

Crédit photo : Laure Stephenson



RAPPORT ANNUEL 2021

ADM Aéroports
de **Montréal**

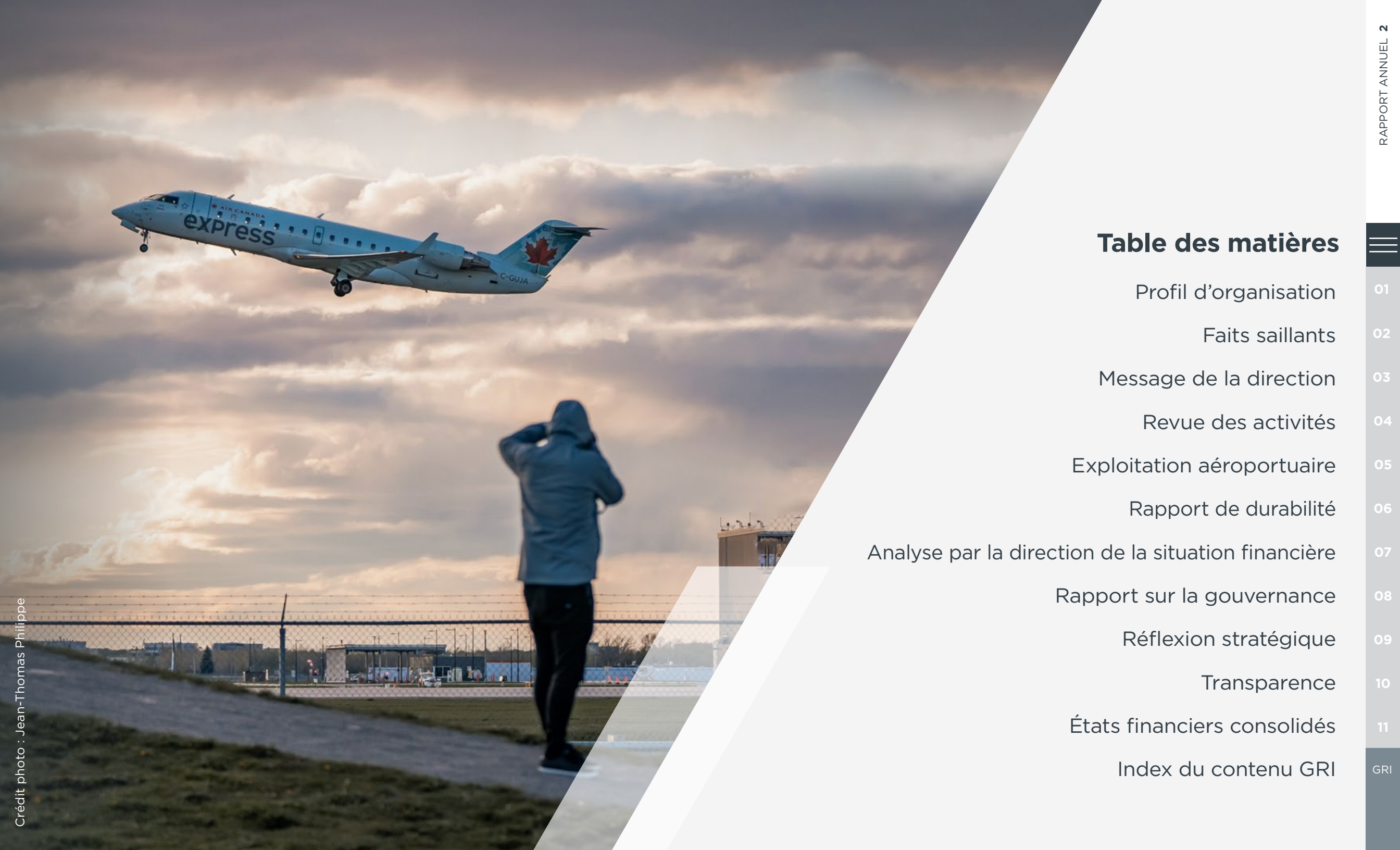


Table des matières

Profil d'organisation	01
Faits saillants	02
Message de la direction	03
Revue des activités	04
Exploitation aéroportuaire	05
Rapport de durabilité	06
Analyse par la direction de la situation financière	07
Rapport sur la gouvernance	08
Réflexion stratégique	09
Transparence	10
États financiers consolidés	11
Index du contenu GRI	GRI

PROFIL D'ORGANISATION



01

PROFIL D'ORGANISATION


ADM Aéroports de Montréal, l'autorité aéroportuaire du grand Montréal, est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de YUL Aéroport international Montréal-Trudeau et de YMX Aérocity internationale de Mirabel en vertu d'un bail conclu avec Transports Canada en 1992 venant à échéance en 2072. ADM entend réussir dans ses divers secteurs d'activité – les services aéroportuaires, immobiliers et commerciaux – et développer chacun de ses deux sites à leur plein potentiel. Dans cette optique, YUL agit comme plaque tournante du transport de passagers des secteurs domestique, transfrontalier et international, tandis que YMX agit comme aéroport tout-cargo ainsi que pôle aérospatial et d'innovation de calibre mondial. L'Aéroport international Montréal-Trudeau et l'Aérocity internationale de Mirabel constituent d'importants pôles d'activité économique et des atouts de développement pour le grand Montréal.



MISSION D'ADM

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

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



**PASSIONNÉE
PERFORMANTE
ENGAGÉE**

FAITS SAILLANTS



02

SOURCES DE REVENUS

en millions de dollars (et comparaison avec 2020 et 2019)

Activités non aéronautiques

115,8 \$
41,7 %

↓ -10,7 % vs 2020
↓ -47,4 % vs 2019

Activités aéronautiques

94,8 \$
34,1 %

↑ +4,0 % vs 2020
↓ -62,2 % vs 2019

Frais d'améliorations aéroportuaires

67,1 \$
24,2 %

↑ +9,4 % vs 2020
↓ -71,6 % vs 2019



TYPES DE DÉPENSES

en millions de dollars (et comparaison avec 2020 et 2019)

Charges financières nettes

132,8 \$
26,1 %

↑ +28,5 % vs 2020
↑ +37,4 % vs 2019

Salaires et charges sociales

52,4 \$
10,3 %

↑ +12,7 % vs 2020
↓ -31,5 % vs 2019

Amortissement et dépréciation

162,6 \$
31,9 %

↓ -5,4 % vs 2020
↑ +1,6 % vs 2019

Charges d'exploitation

98,5 \$
19,3 %

↓ -12,2 % vs 2020
↓ -38,6 % vs 2019

Loyer à Transports Canada

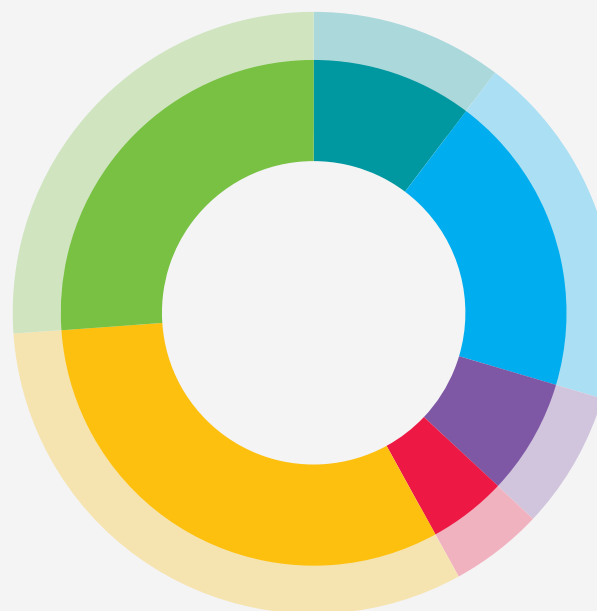
25,3 \$
5,0 %

↑ +436,1 % vs 2020
↓ -67,0 % vs 2019

Paiements en remplacement d'impôts aux municipalités et autres taxes

37,9 \$
7,4 %

↓ -0,6 % vs 2020
↓ -4,8 % vs 2019



RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

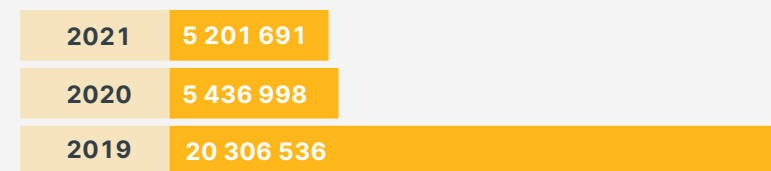
en milliers de dollars

	2021	2020	2019	2018	2017*
Produits	277 745 \$	282 160 \$	707 049 \$	645 021 \$	582 886 \$
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges	(230 819) \$	(233 994) \$	97 799 \$	68 174 \$	42 916 \$
BAIIA	63 605 \$	40 780 \$	353 607 \$	322 867 \$	285 087 \$
Investissements	51 838 \$	247 709 \$	351 706 \$	219 803 \$	229 351 \$

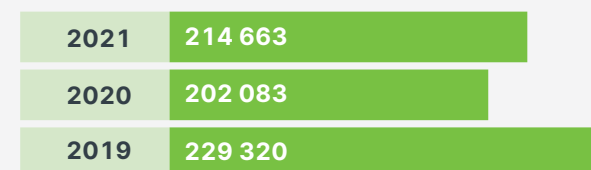
* Les résultats financiers comparatifs n'ont pas été redressés à la suite de l'application de l'IFRS 16 au 1^{er} janvier 2019.

EXPLOITATION 2019-2021

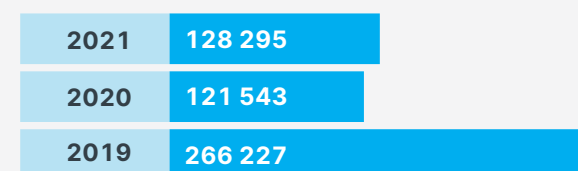
TRAFIC DE PASSAGERS



VOLUME DE FRET (t)



MOUVEMENTS D'AÉRONEFS



MESSAGE DE LA DIRECTION



03

EN ATTENDANT LES BEAUX JOURS

L'industrie aérienne est celle de tous les risques. Une simple tempête de neige peut faire dérailler les plans de voyage de milliers, voire de millions de passagers à travers le monde. Au cours des années, plusieurs incidents sont venus frapper de plein fouet et ébranler tant les autorités aéroportuaires que les transporteurs aériens. Outre les tristes événements du 11 septembre 2001, les coups durs ont généralement été associés à des événements suivant le cycle économique. Tout baisse et remonte avec le produit intérieur brut (PIB). C'est la réalité, et surtout, c'est prévu dans le plan d'affaires des nombreuses entreprises qui œuvrent dans le milieu.

Mais la COVID-19 est une crise sanitaire d'une ampleur inégalée, qui ne suit pas cette logique pourtant éprouvée avec le temps. Ces soubresauts au rythme des variants rendent hasardeuse toute prévision de relance pour nos activités, principalement à YUL, notre aéroport international.

En 2021, l'économie s'est relevée tranquillement, mais l'industrie aérienne, elle, est restée derrière. Certes, la vaccination de masse à l'été nous a redonné espoir.

Les voyageurs ont recommencé à planifier leurs vacances à l'étranger. Les temps doux sont arrivés, et notre peur du virus s'est quelque peu estompée au même moment, le tout corroboré par une diminution des cas de COVID-19 un peu partout sur la planète. Puis l'émergence d'un nouveau variant, en fin d'année, et l'avis du gouvernement fédéral sur les voyages non essentiels sont venus tout chambouler.

Nos employés et ceux de la communauté aérienne ont beau être formés de façon à pouvoir affronter n'importe quelle intempérie ou des situations d'urgence de toutes sortes, cette nouvelle leur est tombée dessus comme une véritable tonne de briques.

Heureusement, demeurant fidèle aux principes qui lui sont chers, ADM a abordé la situation avec prudence. Jusqu'à la fin de l'année, notre régime de dépenses et d'investissements s'est maintenu au minimum. Cette prudence nous aura été salutaire.



Coupés en plein envol

En décembre 2021, quelque 55 destinations internationales étaient desservies au départ de YUL. À cela s'ajoutaient une vingtaine de vols vers les États-Unis. En 2019, ces données nous auraient très certainement inquiétés.

En 2021, elles étaient signe que de meilleurs jours se dessinaient. Le trafic de passagers, quant à lui, gagnait environ cinq points de pourcentage tous les mois, depuis l'été. Les prévisions pour la période des Fêtes étaient encourageantes. Après des mois de passage à vide, notre aéroport international était de nouveau sur une lancée. Nos partenaires se démenaient pour embaucher du nouveau personnel et redémarrer leurs activités. De leur côté, les équipes d'ADM mettaient à jour leurs plans d'action afin de se préparer à accueillir un nombre plus important de passagers dans nos installations dès 2022.

Puis, cet espoir a été freiné.

Résolument optimistes, nous ne baissons pas les bras.

Nous demeurons plus que jamais convaincus de la résilience de notre industrie. Malgré tous les obstacles, nous croyons quand même que d'ici 2024, ces épreuves ne seront qu'un mauvais souvenir et que notre organisation et nos partenaires pourront réellement se tourner vers l'avenir. Du moins, c'est notre souhait le plus cher.

Déjà, l'année 2022 devrait nous permettre d'aller récupérer 50 % du trafic de passagers enregistré en

période pré-pandémique. Il s'agit encore d'une prévision conservatrice, qui se tient toujours à la lumière des informations que nous avons en main au moment d'écrire ces lignes.

Beaucoup de hauts et quelques bas

L'année 2021 en aura donc été une en dents de scie, comme le veut l'expression populaire. En revanche, pour chaque déception vécue, nous avons eu des occasions de célébrer de petites victoires. La lecture de la revue des activités comprise dans ce rapport annuel vous permettra de bien prendre connaissance des actions et des bons coups qui se sont multipliés au cours des 12 derniers mois, au bénéfice de toute la communauté.

Sécuriser le financement pour la construction de la station du Réseau express métropolitain (REM) à YUL se trouve assurément au haut de la liste. Nous remercions d'ailleurs le gouvernement fédéral, la Banque de l'infrastructure du Canada et le gouvernement du Québec, grâce à qui le REM pourra poursuivre son trajet jusqu'à YUL. Une solution de transport non seulement alternative, mais surtout durable qui saura être bénéfique tant au niveau de l'accessibilité du site pour les voyageurs et employés que pour assurer une connexion rapide avec le centre-ville de notre métropole.

