de correspondance s’est vu décerner un prix dans le cadre du concours Élixir organisé par PMI Montréal, qui récompense l’excellence en gestion de projets.

L’accélération de la croissance du trafic de passagers à Montréal-Trudeau dépasse les prévisions initiales, ce qui entraîne notamment une augmentation du nombre de vols à accueillir et, par conséquent, d’aéronefs sur le tablier. Dans ce contexte, ADM a autorisé le budget nécessaire pour la réalisation des études et relevés, ainsi que la complétion des plans et devis, afin de confirmer l’envergure et le calendrier d’exécution d’un projet visant à augmenter la capacité de stationnement pour ces aéronefs. Il est donc prévu, dans un premier temps, d’ajouter quatre postes de stationnement éloignés pour aéronefs «code E» (gros-porteurs) pour les vols internationaux, postes qui sont convertibles en huit postes de stationnement d’aéronefs «code C» (moyens-porteurs).

À l’intérieur de l’aérogare, ADM a poursuivi le réaménagement du secteur Est du hall des départs domestiques et internationaux. Des travaux d’amélioration ont aussi été effectués sur certains parcours de correspondance.

ADM a poursuivi les travaux de réhabilitation de la voie élevée du débarcadère, au niveau des départs. Ces travaux visent principalement à en prolonger la vie utile jusqu’à son remplacement complet prévu d’ici une dizaine d’années, dans le cadre du réaménagement du côté ville.

Finalement, le projet d’agrandissement du secteur commercial et des salons VIP de la jetée internationale, complété en 2015, a reçu le prix d’excellence 2017 de l’Institut de la construction en acier, dans la catégorie «Projets commerciaux».

DESSERTE FERROVIAIRE

La CDPQ a continué à développer son projet de REM visant à relier le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l’Ouest-de-l’Île, la Rive-Nord et l’aéroport Montréal-Trudeau au sein d’un seul réseau de système léger sur rail (SLR) pleinement interconnecté avec le système de transport en commun actuel de Montréal.

Aéroports de Montréal est convaincue que la mise en service du REM sera structurante pour Montréal et bénéfique tant pour l’économie que pour l’environnement et le développement urbain. La liaison directe entre l’aéroport international Montréal-Trudeau et le centre-ville représentera une amélioration notable en ce qui a trait à la mobilité durable et à l’accessibilité pour la clientèle et les milliers de travailleurs de la communauté aéroportuaire.

ADM continue de se préparer avec minutie à l’arrivée de ce grand projet de transport collectif et a effectué des études préparatoires, y compris une étude de faisabilité, un programme fonctionnel au niveau de la station et des études techniques côté ville.

En 2018, ADM poursuivra les discussions avec la CDPQ et les consortiums choisis pour mieux comprendre les besoins techniques inhérents à la construction de la station et pour y arrimer conjointement les échéanciers de construction.

MONTREAL-MIRABEL

Les dernières années ont été particulièrement occupées au parc aéronautique et industriel de Mirabel avec la réhabilitation de la piste 06-24 et de la baie d’attente 06, la réfection du système électrique et d’installations connexes ainsi que le démantèlement du complexe d’aérogare de Mirabel.

En 2017, il n’y a pas eu de projets majeurs particuliers au parc aéronautique et industriel de Mirabel. Les travaux de réfection des chaussées côté air (tabliers, pistes, voies de circulation et baies d’attente) se sont poursuivis avec des investissements de 1,8 million de dollars.



développement durable

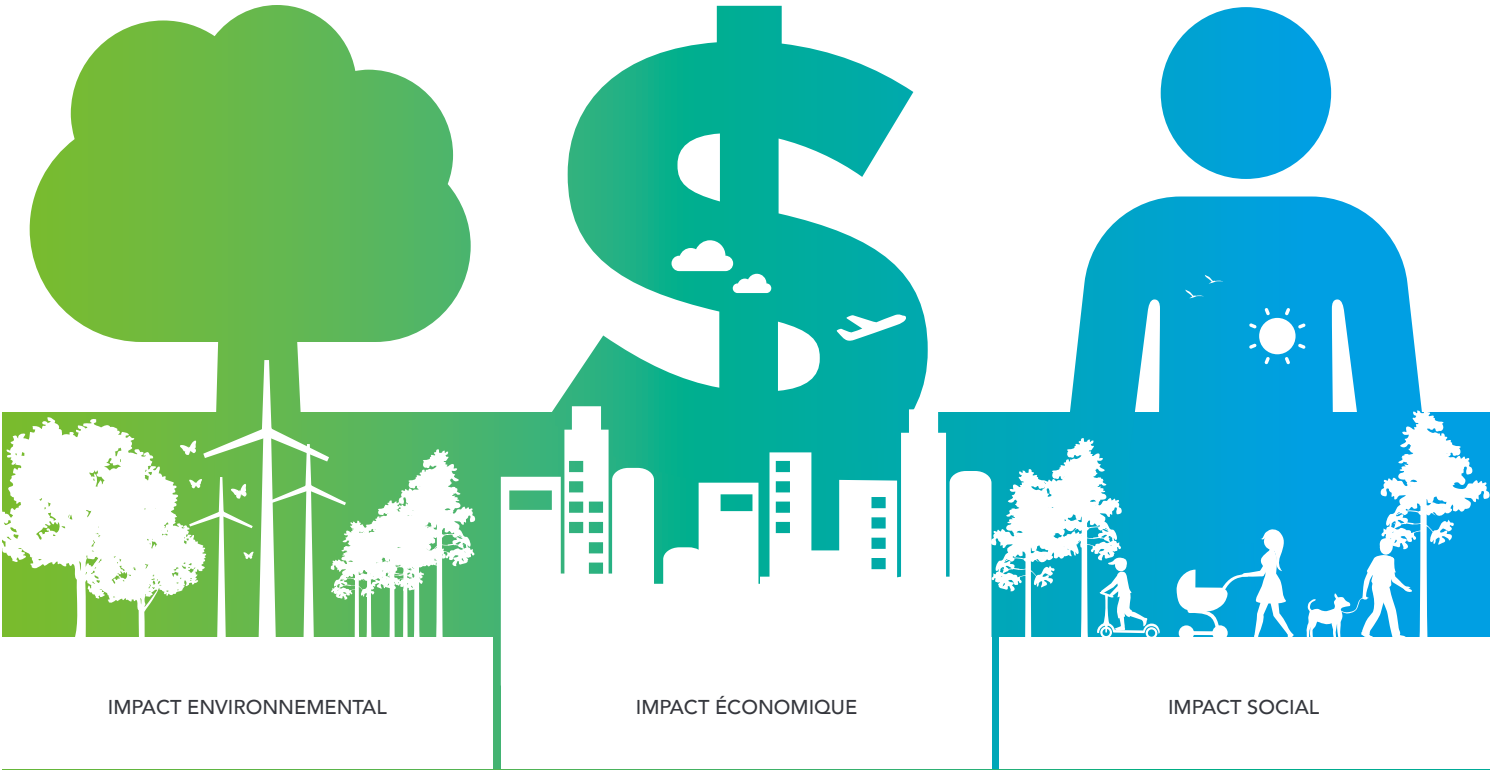
Sous l'effet combiné de la lutte aux changements climatiques et d'une conscientisation croissante des citoyens face à la protection de l'environnement, le développement durable est devenu une condition incontournable de succès pour toutes les organisations.

En 2017, Aéroports de Montréal a créé une vice-présidence Développement durable, ce qui témoigne de l'importance accordée à cet enjeu. Le développement durable est aussi l'un des axes importants de la planification stratégique de la Société et il sera intégré dans les projets de développement et les modes de gestion. ADM souhaite ainsi adopter des pratiques d'avant-garde en développement durable et s'associer aux engagements ambitieux pris par le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal.

ADM a également mis à jour son plan d'action en développement durable 2018-2022. Ce plan a pour objectifs :

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de ses flottes de véhicules légers et lourds
- L'atteinte de la carboneutralité de ses bâtiments
- L'obtention de la certification LEED pour tout nouveau bâtiment
- L'accroissement du volume d'achats effectués auprès d'entreprises de l'économie sociale

Ce plan engagera aussi ADM à compléter la démarche de gestion prévisionnelle de la main-d'œuvre et à élaborer des plans de relève pour les postes critiques et de haute direction. ADM compte aussi poursuivre une communication soutenue avec les communautés riveraines. Sa gestion visera ainsi à intégrer de manière équilibrée la croissance des opérations et l'impact sonore sur les communautés riveraines.



protection de l'environnement

Aéroports de Montréal vise à maintenir une cohabitation harmonieuse avec le milieu, particulièrement quant à la protection de l'environnement. Sa politique environnementale¹ définit les principaux axes d'amélioration en la matière.

En 2017, environ 2,8 millions de dollars ont été investis dans des projets d'immobilisations liés à l'environnement, notamment :

- L'installation d'équipements pour la gestion des matières résiduelles à la jetée internationale
- L'installation de compteurs d'eau à toutes les entrées de l'aérogare et des bâtiments connexes
- La construction du nouveau site de vidange de balais de rue
- L'installation de bornes de recharge additionnelles pour véhicules électriques
- Le remplacement des humidificateurs à boucles ouvertes par des humidificateurs à boucles fermées en vue de réduire la consommation d'eau potable
- La réalisation de différents projets d'économie d'énergie liés au système de chauffage, ventilation et air conditionné (CVAC) et de mise aux normes pour la détection de fuite de réfrigérants

ADM est aussi partenaire du Plan Montréal durable 2016-2020 ainsi que signataire de la Déclaration des aéroports en matière de durabilité (Airports Sustainability Declaration).

1. On peut consulter la politique environnementale d'ADM à www.admtl.com.

CERTIFICATIONS ET RECONNAISSANCES

Certification ISO 14001 pour le système de gestion environnementale (SGE)

Certification BOMA BEST niveau Or, attestant la bonne performance énergétique et environnementale de l'immeuble

Prix de l'immeuble de l'année, catégorie « Immeuble de rassemblement public », pour l'aérogare de Montréal-Trudeau, décerné par BOMA Québec au niveau provincial et BOMA Canada (TOBY Award) à l'échelle nationale

Certification *Airport Carbon Accreditation*, troisième niveau « Optimisation », une amélioration par rapport à l'année précédente

Certification LEED niveau Argent, pour le projet d'agrandissement de la jetée internationale

Prix Mérite de l'attestation Stationnement écoresponsable décerné par le Conseil régional de l'environnement de Montréal pour le stationnement du CNPV Charlie



protection de l'environnement

EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE ET ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

La réduction des GES est une priorité depuis plusieurs années. En 2017, Aéroports de Montréal a continué d’améliorer ses systèmes de ventilation par l’installation de variateurs de vitesse, réduisant ainsi la consommation d’énergie des moteurs des ventilateurs et des pompes, et le remplacement complet du système de ventilation de la jetée domestique. De plus, la configuration des systèmes de CVAC a été revue dans certains secteurs pour en augmenter l’efficacité.

Les bâtiments neufs ou en construction, comme l’agrandissement de la jetée internationale, sont dotés d’une enveloppe performante qui réduit les besoins en chauffage ou en climatisation. D’autres dispositifs tendent vers le même objectif d’efficacité énergétique, tels que portes tournantes étanches, régulateurs de vitesse sur les escaliers et trottoirs mécaniques, etc. Au cours de l’année 2017, cinq escaliers mécaniques supplémentaires ont été remplacés par de nouveaux escaliers munis de variateurs de vitesse. De plus, ADM a donné un mandat à une firme externe pour la réalisation d’un audit ASHRAE en vue d’optimiser la consommation énergétique et de réduire les émissions de GES attribuables aux bâtiments.

La Société favorise l’emploi de lampes DEL, notamment pour les feux de piste et les autres lampes côté air, pour l’éclairage des rues et pour l’éclairage intérieur. Elle pratique aussi le délestage la nuit dans les secteurs non occupés de l’aérogare. En 2017, le programme de conversion à la technologie DEL s’est poursuivi à Montréal-Trudeau sur la piste 06L-24R. Des luminaires DEL sont également utilisés pour tous les hauts mâts d’éclairage des nouveaux postes de stationnement d’aéronefs construits en 2017 au nord de la piste 10-28 et pour les postes de stationnement d’aéronefs construits au sud-ouest de la jetée transfrontalière.

De plus, l’éclairage DEL a été installé dans le SAS cargo à proximité du CNPV Delta, dans tous les CNPV et, finalement, dans les secteurs domestique et international de l’aérogare à l’emplacement des comptoirs d’enregistrement côté est, les bureaux des compagnies aériennes ainsi que les blocs sanitaires aux arrivées domestiques et à la barrière 58.

TRANSPORT DURABLE

Le transport durable occupe une place importante dans la stratégie environnementale d’Aéroports de Montréal. La flotte de taxis détenteurs de permis est notamment composée à 70 % de véhicules hybrides, soit 250 véhicules sur 365. Cette exigence permet une réduction de 8 689 t CO₂ éq, ce qui représente un retrait annuel de 2 630 voitures.

ADM poursuit aussi ses efforts de verdissement de sa propre flotte de véhicules légers qui sont mis à la disposition des employés pour effectuer leurs tâches quotidiennes. En 2017, une voiture électrique ainsi que cinq sous-compactes ont été ajoutées à la flotte de Montréal-Trudeau. De plus, la Société a mandaté la firme *Ecotuned Automobile* afin de procéder à la conversion électrique d’un camion léger actuellement propulsé avec de l’essence.

ADM est partenaire de l’initiative « Les employeurs s’activent pour la mobilité durable » de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et encourage ses employés, par le biais du programme Écono-Écolo-Pratique, à privilégier des modes de transport durable, tels que le covoiturage et le transport en commun, pour leurs déplacements entre le travail et la maison.

Afin de favoriser le transport actif dans le cadre du programme Écono-Écolo-Pratique, ADM a installé à Montréal-Trudeau deux bicibornes, soit des stations de réparation et d’assemblage de vélos, à l’intention des employés et des passagers. Elles sont situées respectivement à l’extérieur des arrivées domestiques, sous la rampe (près des supports à vélos) et au stationnement SS1 de l’HôtelPark (sous le Marriott).

La popularité du service de l’autobus 747 de la Société de transport de Montréal (STM) se maintient. En 2017, la fréquence de service a été bonifiée avec l’ajout d’une ligne « express » reliant directement Montréal-Trudeau à la station de métro Lionel-Groulx, ce qui représente une vingtaine de départs supplémentaires par jour. Désormais, les usagers bénéficient également d’un abribus chauffé pouvant accueillir près de 150 personnes.

Montréal-Trudeau poursuit ses discussions avec la STM pour améliorer la desserte de l’aéroport, notamment dans l’axe est-ouest.

Afin de participer à l’effort d’électrification des transports, ADM a aussi installé des bornes de recharge pour véhicules électriques dans le stationnement étagé, les stationnements pour employés et pour ses véhicules de service.

En 2018, ADM ajoutera d’autres bornes à celles déjà en place dans ses stationnements.

PROTECTION DES MILIEUX ET DES COURS D’EAU

Aéroports de Montréal exerce un suivi continu de la qualité des eaux pluviales, sanitaires et souterraines sur ses sites aéroportuaires. Ces programmes d’échantillonnages et d’analyses sont confiés à des firmes externes qui possèdent les accréditations nécessaires. Plus de 1 800 analyses ont été réalisées en 2017 sur des échantillons d’eaux pluviales et sanitaires prélevés aux différents exutoires de l’aéroport Montréal-Trudeau et du parc aéronautique et industriel de Mirabel.

Par ailleurs, la Ville de Montréal exploite à Montréal-Trudeau une station de mesure de la qualité de l’air. Les données recueillies sont disponibles sur le site Internet de la Ville.

Contribuant à protéger les cours d’eau et plus particulièrement le ruisseau Bouchard, les systèmes en place permettent de récupérer le maximum de glycol utilisé pour le dégivrage des avions et d’empêcher ainsi qu’il se retrouve dans l’environnement. Le centre de dégivrage est notamment doté d’un réseau de captation souterrain à la fine pointe de la technologie, et le glycol récupéré est traité pour être réutilisé comme dégivrant.

Compte tenu des conditions hivernales qui prévalent au Québec, le déneigement et le déglçage des pistes sont d’une importance cruciale pour la sécurité aérienne. Afin d’en réduire l’impact sur l’environnement, ADM utilise, depuis 2011 à Montréal-Trudeau, le formiate de sodium et l’acétate de potassium en remplacement de l’urée.

Les neiges usées provenant des routes, des stationnements, des tabliers et des aires de manœuvre des avions sont entreposées dans des dépôts aménagés à cette fin. Au printemps, les eaux provenant de la fonte des neiges sont acheminées dans un bassin de décantation permettant aux particules de s’y déposer avant qu’elles ne rejoignent le réseau pluvial.

De plus, des équipements de protection des cours d’eau, tels que des intercepteurs et des séparateurs, permettent de capter les hydrocarbures et matières solides qui pourraient se trouver dans les eaux pluviales. En 2017, ADM a installé un intercepteur de 150 000 litres dans le secteur du ruisseau Smith pour protéger les nouvelles zones de stationnement des aéronefs.

Par ailleurs, tout projet de développement, à Montréal-Trudeau et à Mirabel, doit faire l’objet d’une évaluation environnementale pour en déterminer les impacts potentiels sur l’environnement et proposer des mesures de mitigation. En 2017, aucun projet n’a été jugé comme étant susceptible de causer des effets environnementaux significatifs. De plus, Aéroports de Montréal maintient un programme d’inspection environnementale des chantiers afin de s’assurer du respect de l’environnement.



protection de l’environnement

PROGRAMME DE RECYCLAGE ET DE RÉDUCTION À LA SOURCE

Adhérant au principe des 3RV (réduction à la source, réutilisation, recyclage et valorisation), ADM s’est fixé comme objectif de récupérer 50 % de ses matières résiduelles. Le papier, le carton, le plastique, le verre et le métal sont récupérés au moyen de bacs de récupération multimatières répartis dans l’aérogare et les bureaux. ADM assure aussi la collecte des matières organiques dans les restaurants de l’aérogare. Plus de 1 300 tonnes de matières résiduelles ont été recyclées ou compostées en 2017, ce qui représente un taux de détournement de 43 %, comparativement à 36 % pour l’an dernier.

Diverses mesures ont été mises en œuvre en 2017 afin d’augmenter le taux de recyclage, telles que la poursuite de la distribution de bacs de récupération, notamment dans les salons VIP, la sensibilisation des employés des concessions, le contrôle de l’accès de la salle des compacteurs, la caractérisation des matières résiduelles des concessions de l’aérogare et des actions visant à améliorer la performance environnementale.

D’autres programmes établis de longue date visent la récupération des débris provenant des travaux de réfection ou de démolition, la réduction de la consommation d’eau potable et de papier, ainsi que l’organisation d’évènements écoresponsables et l’acquisition de produits et services écoresponsables. Le taux de valorisation des matériaux issus du démantèlement du bâtiment T125 est de 95 %. En ce qui concerne la démolition des bâtiments T107 et T110, anciennement occupés par Bombardier, le taux de récupération des matériaux de démolition est de 99,4 %.

ADM a également participé à un projet pilote d’écogestion de chantiers de construction en collaboration avec l’Espace de concertation sur les pratiques d’approvisionnement responsable (ECPAR), le Conseil du bâtiment durable du Canada – Québec et Groupe AGÉCO. Ce projet financé par RECYC-QUÉBEC vise à accroître les pratiques optimales en vue d’assurer la réduction à la source des résidus de construction.

VERDISSEMENT ET MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS

Dans le cadre de sa politique de l’arbre, Aéroports de Montréal appuie des projets de plantation mis de l’avant par les collectivités locales. En 2017, en partenariat avec Air Canada et le CIUSSS de l’Ouest-de-l’Île-de-Montréal, la Société a versé au projet du Groupe de recherche appliquée en macroécologie une contribution financière qui a permis le don de 150 nouveaux arbres et de 30 arbustes fruitiers ainsi que la création d’un jardin potager au Centre de la jeunesse et de la famille Batshaw à Dorval.

ADM a aussi contribué, avec de nombreux partenaires, au verdissement de la cour de l’école St-Germain dans le cadre du programme Éco-quartier (qui cible les cours d’école présentant des besoins importants en matière de verdissement) de l’arrondissement Saint-Laurent. Plus précisément, une zone de pique-nique a été aménagée, et six arbres matures ainsi que de multiples végétaux ont été plantés en bordure du terrain de l’école.

Dans le cadre du 375^e anniversaire de Montréal, un partenariat conclu avec le Jour de la Terre a mené à la plantation de 500 arbres sur le site de Montréal-Trudeau, aidant ainsi l’organisme à atteindre son objectif de planter 375 000 arbres en 2017.

Finalement, ADM a mandaté une firme pour traiter les frênes atteints de l’agrile du frêne situés dans le boisé le long de l’avenue Thorncrest à Dorval.

CONTRÔLE ET PROTECTION DE LA FAUNE

Aéroports de Montréal déploie d’importants efforts pour contrôler et protéger la faune autour de ses installations. Un suivi particulier est accordé aux oiseaux, compte tenu du risque qu’ils représentent pour la sécurité aérienne. Depuis quelques années, les harfangs des neiges sont de plus en plus nombreux à s’aventurer sur le site de Montréal-Trudeau en quête de nourriture. Au total, une centaine de ces bêtes ont été capturées et relocalisées, dont plus de 30 en 2017 seulement.

L’aéroport peut compter sur Services Environnementaux Faucon (SEF), une équipe multidisciplinaire unique au Canada, spécialisée en gestion de la faune et possédant plus de 25 années d’expérience. SEF contrôle chaque année plus de 150 000 oiseaux et mammifères sur les deux sites d’ADM.

Cette équipe offre aussi une formation exhaustive tant aux officiers sur le terrain qu’aux pompiers qui doivent intervenir en cas de problème. ADM prône les meilleures techniques de gestion de la faune. Ainsi, un nouveau système de mesure du risque faunique a été mis en place afin de mieux évaluer l’efficacité du programme de gestion de la faune et d’agir plus rapidement dans des conditions changeantes liées au risque d’impact aviaire.

En 2017, SEF a également travaillé en collaboration avec les directions de l’Environnement et de l’Entretien des terrains afin de trouver les meilleures solutions pour minimiser l’impact sur l’environnement des produits de lutte contre les insectes qui sont un attrait pour la faune. De plus, l’équipe a utilisé une technologie innovante pour la fabrication d’un piège adapté comportant une télécommande de longue portée pour la capture du harfang.

Tous ces efforts ont permis d’obtenir le plus faible taux d’impacts par 10 000 mouvements d’aéronefs des dernières années, malgré la présence d’espèces à haut risque.

Par ailleurs, en collaboration avec Alvéole, ADM exploite dans chacun de ses deux sites cinq ruches abritant plus de 300 000 abeilles. Une partie du miel récolté chaque année est remise à Moisson Laurentides et Moisson Montréal. De plus, le jardin mellifère aménagé à proximité des ruches de Montréal-Trudeau a été amélioré. En plus d’aider au travail des insectes pollinisateurs, ce jardin est devenu un havre pour la protection et la reproduction des papillons monarques. Soulignons que les certifications de Monarch Watch et d’Espace pour la vie lui ont été décernées en 2016.

Enfin, ADM a mis en place plusieurs autres mesures telles que l’essai d’un pesticide plus écologique pour le contrôle des sauterelles en bordure des pistes, ainsi qu’un contrôle de l’herbe à puce en bordure du ruisseau Bouchard sur le site aéroportuaire de Montréal-Trudeau.



protection de l’environnement

PRINCIPAUX INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX

	2017		2016	
	YUL	YMX	YUL	YMX
Consommation en énergie (GJ)	543 798	96 142	525 552	106 550
Électricité	426 872	47 805	422 449	54 955
Gaz naturel	58 716	31 096	51 198	37 446
Diesel	49 993	14 445	44 066	11 730
Mazout	300	501	434	0
Essence	7 917	2 295	7 405	2 418
Émissions de GES (t CO ₂ eq) ¹	7 280	2 865	7 297	3 181
Matières résiduelles générées, Aérogare et bâtiments d’ADM (t)	3 079	58	3 016	93,4
Matières résiduelles recyclées et compostées (t)	1 300	30,4	1 094	32,1
Opérations hivernales				
Quantité de formiate de sodium appliqué (t)	1 521	166	848	425
Quantité d’acétate de potassium appliqué (L)	281 042	54 781	186 756	58 816
Quantité d’urée appliquée (t)	35	429	0	30
Quantité de sels de voirie appliqués dans les stationnements et le réseau routier (t)	1 996	518	1 438	447
Quantité de glycol pur appliqué sur les avions (L) ²	3 240 493	336 225	2 610 989	264 975
Quantité de glycol recyclé à une teneur de 99,5 % (L) ²	1 521 726	n.a.	1 241 200	n.a.

1. Les émissions de GES peuvent être sujettes à des ajustements mineurs advenant des modifications des facteurs d’émission.
2. Quantité par saison 2015-2016 et 2016-2017.
Précipitations de neige : total de 245 cm en 2017 et de 192 cm en 2016.
Précipitations de pluie verglaçante : total de 30 mm en 2017 et de 44 mm en 2016.
Nombre de jours avec pluie verglaçante : 12 en 2017 et 12 en 2016.

DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR SUD-OUEST (LOT 7)

Le développement du secteur sud-ouest du site de Montréal-Trudeau (lot 7), autrefois loué à la Cité de Dorval et utilisé comme golf, est un exemple concret de développement durable.

Il s’agit d’un lot de 16 hectares contigu à la zone cargo sud. Rappelons qu’Aéroports de Montréal a avisé la Cité de Dorval, dès 2006, de son intention de reprendre ce lot à des fins de développement aéroportuaire. ADM a fait savoir depuis qu’elle compte utiliser une partie de ce lot pour y établir un poste de contrôle des véhicules en conformité avec les nouvelles exigences de Transports Canada en matière de sûreté.

Dans un souci continu d’amélioration de ses relations avec les riverains, ADM a consulté les citoyens des secteurs avoisinants pour l’aménagement paysager du lot. Une plantation de 500 arbres est également prévue en 2018.

Depuis le début de la planification, ADM a pris en considération les possibles impacts sonores pour les riverains. Une évaluation de l’augmentation des niveaux de bruit pour un développement de l’aéroport (en 2040) a été réalisée à l’aide d’un logiciel de modélisation selon la méthodologie de qualification de l’impact sonore proposée par Santé Canada. Afin d’améliorer son bilan en matière d’impact sonore dû au développement de l’aéroport, ADM construira un écran acoustique. Sa conception a débuté à l’automne 2017 et sa construction est prévue pour l’été 2018.

gestion du climat sonore

L’aéroport Montréal-Trudeau, qui occupe son emplacement actuel depuis 1941, est aujourd’hui encerclé par la ville. Le trafic aérien de l’aéroport représente donc une source de bruit urbain, mais celle-ci est relativement concentrée à proximité de l’aéroport et le long des axes de pistes. Elle touche aussi relativement peu de personnes par rapport à d’autres sources de bruit urbain présentes à Montréal.

Le bruit des avions provient de deux sources principales : les moteurs et les turbulences aérodynamiques. L’industrie de l’aviation civile s’efforce de réduire le bruit des avions à la source, en améliorant la performance des moteurs et l’aérodynamisme des appareils. Les avions, même les gros-porteurs, sont aujourd’hui beaucoup moins bruyants que dans le passé. Les plus vieux appareils sont d’ailleurs interdits de vol au Canada et les nouveaux aéronefs qui sortent de l’usine, tels que ceux de la C Series de Bombardier, sont plus silencieux que jamais. De fait, la circulation aérienne à Montréal-Trudeau génère substantiellement moins de bruit aujourd’hui qu’il y a 20 ans.

Par ailleurs, il est possible et souhaitable de réduire les impacts associés à la circulation aérienne en milieu urbain grâce à différentes mesures touchant, entre autres, la navigation aérienne et les opérations aéroportuaires. Mais la gestion du climat sonore doit aussi tenir compte de plusieurs autres réalités incontournables, incluant la sécurité aérienne, les besoins de la collectivité en termes de services aériens, les contraintes des compagnies aériennes, etc.

UNE RESPONSABILITÉ PARTAGÉE

La gestion du climat sonore autour de l’aéroport Montréal-Trudeau est une responsabilité partagée. Transports Canada est l’organisme réglementaire chargé de veiller au respect de l’application des procédures et des règles d’atténuation du bruit généré par le trafic aérien, et a le pouvoir d’imposer des sanctions aux pilotes et aux transporteurs qui contreviennent à ces règles. En vertu de son bail avec Transports Canada, Aéroports de Montréal a la responsabilité d’élaborer un plan de gestion du climat sonore, de mettre sur pied un comité consultatif et de traiter les plaintes relatives au bruit. Entre autres, la Société exerce, à l’aide d’un système ANOMS, une surveillance de tous les vols à Montréal-Trudeau afin de s’assurer du respect des règles en vigueur. Chaque fois qu’une irrégularité présumée est observée, Aéroports de Montréal en informe Transports Canada qui voit ensuite à prendre les mesures appropriées. En 2017, quelque 25 dossiers ont été soumis à Transports Canada pour enquête.

COMITÉ CONSULTATIF

Le Comité consultatif sur le climat sonore, présidé par ADM, regroupe des représentants de la Ville de Montréal, de l’arrondissement de Saint-Laurent, de la Cité de Dorval, de la Ville de Pointe-Claire, de Nav Canada (l’agence responsable des services de navigation aérienne), des transporteurs aériens, de Transports Canada, du gouvernement du Québec ainsi que des membres de la direction de l’aéroport. Il constitue un forum efficace d’échange d’information, de discussion et de consultation sur toute question relative au climat sonore, y compris l’utilisation effective et projetée du territoire riverain de l’aéroport et notamment les projets de développements résidentiels à proximité. Le Comité consultatif sur le climat sonore a tenu deux réunions régulières en 2017. Un sommaire de ces réunions est diffusé sur le site admtl.com.

ADM tient en outre des rencontres avec les représentants des conseils de ville ou d’arrondissement intéressés par les questions de climat sonore.

PLAN DE GESTION DU CLIMAT SONORE

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

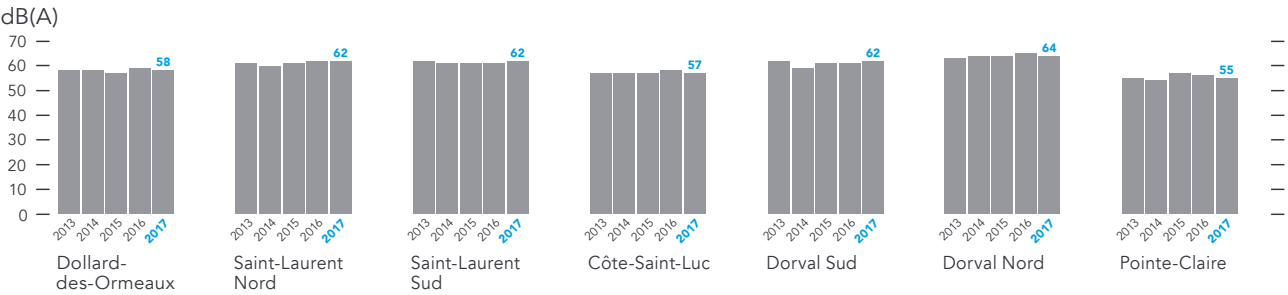
Les vols de nuit font l’objet d’une surveillance étroite à l’aide du système ANOMS et d’un suivi rigoureux des critères pour l’octroi d’exemptions. À l’exception de la période de 6 h à 7 h durant la saison hivernale, le nombre de vols durant les heures d’exploitation restreinte est stable. La grande majorité de ces vols sont effectués par des avions de moins de 45 000 kg qui ne nécessitent pas d’exemptions.

En 2018, Aéroports de Montréal entreprendra une révision de son plan d’action pour la gestion du climat sonore sur la base des meilleures pratiques de l’industrie.

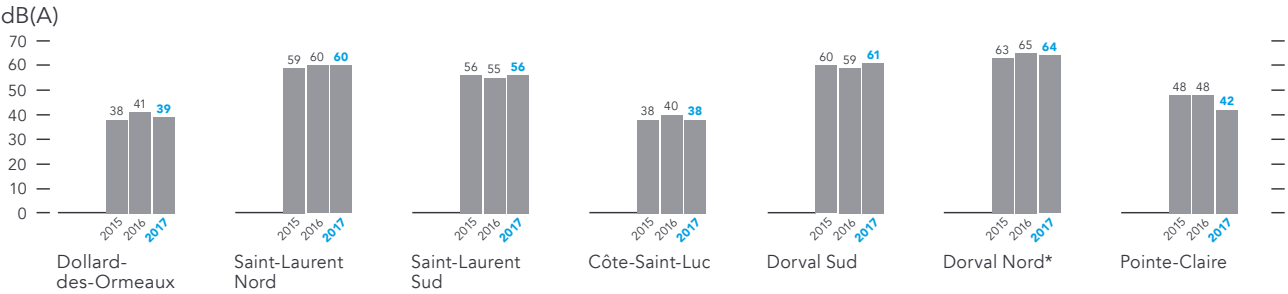
gestion du climat sonore

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

Le Leq total englobe toutes les sources du bruit mesuré à la station de bruit.



Le Leq avion englobe le bruit des avions mesuré à la station de bruit.



* La station de Dorval Nord étant très rapprochée de la piste (1 km), les niveaux sonores provenant des avions sont plus élevés.

MESURE DU BRUIT

ADM dispose de huit stations de mesure, dont une mobile, pour la collecte de données de bruit. Les stations fixes sont stratégiquement disposées le long des axes de pistes dans les secteurs résidentiels à proximité de l’aéroport. Ces équipements sont installés et calibrés par des professionnels indépendants, et les données recueillies sont analysées par des acousticiens professionnels. Le système étant lié aux données radar de Nav Canada, les mouvements d’avions peuvent être corrélés avec des données de bruit exactes.

ADM publie les niveaux de bruit Leq (*equivalent level*) enregistrés aux différentes stations de mesure de bruit autour de l’aéroport. Le Leq est également utilisé par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l’Électrification des transports et le ministère du Développement durable, de l’Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques comme indicateur de mesure du bruit. L’indicateur de bruit appelé Leq total, exprimé en décibels dB(A), est basé sur les données de bruit réelles recueillies à l’aide des stations de mesure de bruit. Il reflète le cumul des bruits évolutifs pendant une période donnée. Il caractérise bien la quantité de bruit reçue au cours de l’année. Il englobe toutes les sources du bruit mesuré par les stations de bruit. Trois types de rapports sont produits : bruit avions, bruit collectivité et toutes sources de bruit cumulées.

L’interprétation des résultats exige de tenir compte de différents facteurs, dont celui de l’atténuation du bruit par les bâtiments. Or, le facteur d’atténuation du bruit utilisé par l’Organisation mondiale de la Santé (OMS) est de -21 dB(A), et le facteur recommandé au Canada, de -26 dB(A) étant donné une isolation généralement meilleure en raison de notre climat. Dans ses présentations, ADM utilise le plus conservateur des deux, soit -21 dB(A).

Les niveaux de bruit avions mesurés en 2017 sont comparables à ceux de 2016. L’augmentation dans le secteur de Dorval Sud est principalement attribuable à une utilisation accrue de la piste 24G par rapport à 2016. Notons qu’en 2016, il y a eu une diminution du nombre de départs sur la piste 24G en raison des travaux de réfection.

COURBES NEF

L’évaluation du bruit perçu dans le voisinage de l’aéroport est effectuée en se basant sur la méthodologie du modèle NEF (*Noise Exposure Forecast*) développée par Transports Canada. Les résultats des calculs sont présentés sous la forme de courbes. La NEF sert de guide aux fins de la planification urbaine autour des aéroports.

Transports Canada recommande de ne pas aménager de nouveaux ensembles résidentiels dans les secteurs où le coefficient de prévision d’ambiance sonore dépasse 30. Si de tels projets sont réalisés en dépit de cet avertissement, une analyse détaillée du bruit devrait être effectuée et des pratiques d’atténuation du bruit devraient être mises en œuvre.

Les courbes NEF 30 pour 2016 (la dernière année pour laquelle on dispose de données) indiquent que la superficie de l’empreinte sonore de Montréal-Trudeau atteignait 19,2 km², ce qui représente une diminution de 55 % par rapport aux 42,2 km² enregistrés en 1995, l’année de référence. Le nombre de personnes résidant sous l’empreinte sonore a diminué de 89 % au cours de cette même période, passant de 39 421 en 1995 à 4 272 en 2016.

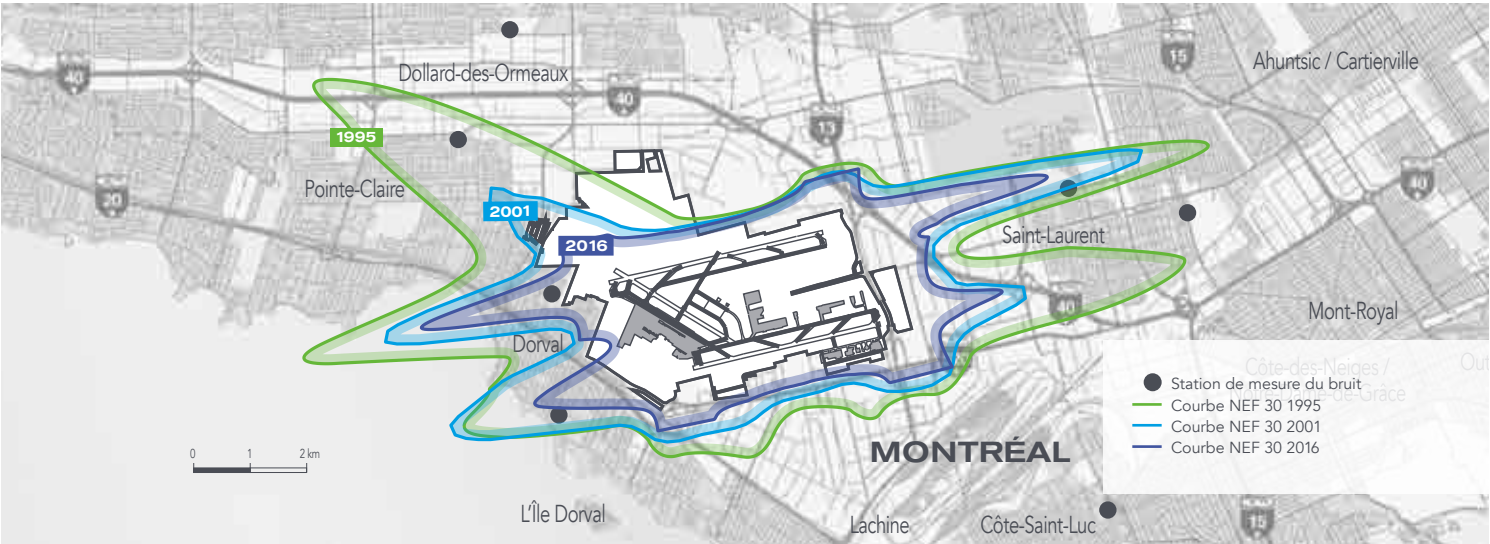
Plusieurs facteurs peuvent influencer l’étendue et la forme des courbes NEF : les travaux, les vols entre 22 h et 7 h (un vol équivaut à 17 mouvements de jour) et la flotte d’aéronefs exploités à l’aéroport.

ADM poursuit ses efforts pour l’amélioration du climat sonore en collaboration avec ses différents partenaires, particulièrement les transporteurs aériens.

INFORMATION DES CITOYENS

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

Enfin, une ligne téléphonique dédiée (514 633-3351) diffuse des messages d’information préenregistrés et permet aux citoyens intéressés de parler à une ressource spécialisée. Ils peuvent aussi communiquer avec ADM par courrier électronique (info@admtl.com) ou encore consulter son site Internet. Celui-ci comporte une foire aux questions sur le climat sonore et d’autres outils d’information sont en développement.



ressources humaines

UNE CULTURE DE SERVICE QUI CONTRIBUE À LA PERFORMANCE

À l’automne 2017, Aéroports de Montréal s’est donné comme objectif de faire évoluer sa culture d’entreprise vers une culture de service et entend accélérer cette transition au cours de la prochaine année. Cette évolution vise à mieux répondre aux besoins et attentes de la clientèle en cette période de forte croissance.

Une démarche de transformation à haut niveau a été entamée. Elle prévoit :

- Un diagnostic de la culture organisationnelle durant l’automne 2017
- Une définition de la culture de service désirée à l’hiver 2018
- L’élaboration d’un plan de transformation au printemps 2018
- Une période de mise en œuvre des changements (à venir – 2018-2022)

Dans ce contexte, l’approche de la gestion des talents est de plus en plus au cœur des préoccupations des gestionnaires et des employés d’ADM. En effet, des stratégies distinctives en matière d’attraction des talents, de détermination du potentiel des employés, de gestion du rendement, de développement des talents, de planification de la relève et des carrières et de gestion prévisionnelle de la main-d’œuvre permettent à la Société de s’assurer d’avoir la capacité humaine requise pour exécuter son nouveau plan stratégique, lancé en 2018.

ADM améliore chaque année son processus de gestion prévisionnelle de la main-d’œuvre avec comme objectifs d’identifier et d’évaluer les employés à haut potentiel afin de leur offrir des programmes de développement adaptés à leur situation et d’arrimer les besoins de main-d’œuvre de l’entreprise avec leurs objectifs de carrière. Ainsi, en 2017, ADM a pu mettre en place un tableau du potentiel de gestion. Ce tableau sera mis à jour annuellement.

Aéroports de Montréal maintient le programme *GestionAir*. La Société continue aussi d’offrir divers programmes de développement, tels les ateliers carrières, et une politique de formation généreuse qui favorise le retour aux études et la formation continue.