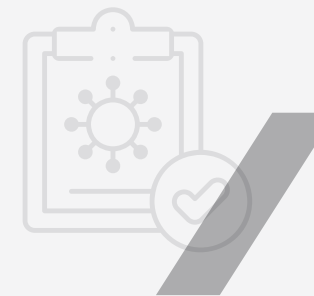
Le tunnelier opéré par CDQP Infra démarrera son forage souterrain sur le site aéroportuaire au printemps. Cela mènera à la fermeture temporaire de la piste 06G-24D, située au nord du site aéroportuaire. Une opportunité en or

d'y faire d'importants et nécessaires travaux de réfection. Il s'agit d'un des rares chantiers qui n'a pas été mis à l'arrêt, et pour cause : la sécurité de nos infrastructures et de leurs usagers demeurera toujours notre priorité absolue.

Notre site de YMX a aussi connu de beaux succès, en cours d'année. Le taux d'occupation des entrepôts cargo appartenant à ADM frôle le 100 %. De nouvelles ententes ont été conclues avec des partenaires qui ont choisi d'y développer leurs activités. Nous avons notamment hâte d'y accueillir l'usine de batteries de notre nouveau partenaire, Lion Électrique. Il s'agit là d'une excellente nouvelle pour toute la région, alors que des emplois de qualité seront créés à Mirabel par une entreprise qui œuvre dans une industrie en plein essor et qu'une nouvelle filière industrielle puisse voir le jour à l'Aérocité.

La vaccination est un mot qui s'est retrouvé sur toutes les lèvres au Québec, en 2021. ADM est fière d'avoir pu contribuer à cette campagne inédite en mettant rapidement ses installations au service de la collectivité. Tout d'abord avec la création de cliniques accessibles aux employés de la communauté aéroportuaire, en collaboration avec nos partenaires. Puis en offrant notre stationnement P11, à YUL, afin qu'une clinique de type « service au volant » y soit érigée par la Santé publique. Une première au Québec!

LA PANDÉMIE LAISSERA SES TRACES. ELLE AURA NOTAMMENT MENÉ À LA MISE EN APPLICATION DE NOUVELLES MESURES DE CONTRÔLE DANS LES AÉROPORTS CANADIENS.



Finalement, à l'automne, nous avons élaboré une directive exigeant la vaccination complète de tous les membres de la communauté aéroportuaire, étant en contact avec le public voyageur sur nos deux sites aéroportuaires, ainsi que de l'ensemble des employés d'ADM. Une décision nécessaire, bien que difficile à prendre, et qui nous tenait particulièrement à cœur.

Notre organisation aura été parmi les premières à prendre une mesure aussi radicale pour assurer le bien-être collectif. Après tout, l'audace est une valeur qui fait partie intégrante de notre ADN. Les gestionnaires d'ADM se font un point d'honneur d'être précurseurs et de se positionner rapidement dans certains dossiers, et celui de la vaccination obligatoire pour tous ne pouvait pas faire exception, comme celui du port obligatoire du masque au printemps 2020.

Regarder vers l'avant

Tout comme vous, nous rêvons d'un futur où les derniers mois ne seront qu'un mauvais souvenir. D'ici là, nos équipes continueront de travailler pour assurer un accueil sécuritaire de nos passagers à YUL et des marchandises à YMX.

La pandémie laissera ses traces. Elle aura notamment mené à la mise en application de nouvelles mesures de contrôle dans les aéroports canadiens. Celles-ci ont pour effet de réduire la fluidité du parcours, particulièrement en période de pointe. S'agit-il de mesures permanentes? Toute cette complexité, qui s'ajoute au parcours du passager, devrait être aidée par l'apport de technologies facilitantes. Nous nous attendons également à des assouplissements à court terme.

Parallèlement, cette crise sanitaire nous aura permis collectivement de prendre le temps de ralentir, le temps de réfléchir. Elle aura démontré l'importance de s'occuper de notre bien-être, mais aussi de celui des générations à venir.

Pour ADM, cela s'est traduit par une réflexion sur la place du développement durable au cœur de ses activités. Nous avons profité des derniers mois pour accélérer notre virage en ce sens.

Forts du meilleur bilan d'émission de gaz à effet de serre (GES) des grands aéroports canadiens, nous poursuivons la mise à jour de nos plans visant une plus grande efficacité énergétique sur nos sites et la réduction significative des émissions de GES. Il s'agit là d'une tendance généralisée et nécessaire : tous les acteurs de l'industrie se remettent de plus en plus en question, et travaillent de pair sur la voie de l'innovation durable.

Vous consultez d'ailleurs présentement le premier rapport intégré d'ADM comportant une revue des activités, le portrait financier de l'organisation et un volet sur l'avancement de nos plans d'action en développement durable. Il s'agit là d'une nouvelle façon de rendre compte annuellement de nos initiatives en la matière.

Unis dans l'adversité

L'industrie aérienne traverse une période de profonde transformation. Notre capacité à nous adapter et à innover sera plus que jamais essentielle. Nous profitons donc de l'occasion pour saluer le dévouement des équipes d'ADM, qui ont encore une fois fait preuve d'une grande flexibilité et résilience à travers les trop nombreuses zones de turbulences traversées. La créativité dont ont fait preuve nos employés, qui ont réussi à faire de grandes choses avec peu de moyens, nous étonne chaque fois, sans pour autant nous surprendre!

De nouveaux joueurs ont joint la grande famille ADM en 2021, et nous sommes reconnaissants de pouvoir compter sur leur énergie nouvelle, qui permet à ceux qui gardent le fort depuis de nombreux mois de reprendre un peu leur souffle.

L'adversité grandit ceux qu'elle n'abat point, dit un vieux proverbe. Et nous le confirmons, nos employés se sont élevés au rang de géants dans les derniers mois. Ils ont toute notre reconnaissance.


Merci de poursuivre le voyage avec nous!



Danielle Laberge
Présidente du Conseil
d'administration



Philippe Rainville
Président-directeur général



**ADAPTATION
INNOVATION
DÉVOUEMENT**

REVUE DES ACTIVITÉS



L'ANNÉE 2021 EN BREF

La revue des activités qui suit explore la chronologie des événements marquants ayant ponctué les 12 mois de l'année 2021. Elle met en lumière les actions prises par ADM afin d'assurer la santé et la sécurité du public voyageur et des employés à YUL, de permettre un maintien des activités sur les 2 sites aéroportuaires et de contribuer aux efforts de relance de l'industrie aérienne dans la métropole.

La vaste campagne de vaccination menée au Québec, l'ouverture graduelle des frontières et la levée de l'avis du gouvernement fédéral demandant aux Canadiens d'éviter les voyages non essentiels à l'extérieur du pays durant quelques mois auront permis à YUL de renouer avec ses passagers alors qu'une hausse de l'achalandage a pu commencer à se faire sentir dès le début de l'été. Un élan qui aura été ralenti avec l'émergence d'un nouveau variant de la COVID-19, laissant ainsi un goût amer aux équipes en toute fin d'année et une impression de déjà-vu.



JANVIER

RESTRICTIONS INTERNATIONALES + IMPASSE DOSSIER REM + CARGAISONS D'ÉQUIPEMENT

- L'année démarre sur une note plutôt sombre, alors que le gouvernement fédéral annonce de nouvelles restrictions entourant les déplacements aériens vers l'international. Tous les vols à destination et au départ du Mexique et des pays des Caraïbes sont suspendus jusqu'à la fin avril 2021. De plus, les voyageurs devront, dès février, subir un test de dépistage à leur arrivée à YUL et s'isoler dans un des hôtels désignés par le gouvernement fédéral dans l'attente de leurs résultats.
- Alors que des discussions ont cours depuis des mois avec des représentants des gouvernements fédéral et provincial, le dossier de la station du REM à YUL se trouve dans une impasse. ADM refuse de baisser les bras et continue de multiplier les actions afin que son plaidoyer pour l'obtention d'un prêt lui permettant de financer les coûts de construction de cette station hautement stratégique du réseau, estimés à 600 M\$, soit entendu.
- Le Québec se prépare à mettre en branle son importante campagne de vaccination pour la population générale. Chaque semaine, et ce, pendant des mois, des doses sont acheminées et réceptionnées sur le site de YMX, qui joue un rôle de premier plan dans le transport de marchandises de nature médicale depuis le tout début de la crise. D'importantes cargaisons d'équipement de protection individuelle (ÉPI) y transitent d'ailleurs tout au cours de l'année.

FÉVRIER

DÉPISTAGE AUX ARRIVÉES INTERNATIONALES + NOUVELLES MESURES + REPORTAGE TÉLÉVISÉ

- De façon à respecter les exigences du gouvernement fédéral, l'équipe d'ADM ouvre une clinique de dépistage de la COVID-19 dans le hall des arrivées internationales en collaboration avec son partenaire Biron Groupe Santé. Une quinzaine de postes de prélèvement y sont installés.
- Alors que les perspectives de reprise des déplacements aériens au niveau international se font de plus en plus sombres, ADM met en place de nouvelles mesures exceptionnelles afin d'assurer la poursuite de ses opérations. Ainsi, elle annonce notamment la majoration de ses frais d'améliorations aéroportuaires, la hausse des frais aéronautiques à YUL et à YMX ainsi qu'un ajustement de la redevance d'atterrissage pour les vols tout-cargo.
- Une équipe de journalistes de la télévision de Radio-Canada s'intéresse à l'impact de la pandémie sur les activités aéroportuaires courantes et se fait offrir un accès inédit aux coulisses de YUL. Des représentants d'entreprises partenaires, dont Avjet, SSP, Newrest et Peace+, collaborent au tournage. Le résultat : un reportage touchant et humain qui met en valeur toute la passion qui anime les employés de la communauté aéroportuaire et les nombreux défis auxquels ils font face.



VOIR LA VIDÉO
Reportage Radio-Canada

MARS

TRAVAUX STATIONNEMENT ÉTAGÉ + DON DE PLANTES

- Des travaux s'amorcent du côté du stationnement étagé, situé en façade de l'aérogare. Ceux-ci visent dans un premier temps à sécuriser la structure, qui a atteint sa fin de vie utile. Ils sont exécutés en fonction d'un calendrier qui permettra de les arrimer, plus tard en cours d'année, aux premières étapes de construction de la station YUL-Aéroport-Montréal-Trudeau du REM. Cette portion du projet nécessitera la démolition d'une importante portion de la structure, incluant la tourelle et la passerelle ouest.
- Avec une majorité de ses employés de bureau exécutant leurs tâches de la maison depuis mars 2020, ADM décide de se départir de nombreuses plantes qui décoraient les espaces de travail de son siège social afin d'économiser sur les frais d'entretien et d'arrosage de celles-ci. Un don de 140 plantes est ainsi fait à la résidence de soins palliatifs Teresa-Dellar, à Kirkland. Un petit geste qui permet de mettre un peu de couleur et de douceur dans la vie des résidents et de leur famille.

AVRIL

PÔLE DE VACCINATION + INAUGURATION DU PARC ÉCOLOGIQUE + REM : ENTENTE DE PRINCIPE

- ADM, en collaboration avec Air Canada et Bombardier, répond à l'appel du ministre de la Santé et des Services sociaux du Québec en contribuant à l'effort de vaccination et annonce la création du pôle de vaccination YUL. Un site de vaccination est ainsi érigé dans l'aérogare et un deuxième, dans le hangar de Bombardier, à l'intention des employés de la communauté aéroportuaire. Les cliniques accueillent leurs premiers rendez-vous en mai. Loin d'être en reste, le site de YMX a aussi sa clinique, qui ouvre grâce à notre partenaire Airbus.
- Le Parc écologique des Sources, situé au nord du site aéroportuaire de YUL, est officiellement inauguré le 22 avril, à l'occasion du Jour de la Terre. Cet espace d'une superficie de 24 hectares représente un lieu unique pour l'observation des oiseaux et de la faune. Il s'agit d'un milieu à valeur écologique élevé qu'ADM s'est engagée à protéger et à mettre en valeur au bénéfice de la communauté.
- Une entente de principe est finalement conclue dans le dossier de financement de la station du REM à YUL. En plus d'une contribution de 100 M\$ du gouvernement du Canada, des prêts de 100 M\$ et de 300 M\$ sont consentis de la part du gouvernement du Québec et de la Banque de l'infrastructure du Canada, respectivement. ADM pourra donc entamer la construction de ce projet majeur et nécessaire pour permettre une meilleure accessibilité au site.
- Après avoir fait l'objet d'une vérification afin d'assurer que sa candidature répondait toujours aux exigences établies par le programme des Immeubles écoresponsables de BOMA BEST, YUL renouvelle sa certification de niveau Or, obtenue préalablement en 2017, grâce une note globale de 84,6 %. En effet, la performance de l'aérogare s'est améliorée depuis la dernière certification, et ce, particulièrement dans la gestion de l'énergie, la consommation d'eau potable et les services d'entretien.




MAI
**VACCINATION À L'AUTO
+ CARBURANT AÉRIEN
DURABLE + DU NOUVEAU :
HORAIRES ET DESTINATIONS**

- Un tout premier site de vaccination à l'auto est aménagé au Québec, dans le stationnement P11 à YUL. Il s'agit d'un concept qui permet d'agir en complémentarité avec les centres de vaccination traditionnels déjà présents en province. ADM est extrêmement fière de rendre accessible ses installations pour cet important projet, qui saura être bénéfique à toute la communauté. Au final, cette clinique a permis d'administrer tout près de 50 000 doses de vaccin.
- Air France effectue le premier vol long-courrier avec du carburant aérien durable, aussi appelé SAF. L'incorporation à 16 % de ce type particulier de combustible, qui remplace le kérosène et est issu de déchets et de résidus provenant de l'économie circulaire, permet d'éviter l'émission de 20 tonnes de CO₂ et démontre les efforts mis en place par les gros joueurs de l'industrie afin de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre.
- Les compagnies aériennes préparent leurs horaires de vol des prochains mois et annoncent l'ajout de destinations prisées à la desserte aérienne de YUL, dont Air Canada, qui prévoit la mise en service d'une route entre Montréal et Honolulu pour décembre. Au cours des mois suivants, le transporteur activera aussi des liaisons vers Kelowna, Le Caire, New Delhi et Bogota.