La démarche *Destination réussite* vise à rehausser la mobilisation et à concrétiser la vision d’employeur de choix, et repose en partie sur des sondages menés périodiquement par une firme indépendante auprès de l’ensemble des employés. En 2013, un premier sondage avait permis de repérer un certain nombre d’enjeux généraux de mobilisation et de bâtir des plans d’action en conséquence. En 2015, un second sondage a révélé une progression appréciable de 6 % du taux global de mobilisation, et ce, avec un taux de participation s’élevant à 77 %. En 2017, un troisième sondage a permis de mesurer le pouls organisationnel alors que la Société se trouvait dans une période de transition importante. Les résultats indiquent un maintien du taux global de mobilisation des employés à 64 % ainsi qu’une hausse du taux de participation des employés à 86,5 %.

POLITIQUES ET PROGRAMMES

Dans un souci d’offrir un environnement de travail stimulant, ADM a développé, au fil des années, plusieurs programmes et politiques, notamment : la politique d’équité en matière d’emploi, la politique de prévention du harcèlement, le programme de formation et de développement professionnel, le programme relatif à la diversité dans l’entreprise, le programme d’aide aux employés ainsi que le programme de reconnaissance Le Grand Merci. Aéroports de Montréal mise également beaucoup sur la formation continue.

Afin de respecter les plus hautes normes éthiques, l’entreprise s’est dotée d’un code d’éthique qui établit clairement les saines pratiques pour ses employés.

De plus, afin que tous les employés puissent bénéficier de l’information la plus à jour et la plus exacte possible, de nombreux outils de communication interne comme l’intranet, divers bulletins et un journal d’entreprise sont mis à leur disposition. En 2017, le journal *Montréal-Trudeau Express*, distribué à l’ensemble de la communauté aéroportuaire, s’est modernisé et est passé au mode numérique. Cette nouveauté s’inscrit aussi dans les efforts d’ADM pour mettre de l’avant des politiques plus écologiques.

Depuis quelques années, les enfants et petits-enfants des employés bénéficient du Programme de bourses d’études Pierre-Martin. En 2017, le programme a maintenu la bonification apportée l’an passé. Cinq bourses sont décernées chaque année : quatre de 3 000 \$ chacune pour des études universitaires (dont la bourse Henri-Paul-Martel pour des études en génie) et une de 1 000 \$ pour une troisième année de DEC technique ou encore de 500 \$ ou de 1 000 \$ (selon la durée du programme) pour un DEP.

Aéroports de Montréal offre une rémunération et des avantages sociaux compétitifs ainsi qu’un régime d’intéressement à l’intention des employés non syndiqués.

SYSTÈME DE GESTION DES RESSOURCES HUMAINES

Aéroports de Montréal souhaite être à l’avant-plan des innovations en matière de système modulaire de gestion des ressources humaines. Ainsi, le recours à la technologie nuagique (*cloud*) permet une plus grande flexibilité, tant pour les chercheurs d’emplois que pour les gestionnaires de la Société. L’approche nuagique permet aussi d’alléger le processus d’évaluation et de rétroaction entre les travailleurs d’ADM.

En 2017, l’équipe des ressources humaines a ajouté le module Formation au système nuagique, ce qui permettra en 2018 d’élargir l’offre de formation aux employés et de faciliter la mise en œuvre des activités de formation ciblées.

DOTATION

Au total, 138 postes ont été pourvus en 2017. Le programme de proposition de candidatures a mené à 25 embauches, ce qui représente environ 18 % des embauches totales. Le taux de roulement pour l’année 2017 se chiffre à 11,1 %. À la fin de l’année, l’effectif totalisait 573 employés réguliers.

RELATIONS DE TRAVAIL, SANTÉ ET SÉCURITÉ, SANTÉ ET MIEUX-ÊTRE

En 2017, Aéroports de Montréal a poursuivi ses efforts pour favoriser de saines relations de travail et améliorer les processus en matière de santé et sécurité. Le chantier de réflexion relatif à la modernisation des conditions de travail, à l’implication des employés et des syndicats dans la réalisation des changements et des objectifs de l’organisation, ainsi qu’à la planification de différentes initiatives pouvant allier performance individuelle, performance organisationnelle et intérêts collectifs, se poursuit.

En 2017, ADM a amélioré ses programmes liés à la santé de ses employés. Ces améliorations visent, par des pratiques et outils innovateurs, à promouvoir le bien-être individuel et collectif pour en favoriser les effets positifs sur les employés, leur famille et l’organisation. Concrètement, un Comité santé mieux-être, dont la principale responsabilité est la prévention des risques pour la santé personnelle des employés, a été mis sur pied cette année. Ce comité s’est réuni à deux reprises en 2017 et des rencontres mensuelles sont prévues pour 2018. Il travaille présentement à la diffusion de l’initiative Santé et à l’organisation d’activités telles que la tenue de conférences sur la santé psychologique, la promotion de l’offre de santé existante chez ADM, etc.

Le Comité de santé sécurité d’orientation (CSSO) s’est également approprié le mandat Santé, regroupant la santé et sécurité, et la santé et mieux-être. Des indicateurs de suivi de performance ont été conçus en cours d’année et permettront de mesurer les actions prises et leur contribution.

La transformation du système de gestion de la santé et sécurité au travail s’est poursuivie. Les comités locaux ont d’ailleurs réalisé des programmes de prévention des principaux risques ciblés en début d’année, soit les chutes et les incidents avec les véhicules. Cet exercice a permis, par l’échange et la consultation entre gestionnaires et employés, de déterminer des stratégies et des actions concrètes par regroupement d’emplois afin de sensibiliser les différents acteurs aux risques réels et à leurs mesures d’atténuation.

CONVENTION COLLECTIVE

En 2017, le Syndicat des employés de métiers (CSD) et Aéroports de Montréal se sont entendus pour le renouvellement de la convention collective pour une période additionnelle de deux ans. La convention collective arrive à échéance en mars 2020.

Le processus de négociation visant le renouvellement de la convention collective de l’unité des pompiers (AFPC), qui expirait le 31 décembre 2017, a débuté au mois de novembre. Les négociations se poursuivent en 2018.

La convention collective des gestionnaires de premier niveau (CSN) expire en fin d’année 2018, et la convention collective des employés administratifs, professionnels et du soutien administratif (AFPC) expire en décembre 2019.

PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES

Indicateurs	2017	2016
Employés réguliers	573	566
Formation (heures)	11 653	15 884
Postes comblés	138	128
Départs à la retraite	18	14
Taux de roulement ¹	11,1	8,77
Taux d’absentéisme	6,4	5,88
Taux de fréquence ²	3,4	2,5
Taux de gravité ³	84,1	73,3
Taux d’incidence ⁴	15,5	24,8

1. Pourcentage de l’effectif qui quitte l’entreprise au cours d’une année
2. Nombre de réclamations soumises à la CSST par 200 000 heures travaillées
3. Nombre de jours perdus par 200 000 heures travaillées
4. Nombre d’employés absents annuellement par 1 000 assurés

JULIE MORIN • DOMINIQUE CHAREST • PATRICK LEBEAU • SYLVIE BEAUCHAMP • MARCEL LAFLEUR • LYNE MICHAUD • FRANÇOIS LALLEMANT • SYLVIE PAGÉ • MÉLANIE BEAULIEU • RAYMOND LECOMTE • RENÉ SIMARD • MICHEL FILLION • BERNARD DUBÉ • JOSÉE PIÉDALUE • GILLES FORTIN • YVES DESPRÉS • MICHEL LÉVEILLÉE • GÉRALD VILLENEUVE • GILLES MARCIL • RICHARD DEMERS • DANIEL ST-PIERRE • DANIEL GAGNÉ • MARIO VALLÉE • ROBERT ARCAND • JOCELYNE FERLAND • LINE LANTHIER • ÉLIE ELHINDY • MICHEL ROY • CHRISTINE MELOCHE • DANIEL CINQ-MARS • JOANNE BERGERON • JOSÉ FERNANDES • LOUIS DESPINS • MANON LIBERSAN-LANIEL • MARIE-JOSÉE TAPP • PIERRE AUDETTE • BRIGITTE CHAN KWONG • ROBERT LEFEBVRE • PIERRE MARINEAU • PIERRE MOSER • JOHANNE NADEAU • PIERRE LALONDE • SIMON COUTU • LISE SABOURIN • RONALD THERRIEN • PIERRE-YVES ROY • GEORGES KAMRAN • STÉPHANIE LEPAGE • YVES BÉNARD • PATRICK DEMERS • ANDRÉ PICARD • DONALD CAMPEAU • STÉPHANE BOURASSA • CAROLINE BEAUDOIN • MIHAI POPESCU • PAUL FEX • JEAN GRATTON • JACQUES PARADIS • TALINE MISSAKIAN • SYLVAIN MASSICOTTE • SYLVAIN MARCHAND • YVES CHARLEBOIS • JEAN-FRANÇOIS TANGUAY • DENIS VINET • YVAN BÉLANGER • LINE MARIN • DIANE GOSSELIN • MICHEL GIROUX • SYLVAIN FAUTEUX • GUILLAUME DORVAL • GUYLAIN FORTIER • MARIE-HÉLÈNE DEVEAU • GUY MORIN • PIERRE MARSAN • HUGUES MASSICOTTE • RÉAL BRIEN • STÉPHANE ROLLAND • SYLVAIN LÉGER • JOCELYN FOURNIER • MARIE-JOSÉE GERMAIN • CAROLE LADOUCEUR • PAUL MONGEAU • MARC DE LA SABLONNIÈRE • DANIEL DINELLO • JEAN POIRIER • MICHEL VERMETTE • BRUNO GÉLINAS • LUC FORTIN • ANNIE SACCARO • FRANÇOIS VILLENEUVE • LYNE GILBERT • DENIS PICHÉ • PHILIPPE ALEXANDRE BRUNET • STÉPHANE BOUDRIAS • LUC CHARBONNEAU • ANDRÉ DULUDE • MICHEL LEGAULT • DIANE TELLIER • DANIEL ROSE • MARTIN LE JOSSEC • MARIE-ANDRÉE ABRAHAM • SERGE BOUCHARD • FRANÇOIS BERTHIAUME • NICOLAS SASSEVILLE • CHARLES AUBÉ • STEVE JODOIN • YVES CLOUTIER • DONALD DESROSIERS • MARTIN THÉRIAULT • MARIO CONTANT • LISE LAFLEUR • MARIE-CLAUDE RIVEST • FRÉDÉRIC GUÉNETTE • STÉPHANE LEMAY • ALEXANDRA RICHARD • DANY BOLDUC • YANICK CHOQUETTE • JEAN-MARIE BÉLANGER • LUC RENAUD • DOMINIQUE PICHÉ • SYLVIE CHARBONNEAU • ROBERT POULIN • JULIE DESPAROIS • FERDINANDO COLAVITA • PATRIZIA MARCHEI • STEVENS CASTONGUAY • YVAN LAFONTAINE • KARL BROCHU • MELANIE AUSSANT • JEAN-YVES JACOB • RÉMI SAVOIE • GENEVIÈVE MEUNIER • ROBERT OUELLET • PIERRE-LUC DUPRÉ • JOE LUGARA • SYLVAIN CORON • MARCEL-YVON BEAULIEU • LISE RICHARD • SERGE LAPIERRE • PIERRETTE BOISSONNEAULT • LOUISE DUPLESSIS • JOANA PANAGIOTOPOULOS • PAOLO SBRAGIA • CLAUDE BERGER • CHRISTINE TOUCHETTE • JEAN-PIERRE ROY • MARTIN GAGNÉ • LOUIS JONCAS • MARCEL BÉNARD • DANIEL DESLONGCHAMPS • SYLVAIN TAILLON • WALTER DAFOE • IVAN CHOUINARD • FABIEN BRETON • DAN CLAUDIU FRATEAN • ÉRIC LALONDE • FRANCIS LAPIERRE • RAYMOND PLOUFFE • NATHALIE DESROSIERS • JEAN-LUC VANIER • JEAN-FRANÇOIS LAUZON • JULIE BOISSONNEAU • GERMAIN GIROUX • MARIE-JOSÉE BOYER • BENOÎT MARCIL • GENEVIÈVE LACOSTE • DANIEL GOBEIL • SIMON LALANDE • YVON HUNTER • FRANÇOIS PRIMEAU • JEAN-MARTIN BÉLISLE • PASCAL MARSAN • MARC-ANDRÉ TURCOTTE • JASEN BEAULIEU • DIANE LUSSIER • HOURIA SAADALLAH • SÉBASTIEN CHAMPAGNE • RICHARD LAFOND • PATRICE JALBERT • PATRICK GINGRAS • GUY LANDRY • GUERDY LOUIS-JACQUES • PASCALE BOUCHARD • MARIO FORGET • DIETMAR SCHARNITZ • JOËL DAUPHINAIS • JULIE LAROSE • DENIS BOUCHER • FRÉDÉRIC CAMPEAU • MARC TÉTRAULT • MICHEL DUPRAS • ÉRIC LALONDE • YAN DOYON • PATRICE FORTIN • GILLES TURCOTTE • ANNE MARCOTTE • BENOÎT TESTE • ÉTIENNE THERRIEN B. • IVONNE VELEZ • SÉBASTIEN TURCOT • JOSÉE DUBOIS • SERGE CÔTÉ • MIGUEL ROSALES • CLAUDE HURTUBISE • YVES GUÉRIN • LUC PAULIN • MARC-ANDRÉ CHRÉTIEN • VALERIA MURIEL • LUCE BUREAU • RYAN MEMBRENO • MICHELLE DELISLE • IVAN GIAMPALMA • DAVID-YOAN DENIS • MARC-ANDRÉ ALLAIRE • NATHALIE BRISSON • DANY OUELLET • RÉMI PERRON • LUC VEILLEUX • DANIEL CHAMASS • GUYLAINE THIBAUT • MARTIN RHEAULT • ALEX PAYER • YANICK BÉLISLE • RICARDO MENDOZA • MARC VALLIÈRES • FRANÇOIS DIONNE • NATHALIE BLANCHARD • DARREN KLENK • CHERLEY THÉARD • CLAUDE GAUTHIER • J.A. DENIS LEDUC • JEAN-SÉBASTIEN LORD • YAN LAVOIE • BENOIT HAMELIN • LUC BÉLANGER • RICHARD TÉTREAULT • RENÉ ROY • SYLVAIN JUTRAS • BENOIT BISSONNETTE • GUY CHAMPOUX • OSCAR LANDAVERDE • JOE PELUSO • SIMON LAFRANCE-THIBODEAU • MÉLANIE BOISCLAIR • PASCAL ST-ONGE • AMÉLIE CÔTÉ • SIMON LAFRANCE • DENIS ARSENAULT • MARTINE LEMIRE • DOMINIC LANDRY • JACQUES CARLOS • YANNICK PHANEUF • RENÉE LABEL • MICHEL VERTEFEUILLE • KIMBERLY ANN BOIS • ESAT MUSA • FRANCIS BULLAERT • STÉPHANE PICARD • ALAIN BÉGIN • PATRICK GENDREAU • BENOÎT ROCHON • JEAN-CLAUDE MARTEL • YANICK ADAMS • ÉRIC CLÉMENT • GILBERT BOUCHARD • STÉPHANE HAMEL • MICHEL CRÊTE • MICHEL BRAULT • STACY MCNEVAN • MARIO DUMOUCHEL • PATRICK ST-AMAND • FANNY BRASSEUR • PHILIPPE HOULE • RONALD LEDUC • MARIO MICHEL ACLOQUE • GHISLAIN OUELLET • ALEJANDRA JUGE VELEZ • GUY CRÊTE • CYNTHIA HURTEAU • MARTIN GAMACHE • LYNE CHALIFOUX • DENIS BOUCHER • ALEXANDER LEONARD • GAÉTAN BROUSSEAU • JEAN-CHRISTOPHE LABRUGUIÈRE • GINETTE BENOIT • MICHEL PROULX • VANESSA SÉVIGNY • DOMINIQUE LATRAVERSE • DIANE BOURQUE • MÉLANIE SARRIS • FABIENNE SAINT-PIERRE • RÉJEAN GAUMOND • ÉLODIE SEREX • GINETTE CYR • OSCAR CHACON MENDOZA • SIMON RIQUIER ST-PIERRE • PIERRE GONY • ÉRIC LEGAULT FORGUES • ISABELLE TÉTRAULT • IVETT GORENA KLARIC • ROCK MARTIN CHAPADOS • BENOIT MASSON • RACHEL JUNEAU OUELLET • ALEX BONAZZUOLI • SÉBASTIEN CHAMPION • JONATHAN GINGRAS • STÉPHANE BÉLISLE • NATHALIE ST-AUBIN • MARIO GIROUX • ÉRIC GODMER • SYLVAIN BÉLANGER • SIMON BÉLANGER • MARCEL BOURDEAU • CHARLES QUINN JR • LORRAINE FURNEL • YASMINE ALLOUL • GUY RICHER • NICOLAS-FRIDOLIN SIMARD • YVES MARMEN • DOMINIC PAILLÉ • MICHEL BÉGIN • JULES LAMONTAGNE • EVE-EMMANUELLE BRISEBOIS • JULIEN GIRARD • NADIA DE CHAMPLAIN • MOSTAFA SBAIT • NIKI ELIAS • MARC-ANDRÉ CÔTÉ • ÉRIC MONTPLAISIR • PIERRE BOILY • ÉRIK GROENEVELD • JONATHAN DUCREUX • AMÉLIE MARCHAND • JESSICA BSELIS • KARIMA BENDAOUED • MARTIAL MAILHOT • BENOIT PATRICK HUNEAULT • MARTIN BROCHU • SIMON DAZÉ-GARANT • SIMON FRANCOEUR • ANDRÉ COURCHESNE • ALAIN BRISEBOIS • HUGUES MARTIN • FRANÇOIS DIONNE • STEVE PARENTEAU • SIDY DOUKOURÉ • PHILIPPE LARIVIÈRE • SIMON LEBLOND • SERGIO VALENTE • CAROLINE HOULE • PIERRE ÉLIE • JEAN BÉRUBÉ • CAMILLE JR BÉLISLE • MARIE-CLAUDE DESGAGNÉS • CAROLINE BOUCHARD • ABDELOUAHID TADIMI • JEAN-MARC DEBON • KODJO BLAGOGEE • NASREDDINE TISSAOUI • KARINE LA SALLE • JEAN-CHRISTOPHE CÔTÉ • PHILIPPE DUSSAULT • LUC BÉDARD • CHRISTIAN BERGERON • JOSÉE THIBEAULT • KARINE RICHARD O'CONNELL • DONALD CHAMPAGNE • ALEXANDRA CANTOS • NATHALIE BOISVERT • PIERRE GAGNON • VINCENT CHARTIER • OLIVIER PRÉFONTAINE • FRANÇOIS-XAVIER HÉBERT • SYLVAIN BEAUVAIS • MARIE-NOËLLE CÔTÉ • BENADAD MENTOR • MARC-ANDRÉ LEGAULT • SONIA KARAM • ALEXANDRE JACQUAZ • CHRISTIAN DALLAIRE • CARMEN LEDUC • PIERRE CUSSON • KARL RIOUX • MARYSE DELAGE • PIERRE ST-DENIS • VINCENT CORMIER • ANNIE CHÉNIER • ALAIN CLOUTIER • ÉRIC MARTEL • YANICK LAJEUNESSE • VINCENT BEAUCHAMP • MAXIME TURGEON • MAXIME CLERMONT • NICOLAS BOUCHER • MYRRHA DUBÉ • VICKY NAJIAR • PIERRE-LUC CORON • ROY TÉODORO LANDICHO • ÉRIC LATREILLE • CHANTAL DELEUIL • MARC-ANDRÉ BLEAU • CARLOS SANCHEZ

GRAND MERCI À TOUS NOS EMPLOYÉS

• CLAIRE LEFORT • CAROLINE OUELLETTE • REXHEP HALLULLI • DANIK LAURENCE • ANNE-MARIE URBAN • DIDIER DORVIL • LOUISE OUELLET • JONATHAN BATHURST • FRANÇOIS MOUSSETTE • FIONA ROBERTSON • LOUIS DRZYMALA • JEAN-PHILIPPE GUÉNETTE • JOSÉE SIMEONE • HÉLÈNE BÉLANGER • FRANCIS LABRIE • MATHIEU GODBOUT • FRANCOIS PELLERIN • ANTOINE FAUCHER • BENJAMIN RATHÉ • JEAN-PHILIPPE BEAUDRY • PATRICE BRUNELLE • DENIS JOLY • MARC PETERSON • ÉRIC CORBEIL • PIERRE BEAUCHAMP • LUC BERTHIAUME • JONATHAN CHALOUX • MATHIEU HÉTU • GÉRALD AUBÉ • LOUISE DUBOIS • STÉPHANIE FORTIER • DANIEL GAUDET • CLAUDE VALLÉE • YOUNES SARRADI • ANNIE RUEL • GERLANDO NERI • ROSELYNE HÉBERT • DANIELLE LITTLE • MATHIEU JALBERT • PIERRE ST-ONGE • IAN MÉNARD • YAJYAVALK CANNIAH • FRANÇOIS GAGLIARDI • ELIZABETH DABZAT • ALEXANDRE BERTRAND • PHILIPPE GAGNON • VICTOR DELIA • PIERRE LACOSTE • JOHANNE BACHA • FRANCOIS ROBERT • MARTIN CATTANEO • SYLVAIN BELLEFEUILLE • MARIO RANELLUCCI • YOURI THONON PERRAS • CHARLES GRATTON • MARTIN BLAIS • LUCAS DONATO • PIERRE BEAULIEU • GUILLAUME MARTIN • PATRICK LEVERT • PIERRE-MARC BOULANGER • EVAN ALLEN WONG • JEAN-FRANCOIS LARIN • PASCAL MARTIN • SYLVAIN MARTEL • RICHARD PARENT • ROBERT LAUZON • LOUIS-PHILIP FAFARD MONGEAU • SARAH TALBOT • ÉRIC BEAULIEU • HUGO BRUNET • NATHALIE DUBÉ • YUBISAY FEBRES • MARTINE ST-ARNAUD • ROGER ABDO • MAXIME ROY • MATHIEU BLAIS • LAKDAR KAMOUCHE • MICHEL DUVAL • MARIE-FÉLICITÉ GIGNAC • GENEVIÈVE RIOUX • YVES MALO • RAWAA AL RISHAN • DANIELLE PILON • NANCY PRICE • TANIA MAJOR • AYMERIC DUSSART • PAULA FERNANDES • SABINE MITRI • JEAN ST-PIERRE •