JUIN

**LION ÉLECTRIQUE À YMX
+ L'OSM À CIEL OUVERT
+ CAPSULES HUMORISTIQUES**

- Après plusieurs mois de pourparlers avec divers partenaires potentiels, Lion Électrique (Lion) a choisi le parc aéronautique et industriel de YMX Aérocité internationale de Mirabel pour y construire sa nouvelle usine de batteries. Ce faisant, Lion pourra développer davantage son expertise dans le domaine de l'innovation électrique et bénéficier des nombreux avantages qu'offre le site, dont des pistes d'atterrissage, une localisation idéale à la croisée des autoroutes 50 et 15, et l'accès à des transporteurs cargo d'envergure.
- La fièvre des séries éliminatoires de la coupe Stanley s'empare de la métropole. Avec les Canadiens qui se rendent jusqu'à la finale, YUL affiche rapidement ses couleurs et maquille sa façade de bleu-blanc-rouge!
- Fort du succès et de l'intérêt suscité par le concert-bénéfice *L'envolée classique*, présenté en août 2020, l'Orchestre symphonique de Montréal récidive et transforme, le temps d'une soirée, le stationnement P5 de l'aéroport en un lieu de concert, et ce, dans le plus grand respect des normes sanitaires en vigueur. Musiciens et spectateurs sont à nouveau charmés par le site où le passage des avions au haut de leur tête contribue à enjoliver ce voyage musical.
- Des capsules humoristiques destinées à un partage sur les réseaux sociaux sont tournées à l'aérogare sous le thème « Pendant ce temps à YUL ». Elles présentent divers employés de la communauté aéroportuaire qui pratiquent leurs tâches quotidiennes en attendant d'accueillir à nouveau des passagers. Très populaires, ces saynètes permettent de générer un nombre record de vues, soit plus de 2,2 millions sur les plateformes sociales d'ADM.

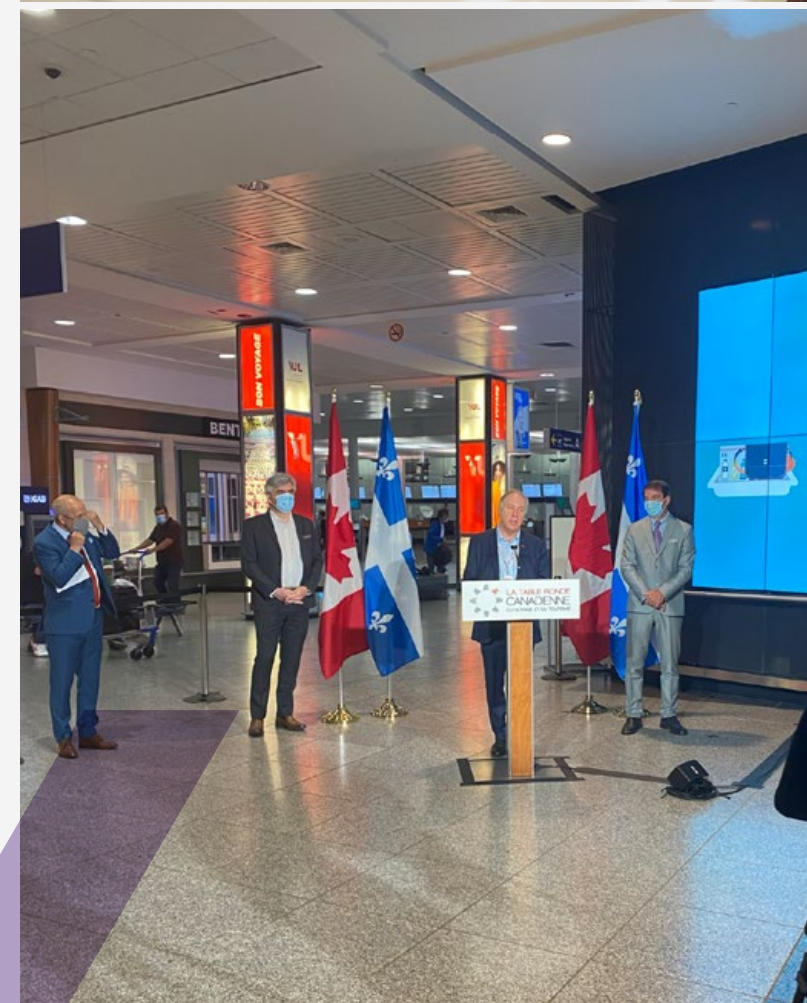


VOIR LA VIDÉO
Pendant ce temps à YUL




JUILLET
**TRANSAT REPREND SES VOLS
+ PLAIDOYER POUR
L'OUVERTURE DES
FRONTIÈRES + NOUVEAU
TRANSPORTEUR AÉRIEN**

- Six mois après avoir cloué au sol ses aéronefs, Transat reprend les vols commerciaux au départ de YUL. En sa première journée d'opération, le transporteur offre des départs vers Punta Cana et Vancouver. Ces destinations donnent le coup d'envoi à un programme estival, qui comptera, au plus fort de la saison, 24 liaisons vers 16 destinations au Canada, aux États-Unis, dans le Sud et en Europe.
- YUL est l'hôte d'une conférence de presse organisée par la Table ronde canadienne du voyage et du tourisme réunissant différents acteurs du milieu, dont M. Philippe Rainville, le président-directeur général d'ADM. L'objectif de cet événement : demander au gouvernement fédéral de rouvrir les frontières canadiennes aux voyageurs internationaux entièrement vaccinés afin de permettre à Montréal de retrouver sa vitalité économique.
- Une nouvelle clinique de dépistage de la COVID-19 est inaugurée à YUL. Celle-ci permet de trier le parcours des passagers selon le statut de vaccination des voyageurs.
- Un nouveau transporteur aérien amorce ses activités à YUL. Il s'agit de la compagnie aérienne à bas prix Flair, qui offre des vols directs vers Toronto, Vancouver, Halifax et Abbotsford, en Colombie-Britannique. Son offre de service se bonifie quelques semaines plus tard, avec l'ajout de routes en direction de six destinations vacances aux États-Unis.




AOÛT
**OUVERTURE DES
FRONTIÈRES + ESPACES
CANINS + SKYTRAX :
YUL SE DÉMARQUE**

- Le gouvernement fédéral annonce enfin l'ouverture de la frontière aux voyageurs américains entièrement vaccinés. Un mois plus tard, en septembre, ce sera au tour des voyageurs internationaux de pouvoir atterrir au pays, après s'en être vu interdire l'accès en mars 2020. Une bonne nouvelle qui laisse présager une croissance importante du trafic de passagers à YUL.
- De façon à rendre l'expérience des passagers – petits, grands et poilus - encore plus agréable, deux nouveaux espaces sont inaugurés dans l'aérogare. Tout d'abord, une aire de jeux est aménagée dans la zone réglementée des départs vers les États-Unis en collaboration avec l'autrice et illustratrice québécoise Marilou Côté. Puis, une nouvelle aire de soulagement canin est ajoutée en zone réglementée domestique, en plus de celle qui est aménagée près du stationnement étagé à l'extérieur de l'aérogare. Les propriétaires de chats ou de chiens peuvent aussi partir l'esprit en paix en les confiant pour la durée de leur voyage aux bons soins de l'équipe du **Manoir Kanisha**, une pension pour animaux de compagnie située à proximité du site aéroportuaire.
- YUL se démarque dans le cadre des World Airport Awards 2021 de Skytrax. En effet, les employés de la communauté aéroportuaire se hissent au troisième rang dans la catégorie « *Best Airport Staff Service* » (meilleur service de la part du personnel aéroportuaire) en Amérique du Nord. De plus, YUL s'inscrit pour la première fois au classement dans la catégorie « *World's Cleanest Airport* » (aéroport le plus propre) pour le même secteur géographique, avec une cinquième position. Enfin, dans la catégorie globale « *Best Airports* » (meilleurs aéroports) en Amérique du Nord, Montréal-Trudeau se maintient parmi les 10 meilleurs comme il le fait depuis plusieurs années.




SEPTEMBRE

LES 80 ANS DE YUL
+ PASSEPORT VACCINAL
+ HALTE VÉLOS
+ NOUVEAU COMMERCE

- YUL célèbre son 80^e anniversaire. En l'honneur de ce jalon historique, une vidéo présentant quelques moments forts de la vie à l'aéroport depuis son inauguration est diffusée. Puis un chêne - qui représente une union de 80 ans dans le langage matrimonial - est planté symboliquement à l'Arboretum du parc de la Paix de la cité de Dorval. ADM poursuit donc son implication dans la communauté, notamment en participant à l'embellissement du quartier et de ses parcs.
- Alors que le passeport vaccinal entre en vigueur au Québec, YUL exige que tous les passagers et clients souhaitant manger dans les restaurants avec service aux tables ou entrer aux salons Banque Nationale et Desjardins présentent leur preuve vaccinale. Il s'agit aussi là d'une façon de limiter la propagation de la COVID-19 dans les installations aéroportuaires.
- Une entente avec Tourisme Mirabel permet d'annoncer la création de la halte cycliste YMX à l'Aérocité, qui s'intégrera dans un projet de piste cyclable reliant la ville de Mirabel à différents pôles attractifs de la région. La halte permettra ainsi de nombreux visiteurs de découvrir un site aéroportuaire unique en son genre, tout en offrant aux employés de la communauté aéroportuaire une alternative à l'automobile pour se rendre à leur lieu de travail.
- Dans le cadre de la réhabilitation des anciennes aires d'entraînement des pompiers de YMX, un événement de type portes ouvertes est organisé afin de présenter les installations de la phase 1 du projet aux citoyens de Mirabel. La première phase du projet consiste à construire une barrière hydraulique à la limite sud-ouest du site, qui servira à pomper l'eau souterraine et à la traiter afin d'éliminer les composés chimiques pouvant s'y trouver.
- Un nouveau commerce ouvre ses portes à YUL. Le restaurant Mr. Pretzels s'installe dans la jetée internationale, et son offre de bretzels moelleux, fraîchement préparés et roulés à la main régale les papilles de nombreux voyageurs.


VOIR LA VIDÉO
YUL célèbre son 80^e anniversaire


OCTOBRE

VACCINATION DE LA COMMUNAUTÉ AÉROPORTUAIRE

+ ACCRÉDITATIONS MESURES D'HYGIÈNE + FLEXI-TRAVAIL

- Une nouvelle directive exige que tous les membres de la communauté aéroportuaire étant en contact avec le public voyageur sur les sites de YUL et de YMX, ainsi que l'ensemble des employés d'ADM, soient adéquatement vaccinés. Le gouvernement fédéral rend aussi obligatoire la vaccination pour tout voyageur âgé de 12 ans ou plus désirant prendre un vol au départ d'un aéroport canadien.
- YUL est de nouveau reconnu pour la qualité de ses mesures d'hygiène à l'international. En effet, et ce, pour une deuxième année consécutive, l'aérogare obtient l'accréditation Airport Health Accreditation (AHA) de la part du Conseil international des aéroports (ACI) ainsi que l'accréditation GBAC STAR™ du Global Biorisk Advisory Council®. Ces attestations témoignent du travail acharné effectué par les équipes d'entretien afin de maintenir les plus hauts standards en matière de procédures sanitaires, de façon à offrir un environnement sécuritaire aux passagers et aux employés fréquentant les installations aéroportuaires.
- Les employés d'ADM qui s'acquittaient de leurs tâches à la maison depuis mars 2020 reprennent le chemin du bureau à temps partiel, dans une formule hybride nommée Flexi-travail. Le télétravail reprendra à temps plein pour ce groupe à la mi-décembre, conformément aux exigences formulées par le gouvernement du Québec.





NOVEMBRE

VOL FELLO'FLY + ESPACES DESTINÉS AUX MONARQUES + ENTENTE AVEC LA SOFIAC

- Un partenariat avec Airbus permet à YUL d'être l'hôte de la toute première traversée transatlantique réalisée avec une procédure prometteuse visant à réduire l'impact environnemental des activités aériennes. En effet, grâce à une toute nouvelle configuration de vol nommée *fello'fly* et aux systèmes de contrôle de vol développés par le constructeur aéronautique européen, un A350 a réussi à se positionner en toute sécurité dans le sillage d'un autre appareil du même type qui le précédait à trois kilomètres de distance, lui permettant ainsi de réduire la poussée de ses moteurs et d'économiser plus de six tonnes d'émissions de CO₂ sur un trajet entre Toulouse et Montréal.
- ADM amorce la création d'espaces destinés aux monarques dans le Parc écologique des Sources et procède à la plantation de 180 plants et de 300 semences d'asclépiades, une plante à fleurs indispensable au cycle de vie du monarque, puisqu'elle constitue l'unique source de nourriture des chenilles. Initialement prévue en 2020, la mise en place de cet aménagement avait été reportée en raison de la pandémie.
- Une entente intervient entre ADM et la SOFIAC dans le développement d'une offensive d'envergure pour améliorer l'efficacité énergétique et réduire les émissions de GES. La décarbonation, l'implantation de solutions énergétiques innovantes et une réduction importante de la consommation et des coûts d'énergie seront au cœur de ce grand projet, qui couvrira l'ensemble des infrastructures aéroportuaires des sites de YUL et de YMX.



VOIR LA VIDÉO
Fello'fly



📅 DÉCEMBRE

SERVICE DE COMMANDES EN LIGNE + VARIANT OMICRON + CARGAISONS DE TESTS RAPIDES

- Dans l'optique de toujours améliorer les processus passagers en faisant bon usage de la technologie, un nouveau service est lancé à YUL. Nommé Cliquez et emportez votre repas, celui-ci offre la possibilité aux voyageurs de commander leur repas en ligne auprès de certains restaurants à l'aérogare et ensuite de le récupérer directement aux aires de cueillette désignées de ceux-ci. Le tout sans faire la file tout en permettant de limiter les points de contact entre les individus!
- Alors que la situation sanitaire semblait s'améliorer un peu partout sur la planète, l'émergence du variant Omicron sème l'inquiétude et vient directement affecter l'industrie du tourisme. En réponse à la hausse fulgurante de cas dépistés au pays, le gouvernement fédéral annonce de nouvelles mesures. Ainsi, tout passager provenant d'une destination internationale doit passer un test dès son arrivée au Canada, peu importe son statut vaccinal ou son historique de résultats de dépistage positifs. Malgré l'ajout de 16 postes d'enregistrement et de 16 postes de dépistage par l'équipe d'ADM, l'ajout de cette mesure aura engendré d'importants délais dans le processus de contrôle des passagers à la frontière durant le temps des Fêtes.
- Des cargaisons de tests rapides de dépistage de la COVID-19 atterrissent à YMX à bord d'un Antonov AN-225. Encore une fois, le site de l'Aérocité démontre tout son apport essentiel dans le transport de marchandises nécessaires à la gestion de la crise sanitaire toujours en cours.
- Un avis déconseillant les voyages non essentiels à l'étranger est émis par le gouvernement du Canada à la mi-décembre. Bien que le trafic de passagers enregistré au début du mois suivait une courbe de croissance qui se dessinait depuis l'été, un fléchissement dans les intentions de voyage se fait sentir à la suite de cette annonce. Cette tendance à la baisse s'accroît à la fin décembre et se poursuivra malheureusement au début de l'année 2022.



VOIR LA VIDÉO

Cliquez et emportez votre repas

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

Encore en 2021, l'équipe de YULSatisfaction fut une source de renseignements inestimable pour les passagers essayant de naviguer à travers les différentes mesures et restrictions entourant les déplacements aériens émises par les autorités fédérales. Le retour de l'équipe des ambassadeurs, facilement repérables grâce à leur veston rouge, aura aussi permis d'assurer une présence rassurante et réconfortante dans l'aérogare.