JEANNINE HAINEAULT • ANGEL SANABRIA • MATHIEU CHOQUETTE • NOEMI LOPEZ • NATALIA LAHSSINI • SYLVIE GRAVEL • MICHEL CHIOCCHETTI • MICHÈLE VERREAULT • DOUGLAS BLAKE • BENOIT LAVALLÉE • FRÉDÉRIC NADEAU • LUKA BESSETTE • FRANCIS VANIER • ELLEN GAUDET • ÉRIC CHOUINARD • RICHARD PAULIN • DANNY BÉRIAU • OLIVIER MASSIE • SABINO TOBON RAMOS • DANNY LEFRANÇOIS • CLAUDE RUEL • DAVID ROCHON • PATRICK GAUTHIER • MARC-ANTOINE DAWSON • KOKOUTSE EVODA • CHRISTOPHER-ÉLIE HONEINE • FRANÇOIS COUSINEAU • LIETTE MÉNARD • SOPHIE RIOPEL-GEWELT • FRANCIS LAFONTAINE • XAVIER DORION • DANIEL KELLY • LAURENT MARTIN • JAISON DECELLES • KATHY BAIG • JONATHAN MARCEAU • SYLVAIN BROUILLETTE • SAMIRA AISSOU • WILLIAM RENKE • ALAIN-ANDRÉ PERRON • DANIE LEMAY • AMINATA FOFANA • LAURA YULIANA DIAZ GUTIÉRREZ • HUGUES CHARBONNEAU • CHRISTOPHER DIXON • ANGÉLIQUE TROTEL • MÉLISSA DESROCHES • PATRICK LAUZON • JEAN-FRANÇOIS ABOUD • NADA HNAINÉ • ALEXANDRE EMERIC • BENOIT POLIQUIN • DOMINIQUE DELATTRE • MICHEL POUPART • ANTONIO PETRECCA • ALAIN KLIMCZAK • SÉBASTIEN ARNAUD • PASCAL GENEST • MARCO DUBÉ • ALAIN MORISSETTE • MICHEL ARCHAMBAULT • RICARDO GONZALEZ • ÉRIC QUESNEL • NANCY NOËL • ANICK POIRIER • SYLVAIN CLOUTIER • ANDREAS KLEIN • ISABELLE GRENIER • LEE MARTIN • ALEXANDRE SIMARD • ANY T. FRÉGEAU • CHRISTIAN NANTEL • JEAN-MICHEL MASTROGIUSEPPE • JOSÉ GONÇALVES • JONATHAN FORTIN • MICHEL AUDET • KARINE BLAIS • GUILLAUME DUMAIS • MARYLÈNE MARTEL • RÉJEAN FORTIN • ERWIN BANNO • JESSICA MOYAERT • MICHÈLE HADDAD • HANEN DHAKOUANI • MIREILLE DUPUIS-MEUNIER • MARC ROBILLARD • IRMA DI GIACINTO • SID-AHMED TALEB • SEBASTIEN TAPP • CATHERINE PHAN • ARTHUR BOIDIN • MARC-ANDRÉ GEOFFRION BÉDARD • MARC-ANDRÉ THERRIEN • PHILIPPE MARTEL • JULIE LEDUC • PIERRE-ANDRÉ LEFEBVRE • TROY MORREN • ALEXANDRE DESORCY • PIERRE BELLEMARE • PIERRE FOURNIER • MATHIEU GAGNON • EMANUELLE ROY-PARADIS • YOUNES BOUDA • MOUNIA HATIMI • MATHIEU RIMBAUD • ALEXANDRE BRIE • ELSA VALÉRIE DURÉ-GABRIEL • EVELINE VUONG • CARL GAGNÉ • YVES GAGNIER • ÉDITH LAJULE • RIM MANSOURI • LAURENCE CUSSON • ANTOINE CHARBEL • MARTINE VIAU • CHAO-CHUN WANG • JESSICA DESCHÊNES • MAXIME BRIE • JONATHAN DESROSIERS • WILLIAM CARRERA • OLIVIER BEAUSÉJOUR • DAVID THÉORÊT • MARIO LAMPRON • BERNARD LAMOTHE • JONATHAN BLAIS • AZIZ AMEZIAN EL KADDAOUI • BRUNO TUFFELLI • RICHARD SERRI • DANY BROUSSEAU • JOCELYN PRONOVOST • GUILLAUME PRUD'HOMME • SAWSAN EID • ALEXANDRE DELING • GUSTAVE MORIN • GUYLAINE GAUTHIER • MATHIEU MORIN • CARLOS GONZALEZ • CLAUDIA CACERES • MÉLANIE MAHER • RONALD BARAKETT • ANDRÉE DUBIEL • MARANDA JAIPAUL • BRIGITTE BÉLAIR • LÉO ROY • SIMON TRÉPANIER • CARL LAJOIE • JEAN-FRANÇOIS VIVIER • FATEMAH MUHAMMAD • ALEXANDRE LAVERDIÈRE • JAMES JEAN ELDEBS •

ÉMILIE ROY • VALERY L. TARTAGLIA • FLORENT LEBOURG • KARIM BENANI • MARGUERITE KARTERIS • HAMED BEN FREDJ • JOCELYNE LADOUCEUR • LÉANDRE BRISSON • DANNY COVENEY • FARID LOUMI • GLAUCIMERY DE OLIVEIRA • PHILIPPE STAS • YVES BEAUSOLEIL • SIMON LATRAVERSE • SAMUEL BÉRARD • CHANTAL MARCEL • ALEXANDRE GIROUX • DANIEL CLOUTIER • NICOLAS DAOUST • YANNICK ARCHAMBAULT • MARISKA VEILLEUX • EMILIE LISTER • LARA ZAHABI • STÉPHANIE CHÉHADÉ • DOMINIC CAMMARATA • BENOIT CORBEIL • KARINE SINCLAIR • ABDENASSER BOUZRIG • RAMZ ADLA • MARTIN RHAINDS • FÉLIX B. MORIN • JEAN-GABRIEL CÔTÉ • LINDA LEDOUX • DOMINICK LEDOUX • PAUL DUROCHER • YANNICK LABRIE-LUSSIER • JEAN-FRANÇOIS MILLS • JÉRÉMI LAMBERT LAROCHE • PATRICK GENEST • PIERRE-MARC SÉGUIN • LUC POIRIER • GILLES MARTEL • VINCENT CARRIÈRE • MATHIEU BADER • SAID AZANAR • PIER-LUC THERRIEN • NORMAND TOUGAS • JULIE LAUZON • GINETTE MAILLÉ • YVON BOUDREAULT • CHRISTIAN CÔTÉ • NADJI BRASSARD TREMBLAY • NADINE SCHLAGER • ELISABETH LAVOIE • JACKIE OBAS • KARYSSA PRIMEAU • LUCIO FERRARO LUDWIG • PIERRE LOYER • JULIE SORIANO • JULIE MOISAN • NAOMIE LAVOIE • JESSICA TELLO-TATES • JYOTI PATEL • ALEESHA JEAN-LOUIS • RALPH SAKKAL • SARAH NEWMAN • ELIZABETH REGINA LOPES • CAMILLE LOYER • ANDRÉA QUESNEL • MYRIAM LÉCAVALIER • ALEXANDRE RINGUET • ROXANNE DESCHAMPS-JETTÉ • JEAN-FRANÇOIS BROSSOIT • YVON LATREILLE • JOSÉ OSORIO • MARIE-JOSÉE DELORME • MÉLANIE DAIGLE • YANNICK LEROUX • BIANCA CHÉRY • ANNE-SOPHIE HAMEL-LONGTIN • FABIENNE ROSSIGNOL • JUSTINE BOULIANNE-GOBEIL • SYLVIE MARIE HÉROUX • NADIA OROBELLO • STÉPHANE LARIN • PARMOD SHARDA • MARIA KELLY RYBALCHENKO • KAOUTAR EL GHAZI • RAMA MOUJAJER • EMY NZAU • LAURENT BEAUREGARD • NANCY CÔTÉ • DANNY LESSARD • MAXIME RICHARD • DAVID PELLETIER • JEAN-SIMON L. THÉORÊT • RICHARD ASSELIN • ÉRIC BESSETTE • GUY ROBICHAUD • JOSÉ MEDEIROS • NICHOLA PAQUETTE • JAN-MICHEL TAILLEFER • SOPHIE PRÉGENT • STÉPHANE BOUCHARD • CHANTAL LAROCHELLE • FRANCIS LAROCQUE • ÉRIC PAQUET • MARC-ANDRÉ GOSSELIN • MARTIN FILIATRAULT • JÉRÉMY CRÊTE-PAYMENT • ANNIE LACROIX • PATRICK GOULET • FÉLIX VALOIS 🍀

partenariats, arts et culture, et implication sociale

PARTENARIATS

Soucieuse d'être un acteur dynamique et intégré à sa communauté, Aéroports de Montréal s'assure de conclure des ententes fructueuses avec de nombreux organismes, entre autres la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Montréal International, AéroMontréal, Tourisme Montréal, la Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal et la Chambre de commerce de Mirabel.

ADM a également contribué, avec la Banque Nationale, à la réalisation du projet Bleu de Bleu par l'artiste Alain Païement. Cette œuvre d'art audacieuse, qui s'étend sur 6 km le long de l'autoroute 20 à partir de l'aéroport jusqu'au centre-ville de Montréal, a été inaugurée le 12 septembre 2017 au Musée d'art contemporain dans le cadre des célébrations du 375^e anniversaire de Montréal.

De plus, ADM et le Musée d'art contemporain ont signé une entente de partenariat dans le cadre de l'exposition *Leonard Cohen : une brèche en toute chose/A Crack in Everything*. Pour l'occasion, le « Montréal » en façade de l'aérogare Montréal-Trudeau a fièrement arboré le chapeau du célèbre auteur-compositeur-interprète montréalais durant tout le mois de novembre.

À l'automne 2017, afin de soutenir les jeunes Montréalais désirant se lancer en affaires, ADM a créé le Fonds ADM/375 idées en collaboration avec le Conseil des gouverneurs de la Société des célébrations du 375^e anniversaire de Montréal et la Jeune chambre de commerce de Montréal. Ce projet socioéconomique permettra l'attribution de microcrédits à de futurs entrepreneurs âgés de 18 à 40 ans.

En toute fin d'année, ADM a conclu un partenariat avec l'Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec (ITHQ) afin de s'impliquer activement dans les célébrations du 50^e anniversaire de l'Institut. Montréal étant reconnu partout dans le monde pour sa gastronomie et la qualité de ses restaurants, qui représentent un atout fort attractif pour le tourisme, il était tout naturel pour la Société de s'associer à l'ITHQ, qui forme la relève et contribue à faire de la métropole un lieu des plus accueillants.

ARTS ET CULTURE

Fière de promouvoir les talents artistiques locaux, Aéroports de Montréal a la volonté de refléter le dynamisme de la culture montréalaise. Misant sur ses installations, Montréal-Trudeau propose une vitrine exceptionnelle aux œuvres d'ici. L'Aérogalerie offre aux passagers et aux visiteurs un accès privilégié à une variété d'expositions axées principalement sur Montréal et sur l'aviation, et réparties en différents endroits stratégiques de l'aérogare.

Parmi celles-ci, soulignons :

- L'exposition de Francis Hallé, produite par Museo, éditeur des ouvrages portant sur les 50 ans de recherches scientifiques de l'auteur, notamment le troisième volume consacré aux expéditions du Radeau des cimes. Cette exposition visait à faire découvrir l'importance et la richesse de l'arbre, et a été présentée dans le cadre d'un partenariat avec le Jour de la Terre.
- Une exposition sur l'industrie de l'aérospatiale au Québec avec la collaboration des partenaires de la grappe aérospatiale. Cette exposition démontrait comment Montréal est devenue le plus grand pôle aéronautique au Canada et le troisième en importance dans le monde.
- Une exposition sur le 150^e anniversaire du Canada regroupant 60 œuvres créées par l'organisme VIBE Arts et des jeunes provenant de diverses villes canadiennes.
- L'exposition « Aime comme Montréal » présentant 21 couples interculturels montréalais inspirants, capturés dans leur quotidien, afin de mettre de l'avant leur contribution au dialogue social. Fruit d'une collaboration avec l'organisme Diversité artistique Montréal, ce photoreportage a fait l'objet d'un livre et d'une grande exposition organisée avec le Musée des beaux-arts de Montréal dans le cadre de la programmation officielle du 375^e anniversaire de la ville.
- Une exposition réalisée en partenariat avec le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada. Cette exposition portait sur l'histoire de l'aviation canadienne et permettait notamment de découvrir les technologies créées et utilisées au fil des années.



IMPLICATION SOCIALE

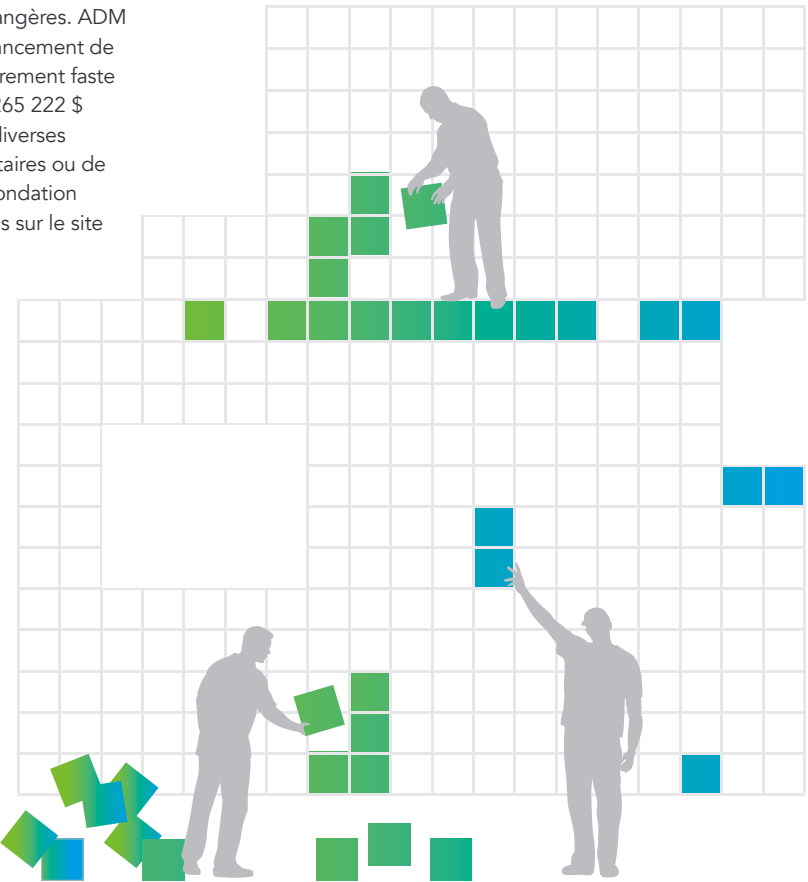
Encore cette année, Aéroports de Montréal a contribué à familiariser les enfants présentant des troubles du spectre de l'autisme (TSA) ou des limitations fonctionnelles avec le processus aéroportuaire par son programme Enfants en première. Grâce à l'implication de ses partenaires Autisme Montréal, l'organisme À Pas de Géant, Olympiques spéciaux, Air Transat ainsi que de nombreux membres de la communauté aéroportuaire, plus de 1 600 personnes ont participé à cette activité depuis sa première édition, en 2013.

Des visites guidées des installations aéroportuaires de Montréal-Trudeau sont également offertes aux étudiants afin de leur permettre de bien comprendre la nature et le fonctionnement de l'aéroport.

Dans le domaine caritatif, Montréal-Trudeau appuie le programme d'accessibilité des établissements touristiques, confié à l'organisme Kéroul, en organisant des collectes de monnaies étrangères. ADM contribue également à la campagne annuelle de financement de Centraide. À cet égard, l'année 2017 a été particulièrement faste avec une récolte de 305 419 \$, comparativement à 265 222 \$ en 2016. Les employés d'ADM ont aussi pris part à diverses activités de bénévolat et à divers projets communautaires ou de collecte de fonds, dont les 48 HEURES VÉLO de la fondation Fais-Un-Vœu, qui a eu lieu pour la toute première fois sur le site du parc aéronautique et industriel de Mirabel.

De plus, ADM s'implique dans des causes de nature médicale en soutenant les efforts de l'organisme Vols d'espoir, qui fournit aux Canadiens ayant besoin d'aide financière des déplacements gratuits pour pouvoir recevoir des soins médicaux offerts loin de chez eux.

Enfin, des membres de la Sûreté aéroportuaire d'ADM ont effectué 48 transports d'organes entre l'aéroport et un centre hospitalier. Ces transports représentent plus de 80 heures de travail et plus de 2 700 km parcourus par les intervenants. La Sûreté est la seule organisation qui ne fait pas partie d'un corps policier à participer au programme de transport d'organes.



analyse par la direction de la situation financière

et des résultats consolidés d’exploitation pour l’exercice terminé le 31 décembre 2017

APERÇU GÉNÉRAL

Aéroports de Montréal («ADM») est responsable de la gestion, de l’exploitation et du développement des aéroports internationaux Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel en vertu d’un bail conclu avec Transports Canada en 1992 et dont l’échéance est le 31 juillet 2072. Société sans but 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. Comme plusieurs entreprises, ADM considère le BAIIA comme le meilleur indicateur de sa performance financière.

SOMMAIRE FINANCIER

(en millions de dollars)	2017	2016	Variation %
PRODUITS	579,7 \$	527,2 \$	10,0 %
Charges d'exploitation	196,2	176,8	11,0
Paie­ments versés en remplace­ment d'impôts aux municipalités (« PERI »)	40,2	41,3	(2,7)
Loyer à Transports Canada	61,4	54,9	11,8
Amortissement des immobilisations	139,1	120,7	15,2
Charges financières (nettes)	103,1	97,7	5,5
TOTAL DES CHARGES	540,0 \$	491,4 \$	9,9 %
EXCÉDENT DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES	39,7 \$	35,8 \$	10,9 %
BAIIA	281,9 \$	254,2 \$	10,9 %

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

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

(en millions de dollars)	2017	2016
Excédent des produits par rapport aux charges	39,7 \$	35,8 \$
Amortissement des immobilisations	139,1	120,7
Charges financières (nettes)	103,1	97,7
BAIIA	281,9 \$	254,2 \$

FAITS SAILLANTS

BAIIA

Le BAIIA s’est établi à 281,9 M\$ pour l’exercice clos le 31 décembre 2017, une performance supérieure de 27,7 M\$ ou 10,9 % par rapport à 2016.

INVESTISSEMENTS

Les investissements totaux d’ADM ont atteint 229,4 M\$ en 2017 (254,8 M\$ en 2016). À Montréal-Trudeau, les travaux ont porté notamment sur :

- L’augmentation de la capacité de stationnement pour les aéronefs;
- La relocalisation, l’amélioration et la conversion d’équipements de la salle de bagages domestique et internationale;
- La réhabilitation partielle de la voie de circulation E;
- Le réaménagement du secteur Est des départs domestiques et internationaux.

Au cours de 2017, les investissements dans les aéroports ont été financés par les flux de trésorerie provenant des activités d’exploitation, y compris 179,9 M\$ (172,5 M\$ net des frais de perception versés aux compagnies aériennes) provenant des frais d’améliorations aéroportuaires (« FAA »).

PRODUITS

(en millions de dollars)	2017	2016	Variation %
Activités aéronautiques	211,2 \$	191,3 \$	10,4 %
FAA	179,9	165,9	8,4
Activités commerciales	152,1	135,2	12,5
Bien-fonds et autres	36,5	34,8	4,9
TOTAL DES PRODUITS	579,7 \$	527,2 \$	10,0 %

Les produits se sont élevés à 579,7 M\$ en 2017, soit une augmentation de 52,5 M\$ ou 10,0 % par rapport à 2016.