Au cours de l'année, quelque 8 300 billets ont d'ailleurs été ouverts et traités via l'outil de gestion des commentaires, un record. De ce nombre, plus de 68 % concernaient des demandes de renseignements et 6 %, des insatisfactions. À titre comparatif, en 2020, la proportion de billets traitant d'insatisfactions était plus élevée (8 %) et ADM avait reçu moins de demandes de renseignements (60 %).

De plus, afin d'améliorer le service offert aux passagers, ADM a ajouté en mai 2021 l'outil Talk à son système de gestion des commentaires. Cette solution intégrée de centre d'appels est utilisée par les ambassadeurs œuvrant au comptoir d'information de l'aérogare. L'objectif de cette nouvelle configuration est de centraliser tous les appels reçus, afin d'obtenir une meilleure vue d'ensemble des besoins des passagers et de leurs accompagnateurs, et d'ainsi déterminer les actions requises pour améliorer

leur expérience. En quelques mois, 95 257 appels d'une durée moyenne de 4 minutes ont été enregistrés, ainsi que 17 690 messages vocaux.

Le service de clavardage YULchat a souligné ses deux ans de service. Un total de 145 188 discussions instantanées a été enregistré, avec un temps moyen de réponse de 33 secondes. Les clients faisant usage de ce service peuvent noter leur taux de satisfaction par rapport aux agents qui gèrent le clavardage, et 96,7 % d'entre eux ont mentionné avoir été satisfaits de l'aide obtenue. De plus, les heures d'opération du service ont été étendues en milieu d'année, afin de couvrir les périodes du soir et du week-end.

La baisse importante du nombre de passagers accueillis à l'aérogare avait mené ADM à suspendre son programme de sondages trimestriels OGSC (Outil de gestion du service à la clientèle) en 2020, décision qui fut reconduite, pour la même raison, en 2021. En revanche, ADM a pu redémarrer son programme client mystère en décembre.

YULSATISFACTION

Plus de 8 300 billets



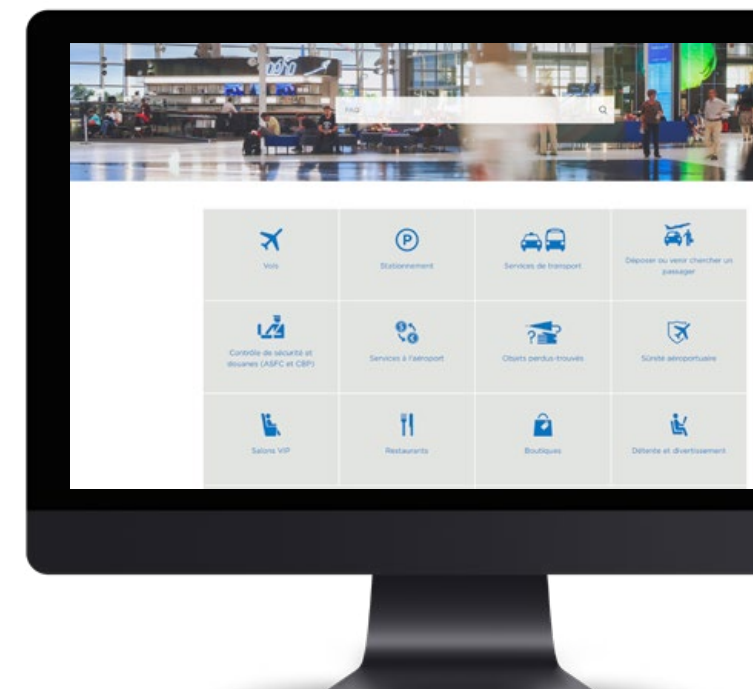
Billets de demandes de renseignements

68 %
(2020 : 60 %)



Billets d'insatisfaction

6 %
(2020 : 8 %)



DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER

L'année 2021 aura sans contredit été exceptionnelle sur le plan du développement immobilier à YMX, puisque plus de 3 millions de pieds carrés de terrain à des fins industrielles ont été loués, sur lesquels de nouveaux bâtiments totalisant plus de 930 000 pieds carrés seront construits ou agrandis. Cette performance s'explique par l'arrivée des sociétés Lion Électrique, SEC Foliot-Robitaille et PMR, ainsi que par l'expansion des sociétés déjà bien établies sur le site, telles que Meubles Foliot, Métautek et STELIA Aerospace.

Cette dernière a d'ailleurs ainsi poursuivi l'expansion de ses activités reliées à la chaîne de valeur de l'Airbus A220 à l'Aérocité. ADM a soutenu cet investissement qui renforce le rayonnement de son pôle aéronautique en réalisant l'agrandissement du bâtiment qu'elle loue à STELIA, un projet financé grâce à l'apport du Fonds national des corridors commerciaux du gouvernement fédéral.

Afin de renforcer davantage son pôle industriel, ADM et la Ville de Mirabel ont signé en 2021 un protocole d'entente visant la construction d'un nouvel accès routier essentiel au développement de la portion ouest du territoire. L'ouverture de ce nouveau secteur, conjuguée à un programme de crédit de taxes foncières adopté par la Ville, permettra de construire un pôle relié à l'électrification des transports et à l'innovation sur la base de Lion Électrique.



EXPLOITATION AÉROPORTUAIRE



05

TRAFIC DE PASSAGERS

Au cours de cette deuxième année pandémique, le trafic de passagers à YUL a suivi la tendance enregistrée dans les derniers mois de 2020 pour la période comprise entre janvier et juin, avant de croître de façon significative au cours du deuxième semestre de 2021. Si les mesures gouvernementales mises en place pour tenter de limiter la propagation de la COVID-19 au pays ont eu pour effet de réduire significativement l'activité aérienne à l'hiver et au printemps, l'ouverture des frontières canadiennes aux voyageurs américains entièrement vaccinés en août, puis aux visiteurs provenant de l'international en septembre, aura permis à YUL d'amorcer sa relance.

En 2021, ce sont plus de 5,2 millions de passagers qui ont été traités à YUL, soit une baisse de 74,4 % par rapport à 2019 et de 4,3 % par rapport à 2020, qui avait été marquée par des chiffres suivant la courbe de croissance régulière pour les deux premiers mois de l'année. Les deux derniers trimestres de l'année 2021 se sont déroulés sous le signe d'une certaine effervescence, avec près de 4,3 millions de voyageurs accueillis à YUL. Alors que 25 % du trafic de 2019 était récupéré en juillet, ce nombre a bondi à 55,6 % en décembre.

	2021	2020	2019	Variation 2021-2020	Variation 2021-2019
1^{er} trimestre	436 069	4 091 301	4 677 459	-89,3 %	-90,7 %
2^e trimestre	475 364	165 157	5 010 242	187,8 %	-90,5 %
3^e trimestre	1 979 373	610 356	6 046 763	224,3 %	-67,3 %
4^e trimestre	2 310 885	570 184	4 572 072	305,3 %	-49,5 %
Total	5 201 691	5 436 998	20 306 536	-4,3 %	-74,4 %

Les deux secteurs ayant le plus souffert des restrictions sur les voyages aériens, soit transfrontalier et international, ont enregistré des baisses totales respectives de 17,8 % et de 20,3 % en comparaison avec 2020, tandis que le secteur domestique a progressé de 21,6 %. Par rapport à 2019, les trois secteurs ont cependant connu des baisses de la demande de l'ordre de 81,1 %, de 77,9 %, et de 66,0 %, respectivement.

5,2 M

de passagers



une
baisse
de



74,4 %

par rapport à 2019

une
baisse
de



4,3 %

par rapport à 2020

SERVICES ET MOUVEMENTS AÉRIENS

Les équipes d'ADM affectées au développement des services aériens à YUL ont travaillé d'arrache-pied tout au long de la dernière année afin de réactiver certaines routes suspendues et d'ainsi bonifier la desserte avec des destinations populaires, des plaques tournantes économiques et touristiques. Le tout, dans l'espoir de permettre à Montréal-Trudeau de conserver son titre d'aéroport le plus international du Canada.

Dans le cadre de la relance de ses activités, Air Canada, grand partenaire d'ADM, a solidifié son offre de service avec de nouvelles liaisons en direction de Delhi, Le Caire et Bogotà, tout en ajoutant des vols vers une destination très prisée, soit Honolulu.

En fin d'année, un total global de 115 destinations régulières et saisonnières, soit 59 à l'international, 24 aux États-Unis et 32 au Canada, étaient offertes au départ de YUL.

De plus, l'aéroport a pu renouer avec certaines compagnies aériennes qui avaient dû cesser leurs activités régulières en 2020, soit Porter et Austrian Airlines. Air Transat et Sunwing ont aussi repris leurs opérations en cours d'année, après plusieurs mois de mise à l'arrêt complet.

De nouveaux transporteurs canadiens se sont installés à Montréal durant l'année, avec l'arrivée de PASCAN Aviation, de même que la compagnie à bas prix Flair Airlines.

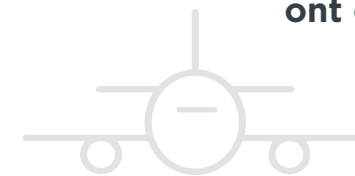
Au total, ce sont donc 31 transporteurs qui ont opéré à YUL en 2021, comparativement à 27 en 2020 et à 35 en 2019.

Quant aux mouvements d'aéronefs de passagers commerciaux à YUL, des baisses de 6,2 % et de 68,5 % ont été notées par rapport à 2020 et à 2019.

En fin d'année, un total global de 115 destinations régulières et saisonnières



Transporteurs qui ont opéré à YUL en 2021



31

comparativement à 27 en 2020 et à 35 en 2019

Mouvements d'aéronefs de passagers commerciaux à YUL

une baisse de



6,2 %

par rapport à 2020

68,5 %

par rapport à 2019

FRET AÉRIEN

L'annulation de plusieurs vols à destination de Montréal a eu un impact sur la capacité disponible pour le transport du fret aérien et, de ce fait, sur la quantité de marchandises qui a transité par YUL en comparaison avec 2019, qui demeure l'année de référence pour ADM. Du côté de YMX, l'activité cargo a connu une forte croissance par rapport à 2020, parvenant même à surpasser légèrement le niveau enregistré en 2019.

Le site de l'Aérocité a ainsi pu réaffirmer sa position de véritable plaque tournante du transport de marchandises de toute sorte.

Volume de fret ayant transité par les sites aéroportuaires

	2021	2020	2019	Variation 2021-2020	Variation 2021-2019
YMX	104 575	94 694	102 831	10 %	2 %
YUL	110 088	107 389	126 489	3 %	-13 %
Total	214 663	202 083	229 320	6 %	-6 %

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS CÔTÉ PISTE

Le système de gestion de la sécurité côté piste (SGS) permet entre autres d'établir des moyens de défense solides afin de déceler les risques avant qu'ils ne donnent lieu à des incidents. ADM a une grande confiance en la robustesse du système en place, qui implique notamment un programme d'assurance qualité appuyé sur la conduite d'un audit interne sur une base annuelle et d'un audit externe réalisé aux trois ans. Il fait aussi l'objet d'une reddition de comptes deux fois par année auprès de son Conseil d'administration.

ADM déploie notamment d'importants efforts pour contrôler la faune autour de ses installations et peut compter sur les services d'Environnement Faucon (FAUCON), une équipe multidisciplinaire unique au Canada, spécialisée en gestion de la faune et possédant plus de 25 années d'expérience. FAUCON contrôle chaque année plus de 150 000 oiseaux et mammifères sur les deux sites d'ADM. Les actions en matière de gestion de la faune ont été maintenues afin de préserver un niveau de risque aviaire sécuritaire.

Les processus liés au SGS sont révisés de façon régulière, afin de se conformer aux exigences réglementaires de Transports Canada. En 2021, aucun risque particulier pour la sécurité des activités aéroportuaires n'a été dénoté dans les procédures opérationnelles, tant à YUL qu'à YMX.

RAPPORT DE DURABILITÉ



06

ENGAGEMENT ET VISION D'ADM

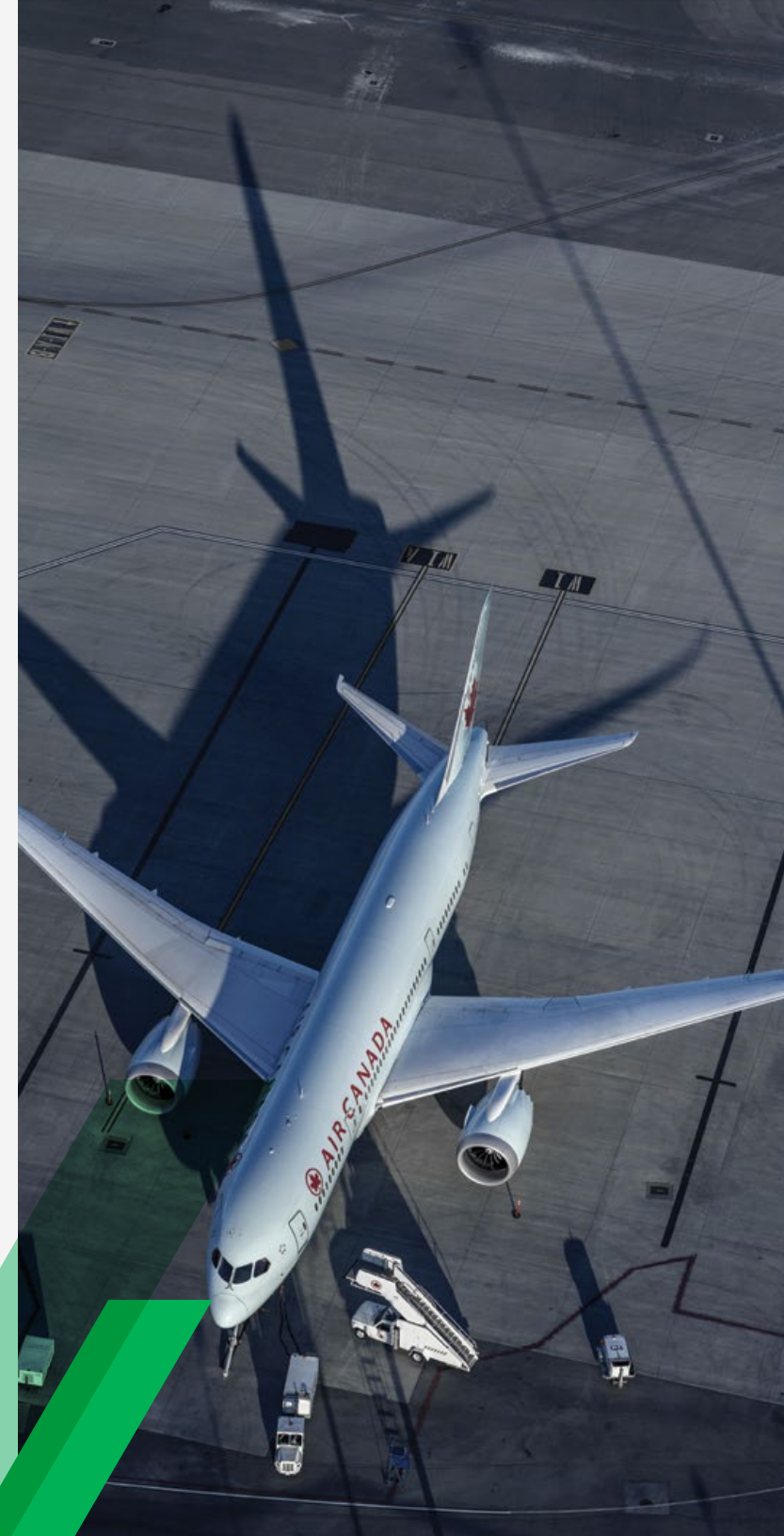
En 2021, ADM a continué de faire évoluer ses sites de YUL et de YMX sur la voie de la durabilité. Portés par les efforts soutenus d'employés mobilisés et d'une équipe de direction déterminée, d'importants progrès ont pu être réalisés en cours d'année afin d'améliorer le rendement de l'organisation sur les aspects environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG).