ACTIVITÉS AÉRONAUTIQUES

Les produits tirés des activités aéronautiques se sont élevés à 211,2 M\$ en 2017, une hausse de 19,9 M\$ ou 10,4 % par rapport à 2016. Ces revenus se composent principalement des droits d’atterrissage et des redevances générales d’aérogare perçus des sociétés aériennes et représentent 36,4 % (36,3 % en 2016) de l’ensemble des revenus d’ADM. Cette hausse est principalement attribuable à l’accroissement du trafic de passagers et des activités des transporteurs ainsi qu’aux augmentations tarifaires de 2,0 %, le tout net des programmes incitatifs et promotionnels pour assurer le développement de la desserte aérienne en matière de variété et de qualité de destinations.

FAA

Les produits générés par les FAA ont totalisé 179,9 M\$ en 2017, en hausse de 14,0 M\$ ou 8,4 % par rapport à 2016. Ces revenus, qui représentent 31,1 % (31,5 % en 2016) de l’ensemble des revenus d’ADM, sont entièrement affectés au financement des améliorations aéroportuaires, y compris le remboursement du capital et le paiement des intérêts sur la dette à long terme. Des FAA de 25 \$ sont payés par tous les passagers au départ de Montréal-Trudeau, à l’exception de ceux en correspondance.

analyse par la direction de la situation financière
et des résultats consolidés d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017

ACTIVITÉS COMMERCIALES

Les produits liés aux activités commerciales se sont chiffrés à 152,1 M\$ en 2017, en hausse de 16,9 M\$ ou 12,5 % par rapport à 2016. Ces revenus se composent principalement des loyers et redevances provenant des concessions, de la publicité, ainsi que des revenus des stationnements, du transport au sol et de la location d’espaces. Ils totalisent 26,2 % (25,6 % en 2016) de l’ensemble des revenus d’ADM. L’augmentation de ces produits est principalement attribuable à l’accroissement des ventes de certaines concessions, notamment les boutiques hors taxes et les restaurants, ainsi qu’à la signature de nouveaux contrats de commandite. Les services de stationnement ont aussi contribué à la hausse des produits, notamment en raison du succès du système de réservation en ligne et du raffinement de la stratégie de fixation des prix en fonction de la demande.

BIEN-FONDS ET AUTRES

Les produits tirés des bien-fonds et autres se sont élevés à 36,5 M\$ en 2017, en hausse de 1,7 M\$ ou 4,9 % par rapport à l’exercice financier de 2016, et représentent 6,3 % (6,6 % en 2016) de l’ensemble des revenus d’ADM. Ces produits proviennent principalement de la location de terrains et de bâtiments ainsi que des revenus tirés des filiales. Leur croissance est notamment attribuable à la signature de nouvelles ententes.

CHARGES

(en millions de dollars)	2017	2016	Variation %
Charges d’exploitation	196,2 \$	176,8 \$	11,0 %
Paie­ments versés en remplace­ment d’impôts aux municipalités (PERI)	40,2	41,3	(2,7)
Loyer à Transports Canada	61,4	54,9	11,8
Amortissement des immobilisations	139,1	120,7	15,2
Charges financières (nettes)	103,1	97,7	5,5
TOTAL DES CHARGES	540,0 \$	491,4 \$	9,9 %

Le total des charges s’est élevé à 540,0 M\$ en 2017, soit une augmentation de 48,6 M\$ ou 9,9 % par rapport à 2016.

CHARGES D’EXPLOITATION

Les charges d’exploitation sont passées de 176,8 M\$ en 2016 à 196,2 M\$ en 2017, une augmentation de 19,4 M\$ ou 11,0 %. Cette variation s’explique principalement par la hausse de frais d’exploitation liés aux projets futurs, à la mise en service de l’agrandissement de la jetée internationale en mai 2016, à l’amélioration des services aux arrivées internationales, y compris l’ouverture d’un nouveau centre de correspondance, aux conditions hivernales et aux mesures de sûreté.

PERI

Les PERI ont diminué de 1,1 M\$ ou 2,7 % pour s’établir à 40,2 M\$ en 2017. Cette baisse est principalement liée à la révision des estimés, des années courante et antérieure, de la valeur foncière des actifs d’ADM par Services publics et Approvisionnement Canada.

LOYER À TRANSPORTS CANADA

Le loyer à Transports Canada s’est établi à 61,4 M\$, en hausse de 6,5 M\$ ou 11,8 % par rapport à l’exercice 2016. Cette hausse est directement liée à l’augmentation des revenus d’ADM, le loyer étant calculé en fonction d’un pourcentage de ces derniers.

AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS

L’amortissement s’est élevé à 139,1 M\$ en 2017, ce qui représente une hausse de 18,4 M\$ ou 15,2 % par rapport à l’exercice précédent. Cette hausse résulte principalement de la mise en service de projets complétés au cours de 2016 et 2017, notamment l’agrandissement de la jetée internationale en mai 2016.

CHARGES FINANCIÈRES (NETTES)

Les charges financières sont présentées nettes des produits financiers. Ces charges se sont élevées à 103,1 M\$ pour l’exercice en revue, en hausse de 5,4 M\$ ou 5,5 % par rapport à l’exercice 2016. Cette variation est principalement attribuable à la hausse de la dépense d’intérêts suite à l’émission de la série d’obligations N en avril 2017, net des revenus d’intérêts générés par les surplus de liquidités.

EXCÉDENT DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES

L’exercice terminé le 31 décembre 2017 s’est soldé par un excédent des produits par rapport aux charges de 39,7 M\$ comparativement à 35,8 M\$ pour l’exercice 2016.

Les transferts aux gouvernements en 2017, qui comprennent le loyer à Transports Canada et les PERI, ont atteint 101,6 M\$ (96,2 M\$ en 2016), ce qui représente près de 18 % des revenus totaux.

PERSPECTIVES FINANCIÈRES POUR 2018

La projection de trafic de passagers pour 2018 s’établit à 19 M de passagers, soit une hausse de 4,6 % comparativement à 2017. Après plusieurs années de forte croissance à Montréal-Trudeau, les projections pour 2018 restent favorables avec une capacité annoncée en augmentation et le lancement de nouvelles routes, notamment celles vers Tokyo et Lima. On prévoit une croissance du trafic international de 5,8 %. Le secteur transfrontalier devrait quant à lui connaître une augmentation de trafic de 4,4 % et le trafic domestique devrait croître à hauteur de 3,5 %.

Par ailleurs, les investissements prévus dans les infrastructures aéroportuaires sont estimés à 350 M\$. À Montréal-Trudeau, les projets porteront notamment sur la réhabilitation de la piste 06G-24D, de voies de circulation et de voies rapides, ainsi que sur la construction d’un nouveau centre de correspondance. De plus, ADM entamera les travaux liés au développement côté ville, le tout en poursuivant l’exécution d’un programme rigoureux de maintien des actifs.

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

De plus, ADM a estimé un BAIIA de 314 M\$ en 2018, soit 49,8 % des revenus prévus en 2018, et ce, malgré les transferts aux gouvernements qui représentent près de 18 % des revenus totaux.

NORMES INTERNATIONALES D’INFORMATION FINANCIÈRE (« IFRS »)

Des nouvelles normes, interprétations des normes existantes et de nouveaux amendements ont été publiés et sont en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2017 mais n’ont eu aucun impact sur la comptabilisation des états financiers consolidés d’ADM. Les nouvelles exigences visent la présentation et la divulgation des renseignements à fournir dans les rapports financiers, tel que décrit à la note 1c) afférente aux états financiers au 31 décembre 2017.

Le Bureau International des normes comptables continue de proposer des changements aux IFRS. La note 1v) afférente aux états financiers décrit les normes, amendements et interprétations qui n’étaient pas encore en vigueur au 31 décembre 2017, mais qui seront applicables au 1^{er} janvier 2018 et 2019. Selon la direction, le changement le plus important devant affecter les états financiers consolidés au 31 décembre 2018 est l’application de la nouvelle norme IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients. La note 1v) afférente aux états financiers décrit également l’incidence de cette nouvelle norme, et la direction évalue présentement l’ampleur de l’incidence de l’adoption des autres modifications sur ses états financiers consolidés.

les membres du conseil d'administration



NORMAND LEGAULT
Président du Conseil
Administrateur de sociétés



JEAN-JACQUES BOURGEOULT²
Administrateur
Administrateur de sociétés



MARC G. BRUNEAU⁴
Administrateur
Vice-président exécutif et associé,
WhiteHaven Securities Inc.



PATRICIA CURADEAU-GROU²
Administrateur
Consultante et administrateur
de sociétés



JEAN PIERRE DESROSIERES²
Administrateur
Président du Comité d'audit
Conseiller stratégique,
PSB Boisjoli S.E.N.C.R.L.



JOSÉ P. DORAIS¹
Administrateur
Avocat, Miller Thomson



YVES FILION³
Administrateur
Président, Consultation
Yves Filion Inc.



HÉLÈNE V. GAGNON¹
Administrateur
Vice-présidente, Affaires publiques
et communications mondiales, CAE



MÉLANIE KAU¹
Administrateur
Administrateur de sociétés



DANIELLE LABERGE²
Administrateur
Professeure titulaire, Université
du Québec à Montréal



ROBERT LEFEBVRE³
Administrateur
Administrateur de sociétés



MARIO MESSIER³
Administrateur
Président, Messier, Savard
et Associés



DANIELLE POUDRETTE³
Administrateur
Administrateur de sociétés



PHILIPPE RAINVILLE
Administrateur
Président-directeur général,
Aéroports de Montréal



SUZANNE RANCOURT^{3,4}
Administrateur
Administrateur de sociétés

1. Membre du Comité de gouvernance et des ressources humaines
2. Membre du Comité d'audit
3. Membre du Comité des immobilisations et d'environnement
4. Nomination de M. Marc. G. Bruneau, en vigueur le 3 mai 2018, et de M^{me} Suzanne Rancourt, en vigueur le 8 février 2018.

gouvernance

PRATIQUES EN MATIÈRE DE RÉGIE D'ENTREPRISE

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

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

Le Conseil d'administration s'est réuni à sept occasions en 2017. Les ajustements à la gouvernance de la Société, selon la recommandation du Comité de gouvernance et des ressources humaines, sont entrés en vigueur en 2017 et les comités du Conseil ont été dûment constitués. Par ailleurs, les aspects les plus importants du plan stratégique de la Société ont été traités par ses membres. Les dossiers des investissements requis par la croissance du trafic de passagers à l'aéroport Montréal-Trudeau demeurent des enjeux importants et continuent de faire l'objet d'une attention particulière, tout comme l'approbation des contrats majeurs de la Société et le suivi du dossier du REM.

COMITÉ D'AUDIT

Le Comité d'audit joue un rôle essentiel dans la bonne gouvernance financière de la Société, notamment au chapitre de la surveillance i) de la qualité, de l'intégrité et de la communication de l'information financière; ii) de la gestion administrative et des contrôles internes et iii) des audits interne et externe. Il appuie le Conseil d'administration et lui fait rapport périodiquement sur le résultat de ses travaux, notamment quant aux questions relatives aux affaires financières et aux audits interne et externe, de même que dans l'exercice de ses responsabilités à l'égard des régimes de retraite et dans l'acquittement de ses obligations à ce sujet.

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

le Comité veille à établir et à faire approuver les objectifs et stratégies afférents, à assurer une saine gouvernance et à maintenir des communications transparentes avec les intervenants, dont le Comité de retraite. En outre, il prépare les dossiers décisionnels relatifs aux régimes de retraite et plus précisément ceux liés au plan de gouverne, aux règles des régimes, à la gestion financière (placements et capitalisation) et à la conformité.

Le Comité d’audit est composé de Jean Pierre Desrosiers (président du Comité) ainsi que de Jean-Jacques Bourgeault, Patricia Curadeau-Grou et Danielle Laberge.

COMITÉ DES IMMOBILISATIONS ET D’ENVIRONNEMENT

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

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

Il s’assure du suivi des risques d’entreprise sous sa responsabilité et fait rapport de ce suivi en temps opportun au Conseil d’administration.

Plus particulièrement, le Comité revoit et recommande pour adoption par le Conseil d’administration le programme et les projets d’immobilisations et leur enveloppe budgétaire. Il effectue un suivi budgétaire des projets majeurs du Programme d’immobilisations approuvés par le Conseil d’administration, ainsi qu’un examen régulier de leur exécution et des risques liés à leur réalisation. Le Comité s’assure également de la stabilité et de la sécurité de l’architecture informatique et des services de télécommunications utilisés et offerts par la Société, ainsi que de la protection des actifs et des données informatiques.

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

Les membres du Comité des immobilisations et d’environnement sont Robert Bouchard (président du Comité), Yves Filion, Robert Lefebvre, Mario Messier et Danielle Poudrette.

COMITÉ DE GOUVERNANCE ET DES RESSOURCES HUMAINES

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

De façon plus détaillée, il appuie le Conseil d’administration et lui fait rapport périodiquement sur le résultat de ses travaux, notamment quant aux questions relatives i) à la gouvernance, y compris les pratiques de gouvernance de la Société, le mode de fonctionnement et la taille du Conseil, 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 de la Société auprès de ses parties prenantes; iii) aux ressources humaines, y compris les politiques et programmes de rémunération globale, la politique salariale annuelle, ainsi que la description des fonctions, la rémunération et l’évaluation de la performance du président-directeur général.

Le Comité de gouvernance et des ressources humaines se compose des administrateurs suivants : Pierre Pilote (président du Comité), José P. Dorais, Hélène V. Gagnon et Mélanie Kau.

COMITÉ CONSULTATIF COMMUNAUTAIRE

Le Comité consultatif communautaire appuie la direction d’Aéroports de Montréal. Il a comme mandat de soumettre, lorsque requis, des observations pertinentes à l’égard de tout projet ou toute décision touchant les sujets mentionnés à la partie 9 des Règlements administratifs de la Société. Le Comité se compose de membres issus d’organismes s’intéressant au développement aéroportuaire et représentant les diverses régions du Grand Montréal. Le Comité relève du président-directeur général. Le budget de fonctionnement du Comité est déterminé annuellement par le Conseil d’administration. Les membres sont nommés pour un mandat d’une durée de trois ans, renouvelable. En 2017, le Comité consultatif communautaire s’est réuni à deux reprises et a discuté des grands enjeux de la Société. Plus précisément, le Comité s’est penché sur le dossier des investissements requis par la croissance du trafic de passagers et a continué à suivre l’évolution du dossier des accès routiers à l’aéroport Montréal-Trudeau et à s’intéresser aux grands projets d’immobilisations de la Société.

les membres du comité consultatif communautaire

FRANÇOIS ALEPIN

Alepin Gauthier, Avocats

YVES BEAUCHAMP

Université McGill

PIERRE BELLEROSE

Tourisme Montréal

MARIO BOILY

Ville de Mirabel

HUBERT BOLDUC

Montréal International

ROBERT M. BOURBEAU

Cité de Dorval

YVES-THOMAS DORVAL

Conseil du patronat du Québec (CPQ)

JACQUES GIRARD

anciennement au Centre financier international – Montréal

JOSEPH HUZA

Chambre de commerce de l’Ouest-de-l’Île de Montréal

RAYMOND LARIVÉE

Palais des Congrès de Montréal

ANDRÉ LECLERC

Kéroul

DENIS LECLERC

Ecotech Québec

EVE PARÉ

Association des hôtels du Grand Montréal, présidente du Comité

MARTIN ROY

Regroupement des événements majeurs internationaux (RÉMI)

JEAN-LUC TRAHAN

anciennement à la Commission des partenaires du marché du travail (C.P.M.T.)

RICHARD VÉZINA

Raymond Chabot Grant Thornton

rémunération des administrateurs pour l'année 2017

NOM	Présences Conseil d'administration	Présences Comité d'audit	Présences Comité des immobilisations et d'environnement	Présences Comité de gouvernance et des ressources humaines	Honoraires	Jetons	TOTAL
Robert Bouchard ¹ Président du Comité des immobilisations et d'environnement	8	1	5	—	24 500 \$	19 500 \$	44 000 \$
Jean-Jacques Bourgeault	7	6	—	—	18 000 \$	18 000 \$	36 000 \$
Patricia Curadeau-Grou	6	4	—	—	18 000 \$	13 500 \$	31 500 \$
Jean-Pierre Desrosiers Président du Comité d'audit	8	6	—	—	24 500 \$	19 500 \$	44 000 \$
José P. Dorais	8	—	—	4	18 000 \$	17 250 \$	35 250 \$
Yves Filion	6	—	4	—	18 000 \$	15 000 \$	33 000 \$
Hélène V. Gagnon	8	—	—	4	18 000 \$	17 250 \$	35 250 \$
Mélanie Kau	8	—	—	4	18 000 \$	17 250 \$	35 250 \$
Danielle Laberge	7	6	—	—	18 000 \$	18 750 \$	36 750 \$
Robert Lefebvre	8	—	5	—	18 000 \$	18 750 \$	36 750 \$
Normand Legault Président du Conseil	7	5	4	4	110 000 \$	—	110 000 \$
Mario Messier	7	—	4	—	18 000 \$	15 750 \$	33 750 \$
Pierre Pilote Président du Comité de gouvernance et des ressources humaines	7	—	—	4	24 500 \$	15 750 \$	40 250 \$
Danielle Poudrette	8	—	5	—	18 000 \$	18 750 \$	36 750 \$
Philippe Rainville	8	6	5	4	—	—	—
Total					363 500 \$	225 000 \$	588 500 \$

1. Participation à une réunion du Comité d'audit

RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

Le salaire annuel du président et des autres membres du Comité de gestion varie de 255 000 \$ à 400 000 \$. De plus, une somme de 994 759 \$ a été payée à titre de bonis de performance.

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

Patricia Curadeau-Grou, Cogeco Inc., Uni-Select Inc., Caisse de dépôt et placement du Québec, Hélène V. Gagnon, Hydro-Québec, Mélanie Kau, Alimentation Couche-Tard Inc., Normand Legault, Cogeco Inc., Suzanne Rancourt, WSP Global inc.

plan stratégique de cinq ans (2018-2022)

PRÉPARONS L'AVENIR

Les orientations d'Aéroports de Montréal se définissent par une planification stratégique qui s'articule autour d'un horizon dynamique de cinq ans et de la vision d'un aéroport pouvant accueillir 25 millions de passagers en 2025 et 35 millions d'ici 2035. En 2017, l'entrée en poste de nouveaux membres au sein de son Comité de gestion a mené à un grand travail de réflexion qui aura permis d'actualiser les priorités de l'organisation.

Au cours des cinq dernières années, le trafic passagers s'est accru de 32 % à Montréal-Trudeau. En 2017, l'augmentation de 1,6 million de passagers a représenté une poussée de 9,5 %. La hausse avait été de 6,9 % l'année précédente. Montréal-Trudeau vit donc une phase de forte croissance qui devrait s'apaiser légèrement dans les années à venir. Pour la période 2018-2022, ADM table sur un scénario de croissance moyenne de l'achalandage d'un peu plus de 4 % par année. Derrière cette bonne nouvelle, il y a pour ADM un défi : développer la capacité pour répondre à la demande.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

Dans ce contexte particulier, ADM établit donc comme priorité opérationnelle l'augmentation progressive de la capacité de Montréal-Trudeau et entend appuyer cette priorité sur six axes stratégiques. Le développement de la capacité devra ainsi se faire :

1. en maintenant un haut niveau de satisfaction et en améliorant l'expérience client, notamment grâce à la technologie;
2. en consolidant la compétitivité pour renforcer les résultats financiers et sécuriser le financement;
3. en positionnant ADM dans sa communauté, avec Montréal-Trudeau ou YUL comme vitrine du Montréal contemporain;
4. en faisant évoluer la culture d'entreprise vers une culture de service à la clientèle;
5. en affirmant l'adhésion d'ADM aux principes du développement durable;
6. en contribuant à la discussion sur la gouvernance des aéroports canadiens.

PRIORITÉS

ADM doit intervenir là où les besoins sont les plus pressants afin de répondre aux attentes des clients et de la communauté.

CAPACITÉ PHYSIQUE

Côté ville

Côté ville, le défi de la capacité en est un d'accès à l'aérogare. Sur un horizon de quelques années, le stationnement étagé et le débarcadère, qui atteignent leur fin de vie utile, devront être reconstruits, tandis que l'aérogare sera reliée au REM, ce qui entraînera des travaux d'arrimage significatifs. ADM procédera donc à des analyses approfondies afin de prendre les meilleures décisions possible pour le long terme alors que ces développements importants à l'égard de l'intermodalité et des transports durables influenceront la demande en places de stationnement.

Côté air

Le défi de la capacité côté air s'illustre par un engorgement de l'ensemble des systèmes. Les barrières d'embarquement servent déjà à leur maximum et le nombre de stationnements éloignés d'aéronefs devra être accru. Les quais de chargement ne suffisent plus au débit croissant des bagages. Et il faudra, minimalement, ajouter un cinquième carrousel pour les arrivées internationales.

CAPACITÉ HUMAINE

Il faut avoir les talents et les ressources nécessaires pour relever les défis de la croissance; c'est pourquoi un travail se fait en parallèle quant à la gestion prévisionnelle de la main-d'œuvre et la planification de la relève. ADM est sensible à la pression que ces défis créent pour les employés et se préoccupe de leur santé tant physique que psychologique.

plan stratégique de cinq ans (2018-2022)

CAPACITÉ FINANCIÈRE

Pour répondre à toutes ces pressions, ADM déploiera un ensemble de solutions à court, moyen et long terme. Les différents projets nécessiteront des investissements d’environ 2,5 milliards de dollars. ADM est en mesure de financer ces investissements par la hausse de ses revenus découlant de son achalandage ainsi que par une augmentation de sa dette à long terme, cela tout en conservant une cote de crédit A1.