Dans un premier temps, la mise à jour de son **Engagement** et de son Plan d'action en matière de développement durable aura permis à ADM de solidifier son approche. S'arrimant à ses objectifs organisationnels, et prenant en considération les objectifs de durabilité des Nations unies, ce plan définit une dizaine de priorités visant la réduction significative des émissions de gaz à effet de serre, la réduction de la consommation en eau, l'atteinte de la cible ultime zéro déchet, l'atteinte de hauts standards en matière d'approvisionnement responsable, le renforcement de l'engagement des employés, la promotion de la santé auprès des employés, l'expérience client, la culture de service et les retombées positives dans la communauté.

Les défis sociaux et environnementaux auxquels font face tous les grands joueurs de l'industrie aérienne sont immenses et commandent une transformation profonde

des façons de faire. ADM a pris l'engagement ferme d'aller au-delà des considérations de base pour faire sa part, et poursuivra son étroite collaboration avec ses partenaires afin de contribuer à l'atteinte de leurs visées en ce sens.

Puis, dans un souci de transparence envers le grand public, ADM a élaboré un tout premier **Rapport de durabilité s'inspirant des normes GRI** (Global Reporting Initiative). Sept enjeux ESG ont été retenus pour déterminer les indicateurs de divulgation des informations au sein de l'index du contenu GRI, qui se trouve dans le présent document. Ceux-ci ont été identifiés en fonction des évaluations des impacts à partir des analyses de risque d'entreprise menées à l'interne ainsi que de l'évaluation des enjeux pertinents tels qu'exprimés par les parties prenantes à la suite d'une consultation menée en 2019. Trois enjeux additionnels ont également été retenus pour être abordés sous l'angle de l'approche managériale. Les indicateurs spécifiques à notre secteur sont aussi par défaut intégrés à cette divulgation.



MATRICE DE MATÉRIALITÉ DES ENJEUX ESG

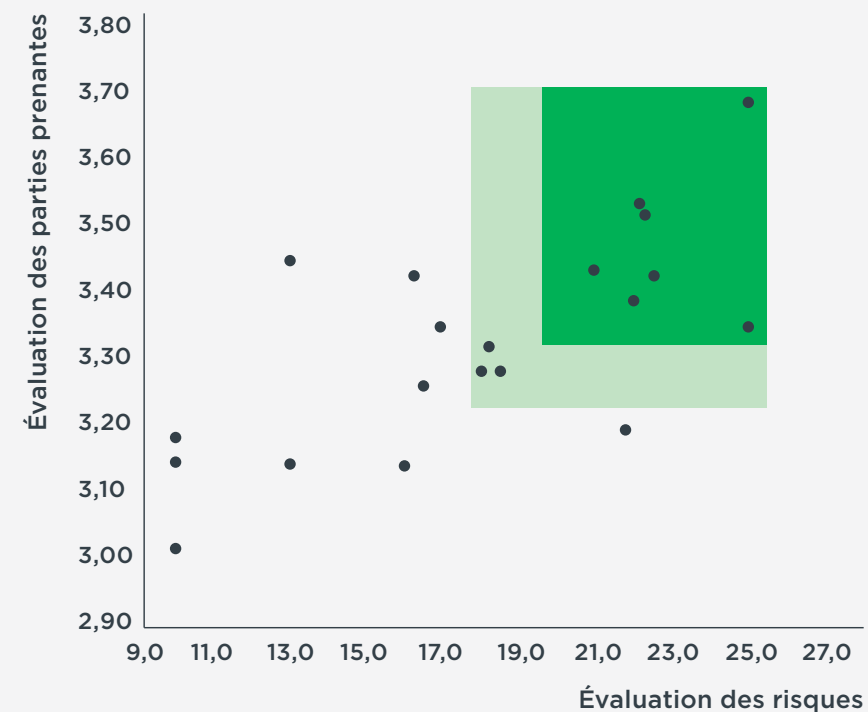
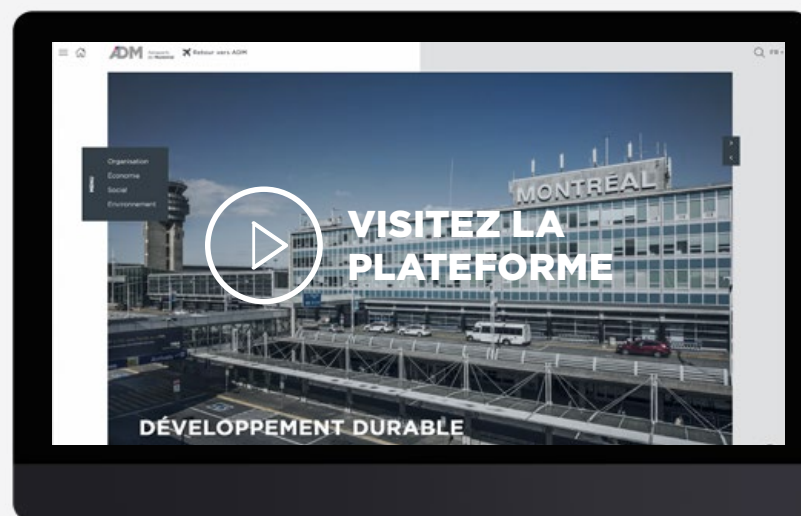
Enjeux pertinents

- Gestion des émissions de gaz à effet de serre
- Qualité des cours d'eau des sites aéroportuaires
- Gestion des matières résiduelles
- Accès terrestres : intermodalité et connectivité
- Santé et sécurité des usagers et des employés
- Expérience client et culture de service
- Cybersécurité

Enjeux additionnels

- Efficacité énergétique des activités d'ADM
- Adaptation et résilience aux changements climatiques
- Climat sonore

De plus, afin de rendre compte de ses actions, l'organisation a poursuivi la mise à jour de sa [plateforme d'indicateurs en matière de développement durable](#). Accessible via son site Web, celle-ci présente un portrait complet de sa performance en la matière en plus de présenter divers faits saillants d'intérêt.



ADM VISE À SE DOTER D'UN PLAN DIRECTEUR EN ÉNERGIE ET D'UNE FEUILLE DE ROUTE POUR LA CARBONEUTRALITÉ.



PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Effacité énergétique et réduction des gaz à effet de serre (GES) reliés aux bâtiments

Tout au long de l'année, ADM a engagé une panoplie d'initiatives pour décarboner ses sites et atteindre les ambitieuses cibles qu'elle s'est fixées et qui visent une diminution des émissions de GES issus de sources fixes (chaudières, fournaies et génératrices) de 20 % d'ici 2025 par rapport au niveau de 2015, ainsi qu'une diminution des émissions de GES issus de sources mobiles (véhicules lourds et légers ainsi que les navettes de stationnement) de 50 % pour 2030 par rapport au niveau de 2015.

Parmi celles-ci, notons :

- L'utilisation du gaz naturel renouvelable (GNR), produit à partir de déchets organiques, pour alimenter les chaudières qui servent à chauffer le bâtiment principal de l'aérogare à YUL. En 2021, ce sont près de 42 000 m³ de GNR qui ont été achetés.
- La poursuite de sa stratégie de délestage de la charge électrique qui s'inscrit dans le cadre d'une participation au Programme de gestion de la demande de puissance d'Hydro-Québec. En vertu de ce programme, ADM bénéficie d'un crédit en contrepartie d'une réduction de la demande d'appel de puissance électrique en périodes de pointe hivernale.

- La réfection de deux passerelles d'embarquement supplémentaires de la jetée domestique à YUL, un projet menant à l'ajout de plusieurs mesures d'économie d'énergie, dont le remplacement de l'éclairage, l'amélioration de l'étanchéité de l'enveloppe (les murs et les portes) et le raccordement des sondes de température et de contrôle du chauffage des tunnels au système de contrôle du bâtiment.
- Une participation au Défi énergie en immobilier (DÉI), une initiative de BOMA Québec visant à réduire la consommation d'énergie et les émissions de GES des bâtiments commerciaux, institutionnels et multirésidentiels du Québec.

Alors que les activités aéroportuaires ont été considérablement réduites à YUL lors du premier trimestre de 2021, plusieurs actions ont été mises de l'avant pour réduire la consommation d'énergie.

Ainsi :

- Les systèmes de ventilation, les escaliers et les trottoirs mécaniques, les équipements de cuisson et les systèmes de ventilation ont été mis à l'arrêt dans les zones inoccupées de l'aérogare, incluant les commerces, les salons VIP, les corridors de retour et les salles d'embarquement.

- À l'extérieur, les passerelles et leurs équipements connexes, dont le matériel d'alimentation électrique au sol, ont été mis hors fonction. L'éclairage des stationnements extérieurs inutilisés ainsi que celui de la piste 06G-24D, qui n'était pas en opération durant cette période, ont été fermés.

De plus, en attendant l'ouverture du stationnement EconoParc P4, des mesures d'efficacité énergétique mises en place l'année précédente ont été conservées, notamment le maintien de la température des pièces grâce à un chauffage minimum (10°C) et le contrôle de la température des salles électriques par ventilation plutôt que par climatisation.

ADM vise à se doter d'un Plan directeur en énergie et d'une Feuille de route pour la carboneutralité qui considéreront les besoins en matière de développements, les objectifs de développement durable qu'ADM s'est fixés ainsi que la vision de l'approvisionnement énergétique pour YUL et YMX. Ceux-ci sont en cours d'élaboration et seront déposés en 2022.

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

Transport durable

Sur le plan du transport collectif et durable, ADM s'est assurée de maintenir une offre variée à YUL, malgré l'importante diminution du trafic de passagers enregistrée en 2021. À la panoplie de services déjà offerts, incluant les taxis, dont la majorité sont électriques ou hybrides, Uber, les circuits d'autobus 747, 204 et 209 de la STM, l'autopartage, la location de voitures ainsi que les navettes privées, s'est ajouté le prolongement de la ligne d'autobus 460, qui longe l'autoroute 40 (Métropolitaine) jusqu'au site aéroportuaire. Celle-ci est notamment accessible aux stations de métro Crémazie et Du Collège.

Différents incitatifs afin d'encourager l'utilisation des transports alternatifs à l'auto solo pour les employés d'ADM ont également été réactivés à l'automne 2021, dont le programme OPUS & Cie, qui avait été mis sur pause pour les employés en télétravail. Plusieurs rabais sur les abonnements de transport en commun sont ainsi offerts.

La construction de la station YUL-Montréal-Trudeau, qui sera connectée au réseau du REM, viendra bonifier l'intermodalité du site et permettra aux usagers de rejoindre le centre-ville en une vingtaine de minutes. Le choix d'un

entrepreneur et gérant de construction (EGC) pour le projet s'est arrêté sur la société en nom collectif Connect Cité, formée par les firmes AECON et EBC, à la fin janvier 2022, à la suite d'un rigoureux appel d'offres mené par ADM en collaboration avec un officier à l'équité. Les travaux ont démarré au premier trimestre de cette même année.

Au chapitre des partenariats, ADM adhère depuis 2019 à l'initiative EV 100, lancée par l'organisation non gouvernementale internationale The Climate Group et qui vise à accélérer l'adoption des véhicules électriques au sein des entreprises. ADM a ainsi pris l'engagement de faire passer à 100 % la proportion de ses véhicules légers électriques d'ici 2030. Actuellement, 12 des 69 véhicules que compte son parc sont électriques.

ADM est également membre du consortium SAF+, qui travaille à mettre sur le marché une alternative au kérosène fossile à faible teneur en carbone offrant une réduction de 80 % des émissions de GES sur le cycle de vie. Une des premières productions de carburant d'aviation durable PtL (*Power to Liquids*) en Amérique du Nord a d'ailleurs été produite en 2021, et le consortium prévoit que la mise en opération d'une usine d'une capacité de 30 millions de litres pourrait devenir réalité en 2025-2026.



Qualité des eaux

Des mesures préventives sont en place, tant à YUL qu'à YMX, afin de protéger les cours d'eau des activités à risque. Chaque site possède un centre spécifique aux opérations de dégivrage des aéronefs ainsi que des séparateurs d'hydrocarbures (sept à YUL et trois à YMX).

Les incidents environnementaux sont compilés et analysés annuellement. Un suivi est fait auprès des responsables pour tous les déversements non contenus ayant affecté le réseau pluvial ou les sols, et des mesures sont immédiatement prises afin de récupérer et de rétablir les lieux affectés.

Afin d'améliorer la qualité des eaux, ADM a exécuté des travaux à son centre de dégivrage de YMX, situé dans le bassin versant du ruisseau Lecompte, sur son site. Près de 2,87 M\$ ont ainsi été investis en 2021 afin d'étanchéiser la chambre de contrôle, de remplacer la tuyauterie souterraine, de mettre en place des puisards sous l'aire réservée à l'entreposage de la neige souillée et le fondoir à neige pour optimiser la récupération des dégivrants usés. Des réservoirs de stockage temporaire des dégivrants usés ont également été ajoutés par Aéro Mag, l'exploitant du centre.

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



Biodiversité et verdissement

Dans le cadre des travaux d'aménagement du Parc écologique des Sources, à l'automne 2021, ADM a procédé à l'aménagement de jardins d'asclépiades. 180 plants d'asclépiades incarnates ont été plantés, et environ 300 semences d'asclépiades ont été semées dans 2 secteurs du parc qui couvrent une superficie totale de 200 m². Une sélection de semences indigènes a été ajoutée également sur 10 % de la superficie de ces secteurs. Il s'agit d'un mélange de semences 100 % indigènes spécifiquement pour les milieux humides. L'objectif de cette plantation, réalisée en collaboration avec la coopérative à but non lucratif Miel Montréal, est d'offrir des ressources pour les pollinisateurs sauvages, plus particulièrement le monarque, contribuant ainsi à améliorer la biodiversité du parc.

Au printemps, 45 arbres ont été plantés dans un espace boisé longeant le boulevard des Sources, plus précisément derrière les résidences de l'avenue Kanata à Pointe-Claire. Cette plantation permettra de compenser l'abattage de frênes gravement affectés par l'agrile du frêne qui avait eu lieu l'année précédente.

Mentionnons également qu'ADM exige qu'un minimum de couvert végétal soit préservé sur les terrains développés dans le cadre de projets de partenaires à YUL et à YMX. Son objectif est établi à un maintien de 25 % de la canopée sur la superficie du site, ce qui exclut celle qui est occupée par les bâtiments.

Matières résiduelles

En 2021, ADM a poursuivi ses efforts de collecte des matières recyclables et compostables à YUL et à YMX. Plus précisément, elle a :

- Réalisé un diagnostic des matières résiduelles produites sur les deux sites, afin de favoriser la mise en place d'un plan d'action lui permettant d'atteindre une cible zéro déchet.
- Installé des bacs à divers endroits dans l'aérogare à YUL pour la collecte d'équipements de protection individuelle (ÉPI) et leur valorisation. Environ 25 tonnes d'ÉPI ont été valorisées en huit mois.
- Procédé à l'achat de 20 bacs à trois voies (matières recyclables, matières organiques, matières destinées à l'enfouissement) pour le débarcadère à YUL.
- Déployé près de 10 000 heures de tri à la salle des compacteurs de la jetée domestique.
- Effectué des dons à de multiples organismes, dont 26 287 kg de denrées alimentaires, 9 956 kg de produits d'hygiène et 1 041 kg de vêtements au Chaînon, en plus de 1 525 kg d'équipements informatiques à Insertech, dont 68 % ont été utilisés pour le réemploi.

Les efforts mis en place en cours d'année auront porté fruit, alors qu'en un an, le taux de récupération des matières résiduelles est passé de 48 % à 59 % à YUL.

L'octroi d'une subvention de près de 500 000 \$ de Recyc-Québec en vertu d'un appel de propositions pour soutenir des projets visant la réduction, la récupération et le recyclage des matières organiques du secteur des industries, des commerces et des institutions – dont un premier versement a été reçu en 2021 – aura permis à ADM d'élever sa stratégie de gestion des matières résiduelles à un autre niveau. Ultimement, ces fonds serviront à déployer une stratégie bonifiée visant à maximiser les quantités triées, à accompagner les concessions alimentaires dans leurs efforts et à équiper les aires publiques pour le tri des matières organiques.

ADM A AMORCÉ UNE DÉMARCHE STRUCTURÉE D'ANALYSE DE LA VULNÉRABILITÉ AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES DE SES BÂTIMENTS, DE SES INFRASTRUCTURES ET DE SES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES.



Adaptation aux changements climatiques

En cours d'année, l'équipe d'ADM a amorcé une démarche structurée d'analyse de la vulnérabilité aux changements climatiques de ses bâtiments, de ses infrastructures et de ses opérations aéroportuaires. Celle-ci permettra d'appréhender les risques physiques associés aux changements climatiques et d'établir un premier plan d'adaptation aux changements climatiques pour les deux sites en 2022.

Projets de développement et permis aux locataires

Tous les projets de développement proposés sur les sites de YUL et de YMX font l'objet d'une révision par un professionnel en environnement afin d'assurer que ceux-ci respectent la réglementation environnementale et intègrent les exigences strictes d'ADM en matière de développement durable et de protection des milieux, tant sur le plan de la conception que celui des activités de construction. En 2021, ADM a procédé à la mise à jour de ses exigences en la matière.

De plus, elle a :

- Procédé à l'évaluation environnementale de neuf de ses projets, dont trois étaient assujettis à la Loi d'évaluation d'impact (LEI).
- Mené des évaluations environnementales pour 25 projets des locataires à YUL et à YMX, incluant neuf nouveaux bâtiments. De ceux-ci, 15 étaient assujettis à la LEI.
- Inscrit tous les projets assujettis au Registre canadien d'évaluation d'impact.

Mentionnons que des études écologiques sont réalisées pour les projets dont l'implantation vise un lieu non développé d'un des sites aéroportuaires, dans le but de répertorier la présence d'espèces à statut, de milieux humides, d'oiseaux migrateurs, ou tout autre enjeu environnemental et de mettre en place les mesures d'atténuation requises. Dans certains cas, des mesures de compensation pour les espèces à statut sont mises en place. Par exemple, une plantation de trilles blancs et de sanguinaires du Canada est prévue en 2022 dans le cadre du projet d'agrandissement de l'usine de STELIA Aerospace à YMX.

Prix et reconnaissances

- Maintien de la certification **ISO 14001** pour le système de gestion environnementale d'ADM. Un audit de recertification est prévu en 2022.
- Renouvellement de la certification **Airport Carbon Accreditation** niveau Optimisation, un programme mené par Airport Council international (ACI) qui évalue les démarches entreprises par les aéroports afin de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre.
- Renouvellement de la certification **BOMA BEST** niveau Or (2021-2024) attestant la bonne performance énergétique et environnementale de l'aérogare. Ce niveau est accordé aux immeubles qui répondent aux meilleures pratiques BEST et qui ont obtenu une note de 80 à 89 % au questionnaire.

RESPONSABILITÉ SOCIALE

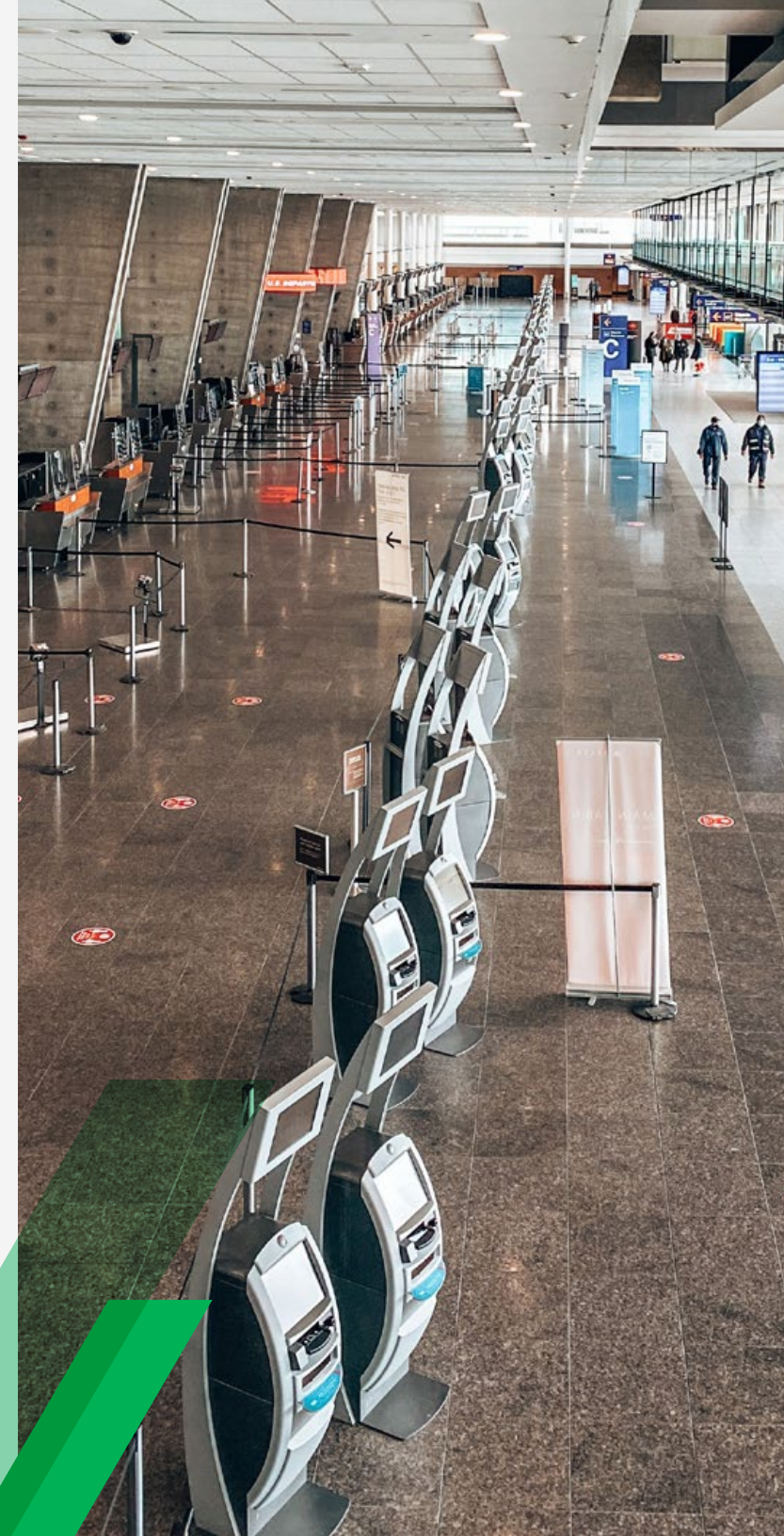
Approvisionnement responsable

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

Cette approche, combinée à une formation rigoureuse de ses équipes, lui aura permis, notamment, d'investir davantage dans des entreprises issues de l'économie sociale et locale, et de développer des liens d'affaires durables avec celles-ci. En 2021, ADM a engagé 71,6 % de ses dépenses en biens et services dans des organisations provenant de la région du grand Montréal. À l'échelle du Québec, cette proportion monte à 76,7%.

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

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



LA PANDÉMIE DE LA COVID-19 A ACCÉLÉRÉ LE BESOIN D'INNOVATION TECHNOLOGIQUE CHEZ ADM.



Cybersécurité

La pandémie de COVID-19 a accéléré le besoin d'innovation technologique chez ADM. Elle aura également démontré l'importance de moderniser les systèmes informatiques pour leur permettre d'évoluer et de fournir des services rapidement et en toute sécurité, alors que les activités liées à la cybercriminalité sont en hausse partout sur la planète.

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

- La nomination d'un directeur, Sécurité des systèmes d'informations, ayant comme mandat de renforcer la gouvernance de la sécurité, d'adapter la feuille de route aux dernières évolutions et de centraliser les expertises de sécurité au sein d'une même équipe.
- La mise en œuvre de nouveaux mécanismes technologiques de sécurité :
 - Les équipements de travail, soit les postes de travail fixes et les ordinateurs portables, ont été chiffrés. Cette manœuvre permet de protéger les données de l'organisation en cas de perte ou de vol d'équipement;
 - L'utilisation des clés USB a été limitée à quelques rares cas, de façon à minimiser les possibilités de transmission de logiciels malveillants et la fuite de documents confidentiels;
 - Les sites de partage de données disponibles en ligne ont été rendus inaccessibles. L'échange de fichiers doit dorénavant se faire exclusivement via la plateforme organisationnelle.

- Le renforcement de la sécurité de l'infrastructure au travers de différents projets allant de l'implantation d'une infrastructure informatique offrant une meilleure résilience et de meilleures capacités de recouvrement après sinistre, à l'authentification multifactorielle, en passant par l'extension de la supervision du Centre de sécurité opérationnelle d'ADM, le déploiement d'un nouveau VPN et la mise en place de balayages de vulnérabilités automatisés.
- La réalisation d'un exercice de table, réunissant des représentants de divers secteurs de l'entreprise afin de tester l'agilité des équipes et les processus en cas de cyberattaque. Des correctifs ont été apportés à la suite de cette session de travail.
- La mise en place d'un programme de sensibilisation à la cybersécurité auprès des employés traitant de sujet tels que l'hameçonnage, la gestion des mots de passe, l'importance de verrouiller sa session de travail. Des simulations d'hameçonnage sont effectuées régulièrement pour tester les réflexes de chacun et améliorer la protection des systèmes.

De plus, la haute direction d'ADM a approuvé et soutenu en 2021 la mise à jour de sa politique de sécurité des systèmes d'information. Cette politique rappelle l'importance de la cybersécurité pour l'organisation et donne le cap pour son implantation dans ses différentes sphères d'activité.

Les systèmes d'informations d'ADM sont par ailleurs surveillés depuis plusieurs années au moyen d'un centre de sécurité opérationnel (Security Operation Center, ou SOC), imparti dans une firme spécialisée. Cette surveillance est effectuée 24 heures sur 24, tous les jours de l'année. Des mécanismes de collecte de journaux, de corrélation des événements et de détection des incidents sont en place afin d'offrir une protection avancée contre les menaces.

Gestion du climat sonore

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

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

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

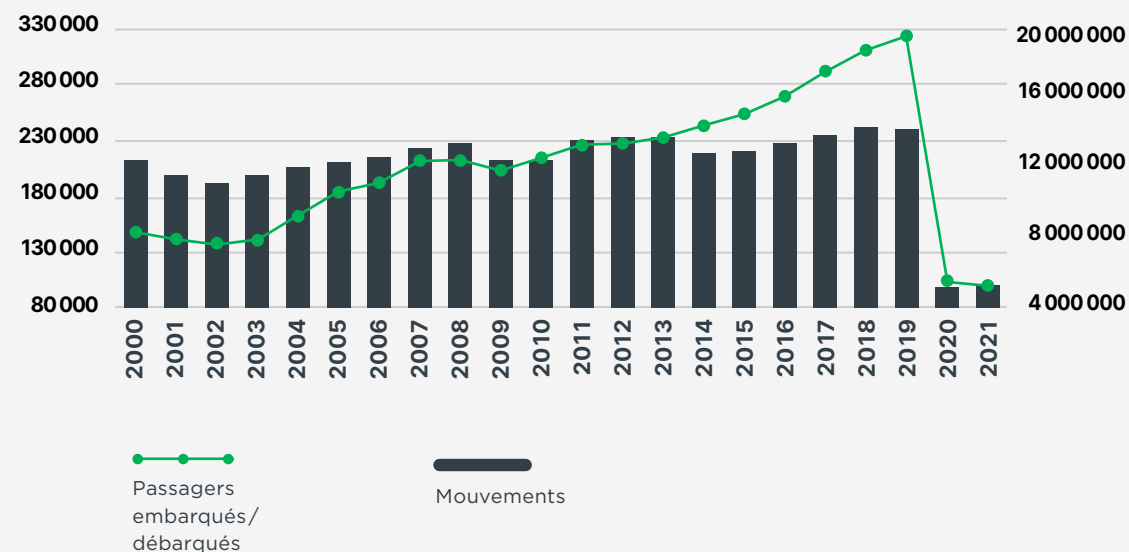
En 2021, ADM a octroyé 146 exemptions aux transporteurs aériens, notamment en cas de retards occasionnés pour des raisons hors du contrôle du transporteur, telles que les conditions météorologiques, des vérifications mécaniques et des délais opérationnels. Par ailleurs, 27 demandes d'exemption ont été refusées, et 24 dossiers ont été soumis à Transports Canada pour enquête. Transports Canada est l'organisme réglementaire chargé de veiller au respect de l'application des règles de contrôle et d'atténuation du bruit, et a le pouvoir d'imposer des sanctions aux contrevenants à ces règles. La liste des entreprises contrevenantes, un sommaire de l'infraction perpétrée et la sanction imposée sont affichés sur le site de [Transports Canada](https://www.transports-canada.gc.ca/bruit).