Pour le long terme, ADM reconnaît les efforts de recherche de solutions du gouvernement fédéral pour assurer le développement des grands aéroports canadiens, mais la Société se préoccupe de l’impact d’un nouveau cadre de gouvernance des aéroports canadiens sur sa structure de coûts et sur la qualité de ses services à la clientèle. ADM maintient donc une communication étroite avec les autorités pertinentes afin d’assurer un suivi rigoureux de la situation.

LIMITER LES INCONVÉNIENTS DES ACTIVITÉS ET TRAVAUX

Dans ce contexte de défis et de projets, ADM fait tout en son pouvoir pour limiter les répercussions de ses activités sur les populations voisines et les inconvénients des travaux pour les voyageurs. Ce sont des préoccupations quotidiennes. La question du bruit est soulevée par des comités de citoyens qui voient la croissance de Montréal-Trudeau avec inquiétude. Il convient de préciser sur ce point que le nombre accru de passagers ne se traduit pas par une augmentation proportionnelle du nombre de décollages et d’atterrissages. En fait, depuis 2011, le nombre de mouvements aériens est relativement stable, malgré un plus fort achalandage de passagers. Les avions ont un taux d’occupation supérieur et sont parfois de plus grande capacité. Par ailleurs, chaque nouvelle génération d’avions est moins bruyante que la précédente. En ce sens, la croissance de Montréal-Trudeau ne signifie pas systématiquement plus de bruit.

Avec cette planification stratégique, Aéroports de Montréal vise à faire de Montréal-Trudeau un modèle de modernité, d’efficacité et de développement durable. Son souhait ultime est que cet aéroport soit à la hauteur de l’extraordinaire réputation de Montréal et que les Montréalais en soient fiers. Toute son équipe est mobilisée par cet objectif.

PERSPECTIVES POSITIVES À MONTRÉAL-MIRABEL

Depuis la fin des vols internationaux réguliers à Mirabel, en 2004, ADM travaille au développement d’un nouveau positionnement pour le site. Les entreprises présentes, dont Bombardier, y ont des projets de croissance, et des investissements d’ADM totalisant 150 millions de dollars au cours des 10 dernières années ont contribué à rendre le site attrayant. Montréal-Mirabel, c’est aujourd’hui 4 000 emplois liés à 86 % à l’industrie aérospatiale. Montréal-Mirabel est l’un des rares endroits au monde où l’on retrouve sur un même site des activités d’assemblage d’aéronefs, de fabrication de composantes et d’entretien, un centre de formation en aérospatiale, des services d’essai moteur et de recherche et développement.

ADM considère que le potentiel de YMX est élevé et étudie les différentes avenues qui permettront d’assurer son bon développement.

comité de gestion



PIERRE LOYER

Vice-président,
Planification aéroportuaire

CHARLES A. GRATTON

Vice-président,
Services commerciaux
et développement immobilier

GINETTE MAILLÉ, CPA, CA

Vice-présidente, Finances et
administration, et chef de la
direction financière

PHILIPPE RAINVILLE

Président-directeur général

JOANNE BERGERON

Vice-présidente, Ressources
humaines et vice-présidente,
Développement durable

STÉPHANE LAPIERRE

Vice-président, Exploitation
et développement aérien

MARTIN MASSÉ

Vice-président,
Affaires publiques

transparence

REDDITION DE COMPTES

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

- en publiant un rapport annuel qui contient, outre les états financiers audités, des renseignements particuliers relatifs à la régie d'entreprise, à la rémunération des administrateurs et 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.

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

CONSULTATION

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

Comité consultatif sur le climat sonore

Composé de 15 membres désignés respectivement par la Ville de Montréal (1), les villes de Dorval, Pointe-Claire et l'arrondissement Saint-Laurent (1 chacun), Transports Canada (1), le Gouvernement du Québec (1), Nav Canada (1), les sociétés aériennes (3) et Aéroports de Montréal (5), ce comité se réunit régulièrement pour discuter des questions relatives au climat sonore.

Comité consultatif des compagnies aériennes

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

Comité des exploitants de l'aéroport

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

Plan directeur

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

Plan d'utilisation des sols

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



INFORMATION

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

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

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

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

états financiers consolidés

AU 31 DÉCEMBRE 2017

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 110 000 \$ 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 des services ont acquis une expérience particulière en rapport avec le contrat précédent ou lorsqu’il est urgent d’entreprendre des travaux afin d’éviter de causer préjudice à la sécurité des lieux et personnes. Dans la majorité des cas, l’octroi de ces contrats a fait l’objet d’appels d’offres sur invitation.
- B.** Lorsque la technologie acquise demeure la propriété du fournisseur, est sous brevet ou licence ou que l’expérience et l’expertise spécialisée du fournisseur sont quasi exclusives ou lorsque le maintien d’une source d’approvisionnement est indispensable compte tenu d’investissements importants déjà effectués pour établir un standard.

CONTRATS DE 1 M\$ ET PLUS

Valeur du contrat	Entreprise	Nature du contrat	Motif
3 259 637 \$	Corps canadien des commissionnaires	Assignment de ressources pour l’opérationnalisation des CNPV mobiles et au point de fouille A	A
2 449 536 \$	Cobus Industries LP	Acquisition de véhicules pour embarquement de passagers, secteur international	B
1 949 050 \$	Materna Information & Communications Inc.	Réaménagement du secteur des départs domestique/international, secteur Air Canada : ajout de points de dépôt automatisé à bagages libre-service	B
1 750 000 \$	Precise Parklink Inc.	Évolution des équipements des stationnements	B
1 729 000 \$	Engie Services inc.	Augmentation de capacité de la salle à bagages domestique/international	B
1 652 850 \$	J.A. Larue inc.	Acquisition de souffleuses à neige automotrices T95	B
1 395 617 \$	Pomerleau inc.	Réaménagement du secteur des départs domestique/international	A
1 386 000 \$	Bell Canada	Acquisition de serveurs, équipement de stockage et de sauvegarde	B
1 235 000 \$	Team Eagle Ltd	Acquisition d’épandeurs et d’ancrages Epoke	B
1 179 841 \$	Les constructions Serbec inc.	Réaménagement de l’ASFC/MIDI-LANDING	A
1 100 000 \$	Vancouver Airport Authority (YVRAA)	Acquisition de bornes de douane de type PIK	B
1 013 000 \$	DEL Innovation design inc.	Réhabilitation de l’éclairage indirect HM dans l’aérogare et les jetées	B

CONTRATS DE MOINS DE 1 M\$

Motif de dérogation A – Compagnie (contrat)

Ventes Ford Élite (1978) inc. (camions-châssis F550), Accessair Services inc. (escaliers passagers APS60), Kingston Byers inc. (gérance de projet et travaux en régie pour l’augmentation de capacité de la salle à bagages domestique/international), Expo Rénovation inc. (réaménagement ASFC/MIDI-LANDING, travaux d’ébénisterie), Roxboro excavation inc. (travaux civils pour l’aménagement du CNPV Aéroterm V), Synergie électrique inc. (travaux électriques et de télécommunications pour l’aménagement du CNPV Aéroterm V), Aldea Engineering Services LLC (analyse pour travaux souterrains).

Motif de dérogation B – Compagnie (contrat)

TranSystems Corporation (services professionnels pour projet QTA), Bell Mobilité (téléphonie cellulaire), Entretien Avangardiste inc. (collecte des matières résiduelles), Highland Tank & Manufacturing Company Inc. (séparateur d’hydrocarbone du tablier sud-est), KPMG (audit), Nav Canada (soutien Integrated Information Display System), Schröder (luminaires DEL), Alstef Canada inc. (modification à la salle à bagages TV/Vols internationaux), Valmont Structures Canada (fûts à couronne mobile pour le stationnement d’aéronefs), RESA Airport Data Systems (développement de la version 2.1 du système ITDS), Faith Group LLC (services professionnels en télésurveillance), Leidos (modules Beontra pour AMS), Bell Canada (équipements réseau et téléphonie), SAPA SAS (implantation de la solution Smart Flow pour la localisation des passagers), Solotech inc. (système de publidiffusion), Publipage (campagnes marketing), Liberty Airport System (lumières et accessoires pour feux de piste), Team Eagle Ltd (équipements divers), Vio Numérique (gestion des médias sociaux), Opsis Gestion d’infrastructures inc. (service de porteurs de bagages), Hella Induperm A/S (fourniture de feux encastrés et d’accessoires), Roland Berger inc. (services professionnels pour plan stratégique), Adviso Conseils inc. (campagnes de référencement Web pour site de réservation en ligne des stationnements), Engie Services inc. (convoyeurs à bagages), FeedbackNow Northeast USA (Système de mesure de satisfaction des passagers), Les constructions Serbec inc. (implantation de bornes PIK), Waterblasting Technologies Inc. (équipement pour enlèvement du caoutchouc), Régulvar inc. (systèmes de régulation), Entretien McGill inc. (lavage de surfaces vitrées).



rapport de la direction

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

Le président-directeur général,

La vice-présidente, Finances et administration
et chef de la direction financière,



PHILIPPE RAINVILLE, CPA, CA



GINETTE MAILLÉ, CPA, CA

Le 15 mars 2018

- 50 rapport de la direction
- 51 rapport des auditeurs indépendants
- 52 état consolidé de l'actif net
- 53 état consolidé du résultat global
- 54 état consolidé de l'évolution de l'actif net
- 55 état consolidé des flux de trésorerie
- 56 notes afférentes aux états financiers consolidés

rapport des auditeurs indépendants

Aux administrateurs d'Aéroports de Montréal

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints d'Aéroports de Montréal, qui comprennent l'état consolidé de l'actif net au 31 décembre 2017, les états consolidés du résultat global, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes, qui comprennent un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION POUR LES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

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

RESPONSABILITÉ DES AUDITEURS

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifiions et réalisions l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève de notre jugement, et notamment de notre évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, nous prenons en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés 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. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

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

OPINION

À notre avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée d'Aéroports de Montréal au 31 décembre 2017, ainsi que de sa performance financière consolidée et de ses flux de trésorerie consolidés pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière («IFRS»).



Le 15 mars 2018
Montréal, Canada

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

état consolidé de l'actif net

31 décembre 2017, avec informations comparatives de 2016 (en milliers de dollars canadiens)

	Note	2017	2016
ACTIFS			
Courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		193 125 \$	24 824 \$
Encaisse affectée	2	54 978	54 545
Créances clients et autres débiteurs	3	27 477	29 628
Stocks		6 252	4 923
		281 832	113 920
Non courants			
Immobilisations corporelles	4	2 125 030	2 035 727
Débiteurs		19 138	2 877
Autres actifs		25 733	22 891
		2 169 901	2 061 495
		2 451 733 \$	2 175 415 \$
PASSIFS			
Courants			
Facilité de crédit	6	— \$	9 000 \$
Dettes fournisseurs et autres créditeurs		155 963	144 188
Portions courantes des obligations à long terme et obligations en vertu de contrats de location-financement	7 et 8	11 311	9 826
Provisions	9	9 587	6 059
Autres avantages du personnel	10	12 153	12 083
Produits reportés		5 661	5 661
		194 675	186 817
Non courants			
Obligations à long terme	7	2 011 424	1 773 117
Obligations en vertu de contrats de location-financement	8	19 163	19 377
Passif au titre de la retraite	10	31 244	14 205
Produits reportés		51 715	57 376
		2 113 546	1 864 075
Engagements	17		
ACTIF NET			
Actif net de la Société		143 512	124 523
		2 451 733 \$	2 175 415 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Au nom du Conseil d'administration, ces états financiers consolidés ont été approuvés le 15 mars 2018.



NORMAND LEGAULT, administrateur



JEAN PIERRE DESROSIERS, administrateur

état consolidé du résultat global

Exercice clos le 31 décembre 2017, avec informations comparatives de 2016 (en milliers de dollars canadiens)

	Note	2017	2016
PRODUITS			
Activités aéronautiques		211 201 \$	191 272 \$
Frais d'améliorations aéroportuaires (« FAA »)	13	179 877	165 908
Activités commerciales		152 101	135 188
Bien-fonds		34 327	33 361
Autres produits		2 155	1 439
	12	579 661	527 168
CHARGES			
Salaires et charges sociales	10	72 295	71 192
Entretien et services		82 560	65 312
Biens et services publics		21 184	20 309
Frais de perception des FAA		7 347	6 783
Autres charges d'exploitation		12 806	13 233
Paievements versés en remplacement d'impôts aux municipalités		40 203	41 281
Loyer à Transports Canada	5	61 404	54 859
Amortissement des immobilisations corporelles		139 066	120 643
		436 865	393 612
Charges financières	12	105 462	98 686
Produits financiers		(2 357)	(937)
		103 105	97 749
		539 970	491 361
EXCÉDENT DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES			
		39 691 \$	35 807 \$
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			
Pertes actuarielles des régimes à prestations définies		(21 788) \$	(1 597) \$
Poste qui sera reclassé ultérieurement à l'excédent des produits par rapport aux charges			
Couverture de flux de trésorerie			
Reclassement à l'excédent des produits par rapport aux charges	12	1 086	1 086
		(20 702)	(511)
RÉSULTAT GLOBAL			
		18 989 \$	35 296 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

état consolidé de l'évolution de l'actif net

Exercice clos le 31 décembre 2017, avec informations comparatives de 2016 (en milliers de dollars canadiens)

	2017	2016
Solde au début de l'exercice	124 523 \$	89 227 \$
Excédent des produits par rapport aux charges	39 691	35 807
Autres éléments du résultat global	(20 702)	(511)
Solde à la fin de l'exercice	143 512 \$	124 523 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

état consolidé des flux de trésorerie

Exercice clos le 31 décembre 2017, avec informations comparatives de 2016 (en milliers de dollars canadiens)

	Note	2017	2016
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION			
Excédent des produits par rapport aux charges		39 691 \$	35 807 \$
Ajustements pour :			
Amortissement des immobilisations corporelles		139 066	120 643
Amortissement des avantages incitatifs relatifs aux baux		1 202	1 049
Variation des produits reportés		(5 488)	(4 826)
Charge de retraite		8 895	9 499
Charges financières		105 354	98 633
Produits financiers		(2 357)	(937)
		286 363	259 868
Contributions au régime de retraite		(13 644)	(14 132)
Variation des éléments du fonds de roulement	14	6 880	(24 794)
		279 599	220 942
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT			
Produit tiré des prélèvements aux termes de la facilité de crédit	6	77 000	9 000
Remboursement des prélèvements aux termes de la facilité de crédit	6	(86 000)	—
Augmentation des obligations à long terme	7	250 000	—
Frais d'émission d'emprunt	7	(1 735)	—
Remboursement des obligations à long terme et des obligations en vertu de contrats de location-financement		(9 838)	(8 469)
Encaisse affectée		(433)	(396)
Intérêts payés		(107 062)	(103 396)
		121 932	(103 261)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT			
Autres actifs non courants		(16 434)	379
Acquisition d'immobilisations corporelles		(219 317)	(225 155)
Intérêts reçus		2 521	1 380
		(233 230)	(223 396)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie		168 301	(105 715)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice		24 824	130 539
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE		193 125 \$	24 824 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2017 (en milliers de dollars canadiens)

Aéroports de Montréal (« ADM ») a été constituée le 21 novembre 1989 à titre de corporation sans capital-actions en vertu de la Partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes*. 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 et sa filiale (la « Société ») sont responsables de la gestion, de l’exploitation et du développement de l’aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau (« Montréal-Trudeau ») et de l’aéroport international de Montréal-Mirabel (« Montréal-Mirabel »).

La mission de la Société est triple :

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

ADM possède une participation en propriété exclusive dans sa filiale, Aéroports de Montréal Capital Inc. (« ADMC »). Celle-ci agit comme partenaire d’investissement et de financement ou à titre de conseiller dans des projets liés directement ou indirectement à la gestion des aéroports.

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

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

A) DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

Les états financiers consolidés ont été préparés selon les méthodes comptables énoncées par les Normes internationales d’information financière (« IFRS ») en vigueur au 31 décembre 2017. Certaines informations comparatives ont été reclassées afin qu’elles soient conformes à la présentation des états financiers consolidés de l’exercice à l’étude.

La publication des états financiers consolidés a été approuvée par le Conseil d’administration le 15 mars 2018.

B) BASE D’ÉVALUATION

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

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

C) MODIFICATIONS DE MÉTHODES COMPTABLES

De nouvelles normes, amendements et interprétations des normes existantes ont été publiés et sont en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2017. Les modifications de méthodes comptables et leurs incidences sur les états financiers consolidés sont les suivantes :

IAS 7, *Tableau des flux de trésorerie*

Les modifications de l’IAS 7, *Tableau des flux de trésorerie* visaient à améliorer la présentation et les informations à fournir dans les rapports financiers. Les nouvelles exigences sont présentées à la note 14.

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

C) MODIFICATIONS DE MÉTHODES COMPTABLES (suite)

IFRS 9, *Instruments financiers*

La Société a adopté l’IFRS 9 (2014), *Instruments financiers* de façon anticipée dans ses états financiers consolidés de la période annuelle ouverte le 1^{er} janvier 2017.

Cette norme introduit une nouvelle approche de classement des actifs financiers en fonction des caractéristiques de leurs flux de trésorerie contractuels et du modèle d’affaires au sein duquel ils sont détenus. L’IFRS 9 introduit également un nouveau modèle de comptabilité de couverture qui cadre mieux avec les activités de gestion des risques. En outre, cette norme modifie le modèle de dépréciation en ajoutant un nouveau modèle de « perte de crédit attendue » pour le calcul de la dépréciation. Cette nouvelle norme accroît également la quantité d’informations à fournir exigées relativement à la stratégie de gestion des risques d’une entité, aux flux de trésorerie découlant des activités de couverture et à l’incidence de la comptabilité de couverture sur les états financiers. La nouvelle norme remplace toutes les versions antérieures de l’IFRS 9 et met fin au projet de remplacement de l’IAS 39 de l’« International Accounting Standards Board » (« IASB »).

Conformément aux dispositions transitoires, la Société a modifié la classification de ses instruments financiers détenus au 1^{er} janvier 2017 de façon rétrospective sans retraitement des exercices antérieurs selon les nouvelles catégories de classification et selon les caractéristiques de chaque instrument financier. Ce changement n’affecte pas la comptabilisation des instruments financiers ni leur présentation à l’état consolidé de l’actif net.

Les nouvelles exigences sont présentées à la note 1e) et le tableau suivant résume les changements de classification :

Catégorie selon IFRS 9	Catégorie selon IAS 39	Instrument financier
Actifs financiers évalués au coût amorti	Prêts et créances	Trésorerie et équivalents de trésorerie Encaisse affectée Créances clients et autres débiteurs
Passifs financiers évalués au coût amorti	Passifs financiers	Dettes fournisseurs et autres créditeurs Facilité de crédit Obligations à long terme Obligations en vertu de contrats de location-financement

D) PRINCIPES DE CONSOLIDATION

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

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

E) INSTRUMENTS FINANCIERS

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

notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2017 (en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

E) INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

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; et
- 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'excédent des produits par rapport aux charges sous le poste « Autres charges d'exploitation ».

Actifs financiers évalués à la juste valeur

Ces actifs sont évalués à leur juste valeur, et les variations de celle-ci, y compris les intérêts ou dividendes reçus, sont comptabilisées dans l'excédent des produits par rapport aux charges. À l'heure actuelle, la Société ne détient aucun actif financier évalué à la juste valeur.

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

Passifs financiers évalués au coût amorti

Les passifs financiers sont évalués ultérieurement au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif. Les charges d'intérêts sont comptabilisées sous le poste « Charges financières » de l'excédent des produits par rapport aux charges.

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

Instruments financiers dérivés

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

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

F) TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

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

G) STOCKS

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

H) SUBVENTIONS GOUVERNEMENTALES

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

I) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

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

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 immobilisations louées sont incluses dans les immobilisations corporelles lorsqu'elles sont détenues en vertu d'un contrat de location-financement.

Les bâtiments et améliorations locatives incluent des espaces de bureaux loués en vertu d'un contrat de location-financement, ainsi que des immobilisations corporelles pour lesquelles les droits de licences ont été attribués à une tierce partie en vertu de contrats de location simple.

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

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

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

notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2017 (en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

I) IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

La valeur comptable d’une immobilisation corporelle est décomptabilisée lors de sa disposition ou lorsqu’aucun avantage économique futur n’est attendu de son utilisation. Le profit ou la perte résultant de la décomptabilisation d’une immobilisation corporelle (correspondant à la différence entre le produit de disposition et la valeur comptable nette de l’actif) est inclus à l’excédent des produits par rapport aux charges lors de la décomptabilisation de l’actif.