Mouvements d'aéronefs

Avant la chute radicale du nombre de mouvements aériens en mars 2020, le nombre de mouvements aériens était demeuré relativement stable malgré l'augmentation significative du nombre de passagers au cours des dernières années.

En 2021, le nombre de mouvements est demeuré bien inférieur au nombre de mouvements enregistrés en 2019.

Aéroport international Montréal-Trudeau (YUL) - 2000 à 2021



Plaintes de bruit

Malgré le fait que le nombre de mouvements à YUL soit demeuré relativement stable comparativement à 2020, les plaintes associées à un vol de YUL ont augmenté de 18 %. Le nombre de plaignants a toutefois diminué de 46 %.

Des indicateurs mensuels sur les plaintes liées aux opérations aériennes ainsi qu'un bilan annuel sur le climat sonore sont publiés à la section « [Indicateurs](#) » sur le site Web d'ADM.

Mesure des niveaux de bruit

ADM dispose de huit stations de mesure sonore, dont une mobile. ADM publie dans le bilan annuel sur le climat sonore les niveaux Leq enregistrés aux différentes stations de mesure autour de l'aéroport.

Consultation en climat sonore

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

Le plan d'action a fait l'objet d'une consultation en ligne, et les [résultats de la consultation](#) sont disponibles sur le site Web d'ADM.

Les priorités du plan d'action ont été revues en 2021, en considérant notamment les résultats de la consultation tenue en 2020 et en tenant compte des contraintes liées aux ressources humaines et financières dans le contexte de la pandémie. Les actions non priorisées seront reprises à compter de 2023.

Les actions suivantes ont été identifiées comme prioritaires. Une liste complète des actions est disponible sur le [site Web d'ADM](#).

• Gestion des plaintes :

Dans un contexte où les participants à la consultation ont majoritairement exprimé la nécessité d'améliorer les outils et les réponses aux plaintes, des efforts ont été faits pour bonifier les outils déjà disponibles qui permettent aux citoyens de se faire entendre. Ainsi, une nouvelle fonctionnalité favorisant une transmission rapide des commentaires via le formulaire de plaintes d'ADM (Viewpoint) a été mise en place. En effet, les usagers de la version mobile de la plateforme peuvent maintenant utiliser le bouton « Soumettre maintenant » pour enregistrer automatiquement leur plainte. Celle-ci sera également liée au mouvement aérien, puisqu'elle fait partie du système automatisé.

En 2019, ADM publiait son [Engagement sur la gestion des plaintes](#) relatives au climat sonore, qui fait état des procédures d'exploitation en vigueur, du traitement des plaintes, des analyses et des suivis qui peuvent en découler, en plus de déployer le système WebTrak.

• Opérations nocturnes :

La diminution des opérations à l'extérieur des heures d'exploitation est une priorité pour ADM, et une grande attention est portée à la réduction des opérations durant les heures restreintes. Bien que le trafic aérien soit grandement affecté par la pandémie, ces travaux se poursuivent.

• Flotte moins bruyante :

ADM a entrepris une première étape dans l'élaboration du programme Fly Quiet, qui consiste à effectuer un audit des critères d'évaluation retenus par d'autres aéroports afin de déterminer ceux qui pourront s'appliquer à YUL.

• Rapport sur le travail du Comité consultatif sur le climat sonore :

Un sommaire des rencontres du Comité consultatif sur le climat sonore est [publié en ligne](#) depuis 2014. Les membres du Comité continuent d'explorer d'autres façons de rendre compte de leur travail.

Information aux citoyens

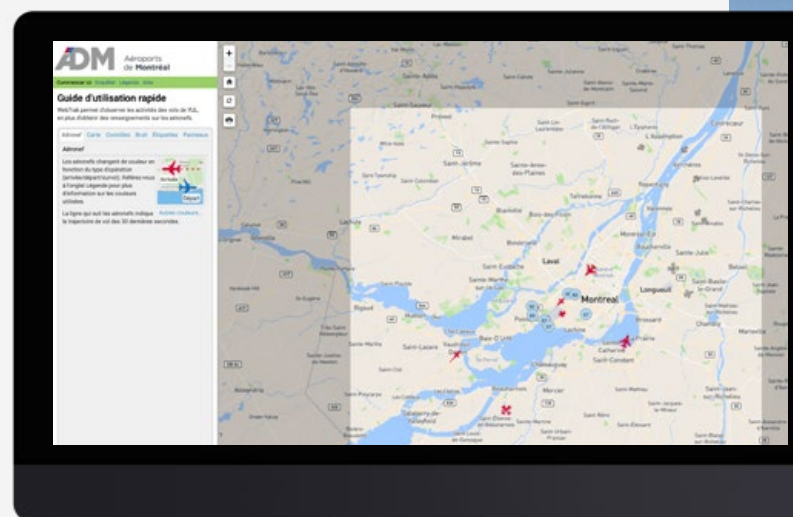
Afin de mieux informer les citoyens sur les activités pouvant influencer le climat sonore autour de l'aéroport, ADM met à leur disposition plusieurs outils :

- Une infolettre envoyée par courrier électronique et publiée sur le site admtl.com.
- **WebTrak**, qui affiche les mouvements aériens, les mesures sonores, les trajectoires de vols, en plus de permettre aux citoyens de facilement soumettre une plainte de bruit. Ce système de données interactif affiche également des informations sur les travaux réalisés sur les pistes, les fermetures de piste de courte durée et les conditions météorologiques.
- **Un formulaire** (Viewpoint) facilitant le dépôt de plaintes et de commentaires, accessible sur le site Web d'ADM ou directement via cellulaire. Les plaintes sont automatiquement enregistrées dans le système de gestion du climat sonore et liées au mouvement aérien correspondant.
- La publication d'**indicateurs interactifs mensuels** sur les plaintes liées aux opérations et sur les mouvements aériens à YUL ainsi que d'un bilan annuel sur le climat sonore.

- Une ligne téléphonique (514 633-3351) et un courriel dédié (info@admtl.com).

- Une section du site Web qui comporte une **foire aux questions** sur le climat sonore.

Une attention particulière est portée aux impacts potentiels qui peuvent découler des travaux de réfection sur les pistes sur les opérations aériennes. Des rencontres d'information se sont tenues en mars 2022 pour informer les citoyens et répondre à leurs questions pour la phase des travaux prévue ce printemps.



DE PETITS GESTES SYMBOLIQUES QUI LUI AURONT AUSSI PERMIS DE SOUTENIR D'IMPORTANTES CAUSES.



Communauté et implication sociale

La situation financière précaire d'ADM l'a contrainte à revoir son programme de partenariats, de dons et de commandites, en 2021. Malgré un budget plus restreint, elle s'est tout de même fait un devoir de soutenir de grands événements ou des organisations très actives de la métropole qui génèrent des retombées importantes et la font rayonner. ADM s'identifie à sa ville, se voit comme un membre actif de sa communauté et a le souci de maintenir une relation étroite avec la collectivité.

De petits gestes symboliques qui lui auront aussi permis de soutenir d'importantes causes, mais surtout de mobiliser et de sensibiliser les voyageurs et les employés de la communauté aéroportuaire autour de celles-ci.

Ainsi, ADM a notamment :

- Transformé l'enseigne « *MONTRÉAL* » en façade de YUL à maintes reprises. Les campagnes Bell cause pour la cause de Bell et Octobre rose de la Fondation du cancer du sein du Québec ont ainsi notamment pu profiter d'une vitrine d'exposition inédite pour leur logo. Les couleurs du Mois de l'autisme et du jour du Souvenir ont aussi pu jouir d'un habillage personnalisé sur la devanture de l'aérogare.
- Contribué à la grande campagne de collecte de fonds Centraide de façon à faire sa part dans la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale. Grâce à la générosité

de ses employés, elle a pu remettre un montant total de 100 000 \$ à Centraide du Grand Montréal et de 5 156 \$ à Centraide Laurentides.

- Soutenu les efforts déployés dans le cadre de l'Opération sous zéro, portée par le Centre communautaire d'Hochelaga et ayant pour mission de fournir des habits chauds aux enfants dans le besoin. Pour la troisième année consécutive, ADM a décidé de verser un montant équivalent à l'ensemble des dons faits par ses employés à cette campagne. Finalement, ce sont 5 400 \$ qui ont été versés à l'organisme, ce qui aura mené à l'achat de plus d'une cinquantaine d'habits de neige, permettant à autant d'enfants de profiter de l'hiver comme il se doit.
- Appuyé la Fondation de l'UQAM dans l'organisation de sa soirée-bénéfice annuelle. En effet, quelque 200 convives se sont réunis dans la jetée internationale de l'aérogare afin de recueillir des fonds, mais aussi de célébrer l'engagement du président sortant de son conseil d'administration, monsieur Jean-Marc Eustache, véritable figure de proue de l'industrie aérienne. Mentionnons qu'en octobre, Philippe Rainville a été nommé président du conseil d'administration de la Fondation après s'y être impliqué comme membre durant près de 3 ans, avec la visée de contribuer au succès de la plus ambitieuse campagne de financement de son histoire, la campagne 100 millions d'idées.

- Poursuivi son engagement sur le plan du transport d'organes, de tissus et d'équipes médicales vers les différents centres hospitaliers de Montréal. En 2021, plus de 25 transports ont été effectués par les membres de la Sûreté aéroportuaire. Notons qu'un de ces employés a été honoré par l'Association canadienne des dons d'organes pour son implication remarquable qui l'a mené à cumuler bénévolement plus de 100 transports au cours de la dernière décennie.
- Encouragé les employés de la communauté aéroportuaire ayant participé au Relais de la flamme 2021, une course au profit d'Olympiques spéciaux Québec organisée par la Course au flambeau des agents de la paix. Des représentants de l'Agence des services frontaliers du Canada, de la Sûreté aéroportuaire et du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) ont couru pour la cause sur le toit du stationnement étagé à YUL, en compagnie de l'athlète Lena Baldoni.

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

- d'AéroMontréal;
- de l'Union des aéroports français;
- de Montréal International;
- du Conseil des entreprises en technologies environnementales du Québec;
- de la Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal;
- de la Chambre de commerce américaine au Canada (AmCham Québec).

Elle siège aux comités Transport de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et de la Fédération des chambres de commerce du Québec, en plus d'être membre de nombreuses associations, dont Airport Council International - North America (ACI-NA), le Conseil du patronat, l'Alliance touristique du Québec, le Conseil des infrastructures et le Consortium de recherche et d'innovation en aérospatiale du Québec.

En 2021, elle a participé aux activités du Jour de la Terre et de Trajectoire Québec, et a collaboré à MtLab et au Fonds YUL 375 idées de la Jeune Chambre de commerce du Montréal métropolitain, grâce auquel de jeunes entrepreneurs ont reçu un prêt pour concrétiser un projet innovant.

Finalement, ADM se fait un point d'honneur d'encourager la participation de ses dirigeants et de ses employés à des congrès de grande envergure afin de leur permettre de partager leur expertise et leur savoir-faire. En 2021, par exemple, des membres de la haute direction de l'organisation ont notamment agi à titre de conférenciers au ACI Customer Experience Global Summit, qui avait pour thème l'importance de l'expérience passager dans le cadre de la reprise des activités aériennes et qui avait lieu à Montréal.



CAPITAL HUMAIN

En 2021, l'équipe des Ressources humaines a poursuivi ses efforts de soutien envers l'organisation et ses employés face à cette crise à nulle autre pareille, tout en entamant en parallèle une longue réflexion qui la mènera à revoir ses façons de faire et sa structure. L'ajustement des effectifs réalisé l'année précédente dans la foulée de la baisse sans précédent du trafic de passagers, combiné à la perte de talents due à l'instabilité de l'industrie ayant laissé des traces, un changement d'orientation s'imposait pour permettre à ADM de prendre le chemin de la relance.

Dorénavant connue sous l'appellation de «Capital humain», l'équipe a réorganisé ses activités autour des concepts de création de valeur, d'intégration d'initiatives et d'investissements touchant la main-d'œuvre, permettant ainsi à l'organisation de miser sur l'actif précieux que représente une force de travail compétente, engagée et mobilisée.

Grâce à des partenaires d'affaires spécialisés, les gestionnaires d'ADM ont pu compter sur l'accompagnement de tous les instants dans leurs visées de développement du savoir-faire et de mise en place d'actions favorisant le bien-être des ressources. L'équipe a aussi revu ses stratégies d'acquisition de talents dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre, une lourde tâche alors que le recrutement est plus difficile que jamais pour les employeurs, tous secteurs confondus.

Gestion et acquisition de talents

L'équipe Acquisition de talents a dû soutenir l'organisation dans l'établissement des besoins de main-d'œuvre dans un contexte de planification de la relance des activités aéroportuaires. Dès l'automne 2021, l'équipe a bâti une stratégie d'attraction des talents afin de pourvoir plus de 115 postes en quelques mois. Ces derniers ont tous été pourvus dans un délai moyen de six semaines, et ce, malgré le contexte instable de l'industrie aéroportuaire.

Les efforts pour soutenir ADM dans ses besoins d'acquisition de talents au sein des équipes des grands projets d'infrastructure incontournables se sont poursuivis tout au long de l'année, avec en parallèle la mise en place de mesures pour permettre la rétention des ressources en place, la consolidation des équipes ainsi que l'accueil et l'intégration des nouveaux employés, et ce, afin d'assurer le succès du projet de construction de la station du REM. En 2022, ces mêmes efforts seront élargis à l'ensemble des équipes de l'organisation, alors que les plans de recrutement de la relance ont été complétés.

Par ailleurs, dans un contexte de restrictions budgétaires, les processus de recrutement ont continué d'être bonifiés. L'optimisation de l'utilisation des outils et des systèmes numériques, a continué à prendre une grande place en 2021, tout en permettant la renégociation des contrats avec des fournisseurs. De plus, le processus d'évaluation

des candidatures a continué de se faire de manière virtuelle, ce qui a permis d'importants gains de productivité.