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

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

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

J) CONTRATS DE LOCATION

Les contrats de location sont classés comme des contrats de location-financement lorsque pratiquement tous les avantages et les risques inhérents à la propriété sont transférés au preneur. Tous les autres contrats de location sont classés comme des contrats de location simple.

La Société en tant que bailleur

La créance à recevoir d’un locataire en conformité avec un contrat de location-financement est comptabilisée à un montant égal à l’investissement net de la Société dans le contrat de location. Les revenus locatifs provenant de contrats de location-financement sont comptabilisés sur la durée du bail afin de refléter une rentabilité périodique constante sur l’investissement net de la Société dans le contrat de location-financement.

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

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

Les loyers conditionnels 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 conditionnel sont reconnues dans l’excédent des produits par rapport aux charges.

La Société en tant que preneur

Un actif loué en vertu d’un contrat de location-financement est comptabilisé au début de la période de location comme une immobilisation corporelle à un montant égal à la juste valeur du bien loué ou, si celle-ci est inférieure, à la valeur actuelle des paiements minimaux au titre de la location, chacune étant déterminée au commencement du contrat de location. Le passif correspondant est comptabilisé à l’état consolidé de l’actif net en tant que passif financier sous le poste « Obligations en vertu de contrats de location-financement ».

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

J) CONTRATS DE LOCATION (suite)

La Société en tant que preneur (suite)

Les paiements minimaux relatifs à un contrat de location-financement sont ventilés entre les charges financières et l’amortissement du solde de la dette. Les charges financières sont affectées lors de chaque période couverte par le contrat de location de manière à obtenir un taux d’intérêt périodique constant sur le solde du passif. Les charges financières sont comptabilisées sous le poste « Charges financières ».

Les paiements au titre de la location dans le cadre d’un contrat de location simple sont comptabilisés en charges sur une base linéaire sur la durée du contrat de location.

Les coûts d’exploitation et d’entretien découlant d’un contrat de location-financement ou de location simple sont comptabilisés en charges dans la période à laquelle ils sont engagés sous le poste « Autres charges d’exploitation ».

K) DÉPRÉCIATION D’ACTIFS

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

Une perte de valeur est comptabilisée sur l’excédent de la valeur comptable d’une unité génératrice de trésorerie sur sa valeur recouvrable. La valeur recouvrable est la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de vente et de 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.

L) PROVISIONS, ACTIFS ÉVENTUELS ET PASSIFS ÉVENTUELS

Provisions

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

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

Obligation de remise en état d’un site

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

Actifs éventuels et passifs éventuels

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

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

notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2017 (en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

M) IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Impôts exigibles

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.

Impôts différés

La filiale comptabilise des actifs et passifs d’impôts différés au titre de différences temporelles entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et des passifs. Ils sont calculés selon les taux d’impôt dont l’application est attendue au cours de leur période de réalisation respective lorsque ces taux sont adoptés ou quasi adoptés. Les actifs d’impôts différés sont comptabilisés dans la mesure où il est probable qu’ils permettront de compenser un impôt exigible futur.

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

N) TAXES MUNICIPALES

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

O) AVANTAGES DU PERSONNEL À COURT TERME

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

P) AVANTAGES POSTÉRIEURS À L’EMPLOI

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

Sous le volet à cotisations définies, la Société verse des cotisations à une entité indépendante. La Société n’a aucune obligation juridique 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 pour les dirigeants désignés de la Société. Le régime vise à indemniser les participants en ce qui a trait aux limites fiscales sur les prestations. Le montant des prestations est versé en conformité avec les lois applicables et dispositions du régime. Le régime est sécurisé par une lettre de crédit.

Le passif lié aux régimes à prestations définies (passif au titre de la retraite) comptabilisé à l’état consolidé de l’actif net 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.

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.

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

P) AVANTAGES POSTÉRIEURS À L’EMPLOI (suite)

Les gains actuariels (pertes actuarielles) 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.

Q) CONSTATATION DES PRODUITS

Les principales sources de produits de la Société se composent de revenus liés à la prestation de services d’activités aéronautiques, de FAA, d’activités commerciales, de bien-fonds et d’autres activités.

Les produits sont évalués à la juste valeur de la contrepartie reçue ou à recevoir par la Société pour les services fournis, déduction faite des rabais et remises.

Les produits sont comptabilisés lorsque leur montant peut être évalué de façon fiable, qu’il est probable que les avantages économiques associés à la transaction iront à l’entité, que les coûts engagés ou à engager concernant la transaction peuvent être évalués de façon fiable et lorsque les critères pour chacune des différentes activités de la Société sont respectés, comme décrit ci-dessous.

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. Les produits reportés se composent de produits liés à 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 d’un frais de perception de 4 %.

Activités commerciales

Les produits provenant des activités commerciales sont comptabilisés comme suit :

- Les loyers provenant des concessionnaires sont calculés selon le montant le plus élevé entre le pourcentage convenu 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.
- Les loyers des espaces à bureaux sont constatés selon la méthode de l’amortissement linéaire sur la durée des baux correspondants.
- Les produits de stationnement sont constatés selon l’utilisation des lieux.

notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2017 (en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Q) CONSTATATION DES PRODUITS (suite)

Bien-fonds

Les loyers de bien-fonds sont constatés selon la méthode de l’amortissement linéaire sur la durée des baux correspondants.

Autres produits

Les autres produits comprennent les produits provenant d’autres opérations et sont constatés lorsqu’ils sont gagnés.

R) CHARGES FINANCIÈRES ET PRODUITS FINANCIERS

Les charges financières incluent les charges d’intérêts sur les obligations à long terme et sur les obligations en vertu de contrats de location-financement, 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. Les produits d’intérêts courus sont comptabilisés dans l’état consolidé du résultat global, selon la méthode du taux d’intérêt effectif lorsqu’ils sont gagnés.

S) COÛTS ENVIRONNEMENTAUX

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

T) CONVERSION DES MONNAIES ÉTRANGÈRES

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

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

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

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

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

U) INCERTITUDE RELATIVE AUX ESTIMATIONS

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

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

U) INCERTITUDE RELATIVE AUX ESTIMATIONS (suite)

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

Principales sources d’incertitude relatives aux estimations

Frais d’améliorations aéroportuaires

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

Provision pour pertes sur créances

La Société évalue si les créances clients sont recouvrables en tenant compte de la solvabilité de chaque client, et ce, en considérant la situation financière et le dossier de paiement de chaque client afin d’estimer une provision pour pertes sur créances appropriée. De plus, ces estimations doivent continuellement être réévaluées et mises à jour. La Société n’est pas en mesure de prédire l’évolution de la situation financière de ses clients et si les circonstances inhérentes à leur situation financière se dégradent, ses estimations de la recouvrabilité des créances clients pourraient en être affectées de façon importante et elle pourrait être tenue de constituer une provision supplémentaire. Par ailleurs, si la Société constitue des provisions plus importantes que nécessaire, une reprise sur ces provisions pourrait être effectuée dans des périodes ultérieures selon les recouvrements qu’elle aura réalisés.

Durée d’utilité des immobilisations corporelles

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

Juste valeur des instruments financiers

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

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

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

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

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

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

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

Le détail des hypothèses utilisées est disponible à la note 18.

notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2017 (en milliers de dollars canadiens)

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

U) INCERTITUDE RELATIVE AUX ESTIMATIONS (suite)

Principales sources d’incertitude relatives aux estimations (suite)

Provisions

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

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

Obligation au titre des prestations définies

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

Le rapport actuariel pour l’exercice clos le 31 décembre 2017 n’est pas disponible au moment de la comptabilisation. Cependant, la direction estime que l’extrapolation des chiffres du 31 décembre 2016 est la meilleure méthode pour estimer l’obligation au titre des prestations définies et la charge de la Société au et pour l’exercice clos le 31 décembre 2017, puisque les hypothèses révisées utilisées en relation avec cette extrapolation ont été examinées et jugées fidèles.

Jugements posés relativement aux méthodes comptables appliquées

Contrats de location

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

V) NORMES, AMENDEMENTS ET INTERPRÉTATIONS DES NORMES EXISTANTES QUI NE SONT PAS ENCORE EN VIGUEUR ET QUE LA SOCIÉTÉ N'A PAS ADOPTÉS DE FAÇON ANTICIPÉE

À la date d’autorisation de ces états financiers consolidés, de nouvelles normes, amendements et interprétations des normes existantes ont été publiés, mais ne sont pas encore en vigueur, et la Société ne les a pas adoptés de façon anticipée.

L’information sur les nouvelles normes et interprétations et les nouveaux amendements qui sont susceptibles d’être pertinents pour les états financiers consolidés de la Société est fournie ci-après. D’autres nouvelles normes et interprétations ont été publiées, mais la direction ne s’attend pas à ce qu’elles aient une incidence importante sur les états financiers consolidés de la Société.

IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients

En mai 2014, l’IASB a publié l’IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, qui remplace l’IAS 11, *Contrats de construction* et l’IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, ainsi que les interprétations correspondantes. Cette nouvelle norme pose comme principe fondamental que l’entité doit comptabiliser les produits des activités ordinaires de manière à montrer que les biens ou les services promis aux clients sont fournis, et à quel montant de contrepartie l’entité s’attend à avoir droit en échange de ces biens ou services. Ceci a pour objectif de fournir une divulgation plus informative et pertinente aux utilisateurs des états financiers.

La Société adoptera l’IFRS 15 à compter de l’exercice 2018 et elle s’attend à le faire de façon rétrospective, avec retraitement des données de la période correspondante.

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

V) NORMES, AMENDEMENTS ET INTERPRÉTATIONS DES NORMES EXISTANTES QUI NE SONT PAS ENCORE EN VIGUEUR ET QUE LA SOCIÉTÉ N'A PAS ADOPTÉS DE FAÇON ANTICIPÉE (suite)

IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients* (suite)

L’incidence de cette nouvelle norme sur les états financiers consolidés de la Société pour 2017, une fois adoptée en 2018, est la suivante :

	31 décembre 2017		
	Tel que présentés	Retraitement IFRS 15	Tel que retraités
Actifs courants			
Créances clients et autres débiteurs	27 477 \$	9 479 \$	36 956 \$
Passifs courants			
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	155 963	9 479	165 442
Produits reportés	5 661	(1 340)	4 321
Actif net			
Actif net de la Société	143 512	1 340	144 852
Produits			
Activités aéronautiques	211 201	3 225	214 426
Excédent des produits par rapport aux charges	39 691	3 225	42 916

	1 ^{er} janvier 2017		
	Tel que présentés	Retraitement IFRS 15	Tel que retraités
Actifs courants			
Créances clients et autres débiteurs	29 628 \$	7 058 \$	36 686 \$
Passifs courants			
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	144 188	7 058	151 246
Produits reportés	5 661	1 885	7 546
Actif net			
Actif net de la Société	124 523	(1 885)	122 638

IFRS 16, Contrats de location

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

L’IFRS 16 est en vigueur pour les périodes ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2019 et l’application anticipée est permise dans certaines circonstances. La Société évalue présentement l’ampleur de l’incidence de cette nouvelle norme sur ses états financiers consolidés.

notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2017 (en milliers de dollars canadiens)

2. ENCAISSE AFFECTÉE

En vertu de l’acte de fiducie et de l’acte de fiducie supplémentaire lié à la série N, la Société doit maintenir un fonds de réserve affecté au service de la dette de 59 039 \$ (54 454 \$ en 2016) sous forme de trésorerie, de placement ou de lettre de crédit. Ce montant représente la somme des paiements d’intérêts et de capital sur les obligations à long terme devant être effectués au cours des six mois suivant la date de l’état consolidé de l’actif net. Au 31 décembre 2017, la Société détenait 54 978 \$ (54 545 \$ en 2016) sous forme d’encaisse affectée et 4 200 \$ (néant en 2016) sous forme de lettre de crédit.

3. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

	2017	2016
Créances clients	8 807 \$	7 245 \$
Provision pour pertes sur créances	(392)	(221)
	8 415 \$	7 024 \$
FAA, redevances d’atterrissage et d’aérogare	6 824 \$	4 457 \$
Recouvrement de coûts d’améliorations aux immobilisations	2 727	11 222
Revenus de concessions	1 719	1 657
Taxes à la consommation récupérables	1 295	—
Autres	1 700	730
	14 265 \$	18 066 \$
Actifs financiers	22 680 \$	25 090 \$
Actifs non financiers — frais payés d’avance	4 797	4 538
	27 477 \$	29 628 \$

4. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

2017								
	Terrain	Bâtiments et améliorations locatives	Infra-structures civiles	Mobilier et équipement	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Projets d’immobilisations en cours ^{a)}	Total
Valeur comptable brute								
Solde au début	31 099 \$	1 738 006 \$	829 093 \$	327 655 \$	126 794 \$	55 182 \$	147 306 \$	3 255 135 \$
Acquisitions	220	81 175	88 165	5 719	47 750	10 099	(3 557)	229 571
Dispositions et radiations	—	(2 336)	(53)	(513)	—	(835)	—	(3 737)
Solde à la fin	31 319	1 816 845	917 205	332 861	174 544	64 446	143 749	3 480 969
Amortissement et dépréciation								
Solde au début	—	641 597	286 475	176 711	87 009	27 616	—	1 219 408
Amortissement	—	67 388	36 556	11 993	18 683	3 706	—	138 326
Dispositions et radiations	—	(442)	(5)	(513)	—	(835)	—	(1 795)
Solde à la fin	—	708 543	323 026	188 191	105 692	30 487	—	1 355 939
Valeur comptable nette	31 319 \$	1 108 302 \$	594 179 \$	144 670 \$	68 852 \$	33 959 \$	143 749 \$	2 125 030 \$
2016								
	Terrain	Bâtiments et améliorations locatives	Infra-structures civiles	Mobilier et équipement	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Projets d’immobilisations en cours ^{a)}	Total
Valeur comptable brute								
Solde au début	25 014 \$	1 574 879 \$	736 089 \$	301 220 \$	106 919 \$	54 011 \$	201 987 \$	3 000 119 \$
Acquisitions	6 085	163 127	93 004	26 461	19 875	1 689	(54 681)	255 560
Dispositions et radiations	—	—	—	(26)	—	(518)	—	(544)
Solde à la fin	31 099	1 738 006	829 093	327 655	126 794	55 182	147 306	3 255 135
Amortissement et dépréciation								
Solde au début	—	580 635	254 249	165 664	72 682	24 930	—	1 098 160
Amortissement	—	60 962	32 226	11 073	14 327	3 199	—	121 787
Dispositions et radiations	—	—	—	(26)	—	(513)	—	(539)
Solde à la fin	—	641 597	286 475	176 711	87 009	27 616	—	1 219 408
Valeur comptable nette	31 099 \$	1 096 409 \$	542 618 \$	150 944 \$	39 785 \$	27 566 \$	147 306 \$	2 035 727 \$

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

Les bâtiments et améliorations locatives comprennent des actifs en vertu de contrats de location-financement dont le coût et l’amortissement cumulé totalisent respectivement 20 479 \$ et 6 431 \$ (20 479 \$ et 5 669 \$ au 31 décembre 2016).

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 132 672 \$ et 52 782 \$ (132 672 \$ et 48 077 \$ au 31 décembre 2016).

Les acquisitions ont été réduites de 13 018 \$ (5 986 \$ en 2016) représentant le montant des contributions provenant de l’Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (« ACSTA »). Les postes débiteurs courant et non-courant incluent 19 556 \$ recouvrables de l’ACSTA (11 222 \$ au 31 décembre 2016).

notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2017 (en milliers de dollars canadiens)

5. CONTRATS DE LOCATION

A) CONTRATS DE LOCATION SIMPLE

La Société en tant que preneur

La location des installations aéroportuaires se fait au moyen d'un bail à long terme signé le 31 juillet 1992 avec Transports Canada. 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 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 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, 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 %

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 conditionnel.

La Société en tant que bailleur

La Société loue, en vertu de contrats de location simple, des terrains et certains actifs inclus dans les immobilisations corporelles. Plusieurs contrats incluent des options de renouvellement sujettes à des révisions de prix 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 conditionnels totalisant 23 745 \$ en 2017 (18 891 \$ en 2016) représentant la différence entre le pourcentage convenu sur les ventes déclarées par les concessionnaires et les loyers minimums garantis.

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

	Paiements minimaux à recevoir au titre de la location			
	Moins d'un an	1 à 5 ans	Plus de 5 ans	Total
2017	89 464 \$	335 619 \$	456 163 \$	881 246 \$
2016	85 903	274 149	434 843	794 895

5. CONTRATS DE LOCATION (suite)

B) CONTRATS DE LOCATION-FINANCEMENT

La Société en tant que preneur

Les bâtiments et améliorations locatives comprennent des actifs en vertu de contrats de location-financement. Les montants inclus dans les immobilisations corporelles sont indiqués à la note 4 et la description des contrats et des obligations associées est indiquée à la note 8.

Aucun loyer conditionnel n'a été constaté à titre de charge au cours des périodes de présentation de l'information financière considérées et aucun revenu de sous-location futur n'est attendu puisque tous les actifs sont à l'usage exclusif de la Société.

6. FACILITÉ DE CRÉDIT

La Société dispose d'une facilité de crédit de 150 000 \$ (150 000 \$ en 2016) obtenue auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes, échéant le 4 avril 2022. La facilité de crédit est garantie par une obligation nantie émise aux termes de l'acte de fiducie supplémentaire décrit à la note 7.

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 2016). Les frais d'attente sont calculés à un taux annuel de 14 points de base (14 points de base en 2016) sur le montant inutilisé de la facilité de crédit.

Une portion de cette facilité de crédit a aussi été utilisée pour émettre une lettre de crédit de 18 371 \$ (14 931 \$ en 2016) (note 10). Cette lettre de crédit est soumise aux mêmes conditions que la facilité de crédit. Outre l'émission de cette lettre de crédit, aucun montant n'est utilisé sur la facilité de crédit au 31 décembre 2017 (9 000 \$ en 2016).

De plus, un montant de 50 228 \$ (45 366 \$ en 2016) est réservé pour le fonds de prévoyance lié à l'exploitation et à l'entretien en vertu de l'acte de fiducie (note 7).

notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2017 (en milliers de dollars canadiens)

7. OBLIGATIONS À LONG TERME

	2017	2016
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	262 898 \$	269 547 \$
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	193 737	193 531
Obligations de série E, valeur nominale à l'émission de 150 000 \$, taux nominal et effectif de 6,61 % et de 6,98 %, respectivement, intérêts payables le 11 avril et le 11 octobre de chaque année, débutant le 11 avril 2004, capital remboursable le 11 avril et le 11 octobre de chaque année, débutant le 11 avril 2009 et échéant le 11 octobre 2033	134 087	136 618
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	290 557	290 254
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	297 224	297 162
Obligations de série J, valeur nominale à l'émission de 150 000 \$, taux nominal et effectif de 5,47 % et de 5,55 %, respectivement, intérêts payables le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2010 et échéant le 16 avril 2040, capital exigible à l'échéance	148 555	148 528
Obligations de série K, valeur nominale à l'émission de 250 000 \$, taux nominal et effectif de 3,92 % et de 3,96 %, respectivement, intérêts payables le 26 mars et le 26 septembre de chaque année, débutant le 26 septembre 2012 et échéant le 26 septembre 2042, capital exigible à l'échéance	248 512	248 477
Obligations de série M, valeur nominale à l'émission de 200 000 \$, taux nominal et effectif de 3,92 % et de 3,96 % ^{a)} , respectivement, intérêts payables le 12 juin et le 12 décembre de chaque année, débutant le 12 décembre 2015 et échéant le 12 juin 2045, capital exigible à l'échéance	198 675	198 649
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	248 288	—
	2 022 533	1 782 766
Portion courante des obligations à long terme	11 109	9 649
	2 011 424 \$	1 773 117 \$

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

7. 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 30 593 \$ (30 009 \$ en 2016).

Les obligations de la Société sont garanties par une hypothèque sur l'universalité des biens actuels et futurs de la Société. Ni l'acte de fiducie, ni la sûreté, ni aucune sûreté supplémentaire ne seront publiés ou enregistrés à quelque moment que ce soit à l'encontre ou à l'égard de droits réels ou de biens immobiliers. Jusqu'au remboursement complet des obligations, la Société doit maintenir un ratio de couverture du service de la dette brute supérieur ou égal à 1,25 et un ratio de couverture du service de la dette prévue supérieur ou égal à 1,00. Au 31 décembre 2017, la Société respecte les différentes clauses restrictives financières prévues à l'acte de fiducie.

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

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

	Paiements minimaux exigibles		
	Moins d'un an	1 à 5 ans	Plus de 5 ans
31 décembre 2017	11 109 \$	61 525 \$	1 980 492 \$
31 décembre 2016	9 649	54 417	1 748 709

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

	2017	2016
Série B	350 157 \$	353 542 \$
Série D	288 160	272 780
Série E	181 075	179 673
Série G	383 790	362 220
Série H	413 010	387 600
Série J	206 745	191 730
Série K	284 875	259 775
Série M	229 820	208 180
Série N	261 625	—
	2 599 257 \$	2 215 500 \$

notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2017 (en milliers de dollars canadiens)

8. OBLIGATIONS EN VERTU DE CONTRATS DE LOCATION-FINANCEMENT

	2017	2016
Obligation en vertu d'un contrat de location-financement, remboursable par versements mensuels de capital et intérêts variant entre 111 \$ et 174 \$, portant intérêt au taux effectif de 9,6 %, débutant le 30 mars 2009 et échéant le 29 septembre 2039	15 416 \$	15 428 \$
Obligation en vertu d'un contrat de location-financement, remboursable par versements mensuels de capital et intérêts variant entre 38 \$ et 45 \$, portant intérêt au taux effectif de 7,23 %, débutant le 1 ^{er} mars 2010 et échéant le 28 février 2030	3 949	4 126
	19 365	19 554
Portion courante des obligations en vertu de contrats de location-financement	202	177
	19 163 \$	19 377 \$

Ces contrats de location-financement comprennent des options de renouvellement pour des périodes additionnelles de 5 à 20 ans, et les paiements minimaux sont sujets à des clauses d'augmentation variant entre 1,75 % par an à 7,7 % après une période de cinq ans.

Les paiements minimaux futurs au titre de la location-financement à la date de clôture de chaque période considérée se résument comme suit :

	Paiements minimaux exigibles au titre de la location			
	Moins d'un an	1 à 5 ans	Plus de 5 ans	Total
31 décembre 2017				
Paiements au titre de la location	1 895 \$	8 042 \$	33 707 \$	43 644 \$
Charges financières	(1 693)	(6 527)	(16 059)	(24 279)
	202 \$	1 515 \$	17 648 \$	19 365 \$
31 décembre 2016				
Paiements au titre de la location	1 896 \$	7 918 \$	35 726 \$	45 540 \$
Charges financières	(1 707)	(6 635)	(17 644)	(25 986)
	189 \$	1 283 \$	18 082 \$	19 554 \$

9. PROVISIONS

	Démantèlement complexe aérogare		Total
	Mirabel	Autres	
Solde au 1 ^{er} janvier 2017	2 015 \$	4 044 \$	6 059 \$
Augmentation des provisions	—	6 241	6 241
Diminution des provisions	(666)	(2 047)	(2 713)
Solde au 31 décembre 2017	1 349 \$	8 238 \$	9 587 \$
Solde au 1^{er} janvier 2016	10 332 \$	4 473 \$	14 805 \$
Augmentation des provisions	—	1 172	1 172
Diminution des provisions	(8 317)	(1 601)	(9 918)
Solde au 31 décembre 2016	2 015 \$	4 044 \$	6 059 \$

9. PROVISIONS (suite)

A) DÉMANTÈLEMENT DU COMPLEXE DE L'AÉROGARE DE MIRABEL

En 2014, la Société a décidé de procéder au démantèlement du complexe de l'aérogare de Mirabel. Les coûts estimés n'ont pas été actualisés puisque les effets de l'actualisation ont été jugés non significatifs. La provision est diminuée au fur et à mesure que les travaux sont réalisés et que les débours ont lieu.

B) AUTRES

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

10. 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 :

	2017	2016
Courant		
Avantages du personnel à court terme	12 153 \$	12 083 \$
Non courant		
Régimes à prestations définies	31 244 \$	14 205 \$

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 du régime de retraite supplémentaire à prestations définies pour les dirigeants désignés de la Société.

Le volet à prestations définies 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 2017 est de 576 \$ (673 \$ en 2016).

notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2017 (en milliers de dollars canadiens)

10. 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)

L'obligation des régimes à prestations définies se détaille comme suit :

	2017	2016
Obligation au titre des prestations définies au début	315 257 \$	306 190 \$
Coût des services rendus	6 451	6 946
Cotisations salariales	1 628	1 674
Intérêts	12 220	11 920
Prestations versées	(12 554)	(10 694)
Pertes (gains) actuarielles dues à l'expérience du régime	2 652	(779)
Pertes actuarielles dues à un changement d'hypothèse économique	27 938	—
Pertes actuarielles dues à un changement d'hypothèse démographique	2 807	—
Obligation au titre des prestations définies à la fin	356 399 \$	315 257 \$
Juste valeur au début	301 052 \$	288 949 \$
Cotisations patronales	12 025	12 571
Cotisations salariales	1 628	1 674
Intérêts sur les actifs	11 795	11 328
Gains (pertes) actuariels	11 609	(2 376)
Prestations versées	(12 554)	(10 694)
Frais d'administration	(400)	(400)
Juste valeur à la fin	325 155	301 052 \$
Passif au titre de la retraite	31 244 \$	14 205 \$

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 2017, le montant total des lettres de crédit s'élève à 25 526 \$ (18 184 \$ en 2016).

Les hypothèses actuarielles significatives suivantes ont été utilisées :

	2017	2016
Obligation au titre des prestations définies à la fin des exercices considérés		
Taux d'actualisation	3,40 %	3,90 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00	3,00
Taux d'inflation	2,00	2,00
Coût des prestations pour les exercices considérés		
Taux d'actualisation	3,90	3,90
Taux de croissance de la rémunération	3,00	3,00
Taux d'inflation	2,00	2,00

10. 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 de mortalité au 31 décembre 2017 sont basées sur la table de mortalité CPM avec taux combinés, ajustée avec l'échelle d'amélioration MI-2017 (table de mortalité CPM avec taux combinés, ajustée avec l'échelle de projection CPM-B en 2016).

Le coût des prestations constatées est le suivant :

	2017	2016
Coût des services rendus de l'exercice	6 451 \$	6 946 \$
Intérêts nets	425	592
Frais d'administration	400	400
Coût des prestations constatées	7 276 \$	7 938 \$

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

	Niveau	2017	2016
Encaisse		8 997 \$	7 437 \$
Contrat d'achat de rentes	3	164 682	38 585
Parts de fonds communs de placement d'obligations canadiennes	2	46 231	148 296
Parts de fonds communs de placement immobilier	3	24 822	22 436
Parts de fonds communs de placement d'actions canadiennes	2	17 553	15 137
Parts de fonds communs d'infrastructure	3	16 160	16 160
Actions canadiennes	1	11 517	16 468
Actions étrangères	1	9 970	18 329
Parts de fonds communs de placement d'actions étrangères	2	9 623	11 250
Parts de fonds communs de placement autre	2	8 017	5 967
Parts de fonds communs de placement du marché monétaire	2	125	35
Autres		7 458	952
		325 155 \$	301 052 \$

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

La Société s'attend à ce que des cotisations de l'ordre de 8 100 \$ soient versées pour l'exercice 2018, dont 2 000 \$ de cotisations envers le déficit.

Les régimes de retraite exposent la Société aux risques suivants :

- i) Risque d'investissement
L'obligation au titre des prestations définies est calculée en utilisant un taux d'actualisation. Si les rendements de la caisse sont inférieurs à ce taux d'actualisation, un déficit sera créé.
- ii) Risque de taux d'intérêt
Une variation des taux obligataires affectera la valeur de l'obligation au titre des prestations définies.

notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2017 (en milliers de dollars canadiens)

10. 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)

- iii) Risque de longévité
Une amélioration plus importante de l’espérance de vie que celle prévue dans les tables de mortalité utilisées augmentera la valeur de l’obligation au titre des prestations définies.
- iv) Risque d’inflation
L’obligation au titre des prestations définies est calculée en considérant un certain niveau d’inflation. Une inflation réelle supérieure à celle anticipée aura pour effet d’augmenter la valeur de l’obligation au titre des prestations définies.
- v) 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) :

Taux d’intérêt : diminution de 1 %	68 754 \$
Taux d’inflation : augmentation de 1 %	56 915
Taux d’augmentation salariale : augmentation de 1 %	9 470
Taux de mortalité : multiplication des taux par 99 %	962

Au 31 décembre 2017, la durée moyenne pondérée de l’obligation au titre des prestations définies s’élève à 19,3 ans (18,1 ans en 2016).

B) SALAIRES ET CHARGES SOCIALES

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

	2017	2016
Salaires et charges sociales	63 400 \$	61 690 \$
Régime de retraite à prestations définies	7 276	7 938
Régime de retraite à cotisations définies	1 619	1 564
	72 295 \$	71 192 \$

11. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La filiale de la Société possède environ 521 \$ de pertes en capital disponibles pour réduire ses gains en capital futurs.

Au 31 décembre 2017, la filiale a cumulé des pertes autres qu’en capital de 5 153 \$ disponibles pour réduire le bénéfice imposable des exercices futurs. Le montant et l’échéance de ces pertes sont les suivants : 330 \$ en 2029, 3 790 \$ en 2031, 57 \$ en 2032, 700 \$ en 2033, 224 \$ en 2036 et 52 \$ en 2037.

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

La Société n’a comptabilisé aucun avantage fiscal à l’égard de ces pertes et de ces dépenses de recherche et développement.

12. INFORMATIONS SUR LE RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

	2017	2016
Prestation de services	459 094 \$	416 429 \$
Produits tirés des contrats de location simple	118 412	109 300
Autres	2 155	1 439
	579 661 \$	527 168 \$
Charges financières		
Intérêts sur les obligations à long terme	105 151 \$	100 054 \$
Intérêts sur les obligations en vertu de contrats de location-financement	1 707	1 725
Amortissement des frais d’émission d’emprunts	1 151	1 235
Reclassement des pertes sur les opérations de couverture de flux de trésorerie ^{a)}	1 086	1 086
Intérêts capitalisés ^{b)}	(5 335)	(6 768)
Autres	1 702	1 354
	105 462 \$	98 686 \$

a) Les pertes cumulatives sur les opérations de couverture incluses dans les autres éléments du résultat global sont de 29 702 \$ (30 788 \$ en 2016).

b) Le taux moyen pondéré utilisé pour capitaliser les coûts d’emprunt est de 5,65 % (5,83 % en 2016).

13. FRAIS D’AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

La Société a introduit des FAA pour tous les passagers en partance de Montréal-Trudeau depuis le 1^{er} novembre 1997. Ces frais sont utilisés dans le but de financer le programme en immobilisations des aéroports internationaux de Montréal-Trudeau et de Montréal-Mirabel. Ces frais 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 de 4 %. Entre le 1^{er} novembre 1997 et le 31 décembre 2017, les dépenses en immobilisations cumulatives totalisaient 3 285 000 \$ (3 063 000 \$ en 2016) et excédaient de 1 344 000 \$ (1 300 000 \$ en 2016) les montants cumulatifs perçus au titre des FAA bruts (avant déduction des frais de perception).

14. INFORMATIONS SUR L’ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

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

	2017	2016
Créances clients et autres débiteurs	(321) \$	(7 183) \$
Stocks	(1 329)	(265)
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	4 932	(7 422)
Autres avantages du personnel	70	(1 273)
Provisions	3 528	(8 651)
	6 880 \$	(24 794) \$

notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2017 (en milliers de dollars canadiens)

14. INFORMATIONS SUR L'ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE ^(suite)

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

	Facilité de crédit ^{a)}	Obligations à long terme ^{a)}	Obligations en vertu de contrats de location- financement	Total
Solde au 1^{er} janvier 2017	9 006 \$	1 804 417 \$	19 554 \$	1 832 977 \$
<i>Variation des flux de trésorerie liés aux activités de financement</i>				
Produit tiré des prélèvements aux termes de la facilité de crédit	77 000	—	—	77 000
Remboursement des prélèvements aux termes de la facilité de crédit	(86 000)	—	—	(86 000)
Augmentation des obligations à long terme	—	250 000	—	250 000
Remboursement des obligations à long terme	—	(9 649)	—	(9 649)
Frais d'émission d'emprunt	—	(1 735)	—	(1 735)
Remboursement des obligations en vertu des contrats de location-financement	—	—	(189)	(189)
<i>Variation du passif</i>				
Intérêts capitalisés	—	5 335	—	5 335
Charges financières	88	99 816	1 707	101 611
Amortissement des frais d'émission d'emprunts	—	1 151	—	1 151
Intérêts payés	(94)	(103 716)	(1 707)	(105 517)
Solde au 31 décembre 2017	— \$	2 045 619 \$	19 365 \$	2 064 984 \$

a) Les soldes incluent les intérêts courus.

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les dettes fournisseurs et autres créditeurs totalisent 107 493 \$ (102 574 \$ en 2016).

15. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

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

Les principaux dirigeants de la Société sont les membres du Conseil d'administration, le président et les vice-présidents. La rémunération des principaux dirigeants comprend la charge suivante :

	2017	2016
Avantages à court terme du personnel	8 580 \$	8 112 \$

16. ACTIFS ÉVENTUELS ET PASSIFS ÉVENTUELS

Dans le cours normal de ses activités, la Société fait l'objet de procédures judiciaires comportant des demandes financières, lesquelles sont contestées. À moins qu'elle ne les ait comptabilisées dans les provisions (note 9), la direction estime que ces réclamations sont injustifiées et qu'il est peu probable que la Société ait à déboursier des sommes d'argent pour les régler. La direction estime que le règlement de ces demandes n'aura pas d'incidence négative importante sur la situation financière consolidée de la Société.

17. ENGAGEMENTS

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

Moins d'un an	28 042 \$
1 à 5 ans	26 257
Plus de 5 ans	—
	54 299 \$

En plus des engagements énumérés ci-dessus, la Société s'est engagée en vertu de contrats pour l'acquisition et la construction d'immobilisations totalisant 96 756 \$ (94 264 \$ en 2016), dont 4 732 \$ (3 128 \$ en 2016) sont en devise américaine.

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

		Valeur comptable	
		Passifs financiers	
		évalués au	Juste
	Niveau	coût amorti	valeur
Passifs financiers au 31 décembre 2017			
Obligations à long terme	2	2 022 533 \$	2 599 257 \$
Obligations en vertu des contrats de location-financement	2	19 365	19 365
		2 041 898 \$	2 618 622 \$
Passifs financiers au 31 décembre 2016			
Facilité de crédit	2	9 000 \$	9 000 \$
Obligations à long terme	2	1 782 766	2 215 500
Obligations en vertu des contrats de location-financement	2	19 554	19 554
		1 811 320 \$	2 244 054 \$

notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2017 (en milliers de dollars canadiens)

18. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

B) JUSTE VALEUR ET CLASSEMENT DES INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

La juste valeur de la facilité de crédit, des obligations à long terme et des obligations en vertu de contrats de location-financement 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 :

	2017	2016
Trésorerie et équivalents de trésorerie et créances clients et autres débiteurs	2 589 \$	1 895 \$
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	433	—

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 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 à des taux variable ou fixe (note 6).

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

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

E) RISQUE DE CRÉDIT

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

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

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

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

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

18. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

E) RISQUE DE CRÉDIT (suite)

Trésorerie et équivalents de trésorerie, encaisse affectée et débiteurs non courants (suite)

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

Au 31 décembre 2017, la Société n'avait aucun débiteur non courant qui n'était ni en souffrance ni déprécié.

Créances clients et autres débiteurs

Le risque de crédit lié aux créances clients et autres débiteurs est limité en raison du processus d'évaluation du crédit des clients de la Société, des modalités de recouvrement raisonnablement restreintes et de la solvabilité de ses clients. La Société surveille régulièrement son exposition au risque de crédit et prend des mesures pour atténuer la probabilité de pertes réelles en raison de cette exposition. Le risque de crédit lié aux créances clients et autres débiteurs est aussi réduit au minimum par le fait que la Société exige des dépôts de garantie de certains clients. De plus, une partie des produits des activités aéronautiques est facturée et perçue à l'avance, avant même que les services ne soient rendus. La provision pour créances douteuses 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 une analyse de la chronologie des créances clients :

	2017	2016
Courant	5 880 \$	4 739 \$
Créances de 30 à 60 jours	1 763	1 938
Créances de 61 à 90 jours	378	115
Créances de plus de 90 jours	786	453
	8 807	7 245
Provision pour pertes sur créances	(392)	(221)
Solde à la fin de l'exercice	8 415 \$	7 024 \$

Au 31 décembre 2017, un montant de 226 \$ (146 \$ en 2016) inclus dans la provision pour pertes sur créances représente une provision spécifique pour des créances clients totalisant 928 \$ (199 \$ en 2016).

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 en vertu de contrats de location-financement, 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 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.

notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2017 (en milliers de dollars canadiens)

18. 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 en vertu de contrats de location- financement	Obligations à long terme	Facilité de crédit	Engagements ^{a)}	Dettes fournisseurs et autres crédoeurs	Total
31 décembre 2017						
Moins d’un an	1 895 \$	119 388 \$	— \$	28 042 \$	155 963 \$	305 288 \$
1 à 5 ans	8 042	486 133	—	26 257	—	520 432
Plus de 5 ans	33 707	3 441 387	—	—	—	3 475 094
31 décembre 2016						
Moins d’un an	1 896 \$	110 151 \$	9 000 \$	38 666 \$	144 188 \$	303 901 \$
1 à 5 ans	7 918	449 017	—	39 568	—	496 503
Plus de 5 ans	35 726	3 099 957	—	1 937	—	3 137 620

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

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

19. GESTION DU CAPITAL

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

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

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

	2017	2016
Obligations à long terme	2 022 533 \$	1 782 766 \$
Facilité de crédit	—	9 000
Trésorerie et équivalents de trésorerie et encaisse affectée	(248 103)	(79 369)
	1 774 430 \$	1 712 397 \$

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

La Société n’a pas modifié sa stratégie de gestion du capital par rapport à celle de 2016.

20. ÉVÈNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE CLÔTURE

En février 2018, la Société a prolongé sa facilité de crédit obtenue auprès d’un consortium d’institutions financières canadiennes pour une période supplémentaire d’un an, soit jusqu’en avril 2023, aux mêmes modalités.

transporteurs



33 TRANSPORTEURS PASSAGERS

9 TRANSPORTEURS CANADIENS

Air Canada
Air Creebec
Air Inuit
Air Transat
First Air
Porter
Provincial Airlines
Sunwing
WestJet

21 TRANSPORTEURS INTERNATIONAUX

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

3 TRANSPORTEURS AMÉRICAINS

American Airlines
Delta
United



12 TRANSPORTEURS TOUT-CARGO

AirBridge Cargo
Ameriflight
CargoJet Airways
CargoLux
Castle Aviation
FedEx
Kalitta Air
Morningstar Air Express
Nolinor Aviation
Royal Air Freight
Skylink Express
UPS

service passengers

- DESTINATIONS RÉGULIÈRES
- DESTINATIONS SAISONNIÈRES

28 DESTINATIONS AU CANADA

RÉGULIÈRES (27)

Bagotville, QC
Baie-Comeau, QC
Bathurst, NB
Calgary, AB
Charlottetown, PE
Chibougamau, QC
Edmonton, AB
Fredericton, NB
Halifax, NS
Hamilton, ON
Kuujuaq, QC
Kuujuarapik, QC
La Grande, QC
Moncton, NB

Mont-Joli, QC

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

ÉTÉ (1)

Îles de la Madeleine, QC

25 DESTINATIONS AUX ÉTATS-UNIS

RÉGULIÈRES (22)

Atlanta, GA
Boston, MA
Charlotte, NC
Chicago, IL
Dallas/Fort Worth, TX
Denver, CO
Detroit, MI
Fort Lauderdale, FL
Hartford, CT
Houston, TX
Las Vegas, NV
Los Angeles, CA
Miami, FL
Minneapolis/St-Paul, MN

Newark, NY

New York (JFK), NY
New York (LGA), NY
Orlando (International), FL
Philadelphie, PA
San Francisco, CA
Washington (Dulles), DC
Washington (Reagan), DC

HIVER (3)

Fort Myers, FL
Tampa, FL
West Palm Beach, FL

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

RÉGULIÈRES (45)

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

Málaga, Espagne

Mexico, Mexique
Montego Bay, Jamaïque
Munich, Allemagne
Panama, Panama
Paris (CDG), France
Pointe-à-Pitre, Guadeloupe
Port-au-Prince, Haïti
Puerto Plata, République Dominicaine
Puerto Vallarta, Mexique
Punta Cana, République Dominicaine
Reykjavik, Islande
Roatan, Honduras
Saint-Martin, Antilles Néerlandaises
Samana, République Dominicaine
San Salvador, Bahamas
Santa Clara, Cuba
Shanghai, Chine
St-Pierre, St-Pierre-et-Miquelon
Tunis, Tunisie
Varadero, Cuba
Zurich, Suisse

ÉTÉ (18)

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

HIVER (24)

Acapulco, Mexique
Antigua, Antigua-et-Barbuda
Aruba, Aruba
Bridgetown, Barbade
Cartagena, Colombie
Cienfuegos, Cuba
Freeport, Bahamas
Huatulco, Mexique
Ixtapa/Zihuatanejo, Mexique
Liberia, Costa Rica
Managua, Nicaragua
Manzanillo, Cuba
Nassau, Bahamas
Providenciales, Turks et Caicos
Rio Hato, Panama
Sainte-Lucie, Sainte-Lucie
San Andres, Colombie
San Jose, Costa Rica
San José del Cabo, Mexique
San Juan, Porto Rico
San Salvador, Salvador
Santiago, Cuba
Santo Domingo, République Dominicaine
Willemstad, Curaçao



English copies of this report are available from
Public Affairs, Aéroports de Montréal
800 Leigh-Capreol Place, Suite 1000, Dorval, Québec CANADA H4Y 0A5
Telephone: 514 394-7201, Fax: 514 394-7356
admtl.com