Parmi les stratégies adoptées, le nouveau partenariat établi avec la firme LinkedIn et l'intégration des activités d'attraction de talents dans toutes les campagnes et initiatives de recrutement chez ADM auront été bénéfiques. Avec une participation accrue aux foires virtuelles de l'emploi, le virage technologique s'est poursuivi dans l'équipe Acquisition de talents, permettant ainsi d'avoir un accès privilégié à certains bassins de talents essentiels pour l'organisation. L'équipe Talents aura également été restructurée afin d'y intégrer un expert spécialisé dans les campagnes de recrutement et la stratégie d'attraction de tous les postes à pourvoir.

Finalement, ADM a entamé la révision et le déploiement de sa marque employeur. L'année 2021 aura permis de faire une analyse de la situation actuelle et ainsi d'établir des cibles à atteindre en matière d'efficacité.

Relations de travail

Trois conventions collectives venaient à échéance en 2021, soit celles couvrant les gestionnaires de premier niveau, les cols blancs et les pompiers. Une quatrième, associée aux employés de métiers, sera revue dès le début 2022. Alors que l'année 2020 avait été marquée par le renouvellement accéléré de trois conventions collectives en raison du contexte sanitaire et économique qui prévalait à ce moment, l'année 2021 aura permis d'entamer un processus de négociation formel avec les partenaires syndicaux, afin que les parties puissent échanger de manière plus approfondie sur leurs préoccupations et enjeux respectifs. La convention collective de l'Unité des gestionnaires de premier niveau, représentée par la CSN, a été renouvelée pour une durée de deux ans, et viendra à échéance le 31 décembre 2023. Les négociations avec l'Unité des cols blancs et avec celle des pompiers se poursuivent.

Encore une fois, la pandémie aura permis à ADM de solidifier les liens qui l'unissent à ses partenaires syndicaux. À l'été 2021, la totalité des employés de métiers a pu être rappelée au travail, et ce, au moment où la Subvention salariale d'urgence du Canada prenait fin. Une entente avait été conclue à cet effet l'année précédente avec cette unité de façon à maintenir le lien d'emploi des employés assignés à domicile tout en permettant à ADM d'ajuster ses effectifs pour répondre aux activités minimales de YUL et de YMX.



UNE NOUVELLE FORMULE DE TRAVAIL HYBRIDE A ÉTÉ IMPLANTÉE POUR LES EMPLOYÉS ÉLIGIBLES.



Santé globale

La santé sous toutes ses formes fut à nouveau le sujet de l'heure, en cette année marquée par la prolongation de la crise sanitaire.

Ayant pour objectif de continuer à contribuer à l'effort collectif visant à limiter la propagation de la COVID-19 et surtout à assurer un milieu de travail sécuritaire aux employés, les procédures et directives en place liées à la situation sanitaire ont fait l'objet d'ajustements constants afin de répondre aux orientations évolutives des autorités gouvernementales. Une politique de vaccination obligatoire a été adoptée à l'automne 2021. Sans surprise, la vaste majorité des employés ont adhéré à cette politique et ont contribué à l'effort collectif en étant adéquatement vaccinés, ce qui a constitué une source de très grande fierté pour ADM.

De façon à bien outiller ses équipes afin de traverser cette période d'instabilité et de changements, ADM s'est aussi assurée de faire la promotion de son Programme d'aide aux employés (PAE), qui permet l'accès à une multitude de ressources en toute confidentialité, à travers divers outils de communication.

L'importance que revêt une organisation adéquate des enjeux travail-vie-famille pour les employés a également

continué d'être un point au cœur des préoccupations d'ADM en tant qu'employeur. Ainsi, une nouvelle formule de travail hybride a été implantée pour les employés éligibles (**Flexi-travail**), leur offrant une certaine liberté dans la gestion de leur temps et de leur choix de lieu de travail. Notons également que des places sont réservées en priorité aux enfants d'employés travaillant sur les sites aéroportuaires à la garderie Aéropuce de YUL et au CPE Le Petit Équipage de YMX.

En matière de santé et sécurité au travail (SST), des efforts ont encore été mis de l'avant afin de maintenir un milieu de travail sécuritaire et respectueux des normes. Ainsi, notamment :

- Un comité santé-sécurité d'orientation (CSSO) ainsi que des comités locaux en santé-sécurité au travail (CLSS) se sont tenus sur une base régulière afin d'effectuer, notamment, l'analyse des risques et l'identification des mesures correctives.
- De la formation obligatoire de sensibilisation à la SST ADM a été offerte aux employés des entrepreneurs en construction des projets d'ADM en cours d'année.
- ADM a maintenu son programme d'évaluation des risques en lien avec la présence d'amiante dans les bâtiments à travers lequel elle effectue des analyses sporadiques de façon à assurer un environnement sain aux employés.

- Des vaccins pouvant prévenir la survenance d'une maladie professionnelle à la suite d'une exposition à des agents biologiques ont été rendus accessibles aux employés étant exposés à des substances biologiques dangereuses. La vaccination est obtenue sur une base volontaire.
- ADM a poursuivi ses évaluations d'aménagement de poste de travail. Celles-ci sont menées à l'interne, ou de concert avec un expert externe dans certaines situations spécifiques, en fonction de la demande ou à la suite de l'identification d'un problème.

Finalement, divers cours en santé et sécurité accessibles via un portail unique sont offerts aux employés d'ADM par des formateurs accrédités auprès des instances gouvernementales sur une base continue. L'évaluation des besoins quant aux connaissances à acquérir s'effectue avec les supérieurs immédiats ainsi que les CLSS, permettant d'identifier les priorités. Certaines équipes peuvent aussi compter sur un processus complémentaire de formation, adapté à leurs opérations. Des processus de rétroaction sont en place afin d'évaluer la qualité des enseignements reçus.

DE NOMBREUSES INITIATIVES ONT ÉTÉ LANCÉES POUR FAVORISER L'ENGAGEMENT ET LA MOBILISATION DES EMPLOYÉS.



Expérience employé

ADM mesure le niveau d'engagement de ses employés à partir d'un sondage conduit tous les deux ans. Les questions portent sur de nombreuses facettes de l'expérience employé et de la perception des ressources envers l'employeur, notamment quant à son implication en matière de développement durable.

L'outil et la méthode d'analyse (Aon, Qualtrics) permettent d'assurer la confidentialité des répondants. Les résultats sont communiqués et font l'objet de discussions avec les employés, permettant notamment d'alimenter les plans d'action d'amélioration des pratiques de gestion des équipes. L'équipe Capital humain accompagne les gestionnaires dans cette démarche. Tous les salariés d'ADM, soit les employés et les membres du Comité de gestion (excluant les travailleurs non employés), sont invités à répondre au sondage. Le but de la démarche est de renforcer le niveau d'engagement, un indicateur représentant un important levier dans l'atteinte des objectifs d'affaires d'ADM, puisqu'il contribue notamment à assurer la rétention et l'attraction des talents, à améliorer la performance des employés et la qualité du service à la clientèle, en plus de réduire le niveau d'absentéisme.

Nouvelle organisation du travail (Flexi-travail)

Encouragée par l'amélioration de la situation sanitaire au Québec, l'équipe du Capital humain d'ADM a commencé

à se pencher sur une politique permettant un retour sur les lieux de travail des employés non opérationnels dès le printemps.

Après de nombreuses semaines de discussion et d'analyse des meilleures pratiques, le choix de l'organisation s'est arrêté sur une formule hybride, exigeant une présence physique des ressources à raison de deux à trois jours par semaine, en fonction des balises émises par ADM et validées par chaque gestionnaire.

Afin de jeter les bases de cette nouvelle organisation du travail, les espaces ont été réinventés de façon à favoriser les échanges. Les employés ont ainsi dû dépersonnaliser leur espace de travail, et une plateforme de réservation des bureaux en ligne a été créée. Des salles fermées, de superficie variable, ont également été constituées et mises à la disposition de tous, pour les appels traitant de sujets confidentiels ou les rencontres d'équipe.

De plus, de nombreuses initiatives ont été lancées pour favoriser l'engagement et la mobilisation des employés touchés par le Flexi. Parmi celles-ci, mentionnons :

- La mise sur pied d'une plateforme exclusive d'échange en ligne via SharePoint. Regroupant des documents d'information, des articles d'intérêt et un forum de discussion, la consultation de ce site, mis régulièrement à jour, s'est avérée incontournable pour plusieurs.

- La création d'un code de vie pour assurer une bonne cohabitation des ressources dans les espaces partagés en plus de la mise à jour du code vestimentaire d'ADM, misant dorénavant sur le bon jugement en fonction des engagements professionnels de chacun.
- La conception et la diffusion de vidéos mettant en vedette des employés présentant leur vision du Flexi-travail et offrant des conseils à leurs collègues.
- L'élaboration d'un calendrier d'activités de formation virtuelles abordant les défis liés à la gestion du papier ainsi qu'à la gestion documentaire de façon générale, et offrant des astuces pour encourager une meilleure utilisation des outils technologiques en vue du retour en mode Flexi.
- L'offre d'un sac à dos aux couleurs d'ADM à tous les employés concernés, leur permettant ainsi de transporter adéquatement leur ordinateur, leur casque d'écoute et autres articles de papeterie, et d'être bien équipés à chacune de leurs visites au bureau.

Après un report de quelques semaines pour finaliser la création d'un environnement de travail adapté, mais aussi sécuritaire, c'est avec beaucoup d'émotion et de fébrilité que la Rentrée ADM a été célébrée à la mi-octobre. Les employés ont pu renouer avec leurs collègues durant quelques semaines, jusqu'à ce qu'une résurgence de cas d'infection liés la COVID-19 dans la population générale force le gouvernement du Québec à exiger le retour au télétravail en fin d'année.

Communication avec les employés

Alors que plusieurs employés ont été contraints de travailler à distance durant la majeure partie de l'année, il s'est avéré nécessaire de bonifier les stratégies et les tactiques de communication avec les équipes afin de préserver le sentiment d'appartenance et de proximité qui caractérise, depuis toujours, la culture d'ADM.

L'intranet est demeuré l'outil principal de référence pour toute communication avec les employés. Facilement accessible tant sur un ordinateur que sur un appareil mobile, cette plateforme fut enrichie de contenus des plus stimulants de façon presque quotidienne. Le programme phare de l'intranet, baptisé « Coup de cœur », aura été plus sollicité que jamais, en cette année ponctuée de nombreux défis. Des employés de tous les niveaux de l'organisation ont ainsi pu profiter de cette tribune pour reconnaître et souligner les actions remarquables entreprises par leurs collègues.

Un courriel rapportant les faits saillants et présentant un compte-rendu des nouvelles d'intérêt partagées sur l'intranet a été acheminé deux fois par semaine à l'ensemble des équipes.

En 2021, au-delà de son intranet, ADM a aussi :

- Organisé des assemblées virtuelles pour permettre aux employés de se mettre à jour sur l'évolution de l'environnement d'affaires de l'organisation et de suivre les stratégies mises de l'avant dans le redémarrage de ses opérations.

- Mis sur pied un nouveau forum d'échange virtuel nommé « Les bonnes nouvelles du PDG ». Misant sur la spontanéité, cette formule aura permis aux employés d'entendre de la bouche même du président-directeur général d'ADM l'état d'avancement de certains projets en lien avec l'actualité. L'entente quant au financement de la station du REM à YUL, par exemple, leur a ainsi été annoncée une demi-heure avant le début de la conférence de presse officielle organisée par les autorités fédérales.
- Tenu tous les mois des séances d'information virtuelles destinées aux directeurs et aux membres du comité de gestion. Celles-ci ont permis d'assurer l'alignement des équipes face au contexte changeant et ont contribué à consolider l'équipe de gestion.
- Réuni, dans le plus grand respect des mesures sanitaires en vigueur, le groupe de directeurs pour une session de travail en présentiel visant à mettre à jour les plans d'action sectoriels de l'organisation.
- Convié les employés opérationnels à un dîner de reconnaissance extérieur, à la fin de la saison estivale. Cet événement spécial avait pour objectif de remercier les employés opérationnels de YUL et de YMX, qui ont su assurer la continuité des activités sur le terrain depuis le début de la pandémie dans des conditions pas toujours faciles.

Principaux indicateurs reliés aux relations humaines

INDICATEURS	2021	2020
Employés réguliers	482	481
Formation (heures)	6 396	3 800
Postes comblés	144	79
Départs à la retraite	13	30
Taux de roulement ¹	15,99	14,6
Taux d'absentéisme	5,16	4,54
Taux de fréquence ²	1,68	2,39
Taux de gravité ³	42,50	34,36
Taux d'incidence ⁴	12,3	11,7

¹ Taux de roulement: pourcentage de l'effectif qui quitte l'organisation au cours d'une année.

² Taux de fréquence: nombre d'accidents (réclamations CNESST) survenus par 200 000 heures travaillées.

³ Taux de gravité: nombre de jours perdus par 200 000 heures travaillées.

⁴ Taux d'incidence: nombre d'employés absents annuellement par tranche de 1 000 assurés.



INDEX DU CONTENU GRI

(GLOBAL REPORTING INITIATIVE)

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

Éléments généraux d'information >	Eau et effluents >
Enjeux pertinents >	Émissions >
Qualité de service >	Bruit >
Transports >	Déchets >
Intermodalité >	Santé et sécurité au travail (SST) >
Performance économique >	Santé et sécurité des consommateurs >
Énergie >	Confidentialité des données des clients >

Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Éléments généraux d'information	2-1	Détails sur l'organisation Aéroports de Montréal, corporation sans capital-actions (ADM) <u>Profil d'organisation</u> <u>Adresses siège social, YUL et YMX</u>
	2-2	Entités incluses dans le rapport de durabilité de l'organisation Le rapport de durabilité concerne les activités de la société Aéroports de Montréal, ainsi que ses filiales.
	2-3	Période de rapports, fréquence et point de contact Période : 1 ^{er} janvier au 31 décembre 2021 Fréquence : annuelle Diffusion : correspondante au rapport des informations financières Publication : mai 2022 <u>Pour nous joindre</u>
	2-4	Réaffirmation des informations Aucune. Il s'agit de la première utilisation des normes du GRI par Aéroports de Montréal.
	2-5	Audit externe <u>Rapport des auditeurs indépendants</u>
	AO-1	Nombre total annuel de passagers (PAX) <u>Trafic de passagers</u> <u>Nombre de passagers (détail)</u> L'information sur les passagers en transit n'est pas compilée par ADM.
	AO-2	Nombre total annuel de mouvements d'aéronefs <u>Statistiques vols de jour et de nuit (YUL, réf. : question 16)</u> - Année de référence 2019 <u>Statistiques mensuelles par site</u> Par catégorie (commercial passagers, commercial tout-cargo, aviation générale et aviation d'état) : l'information compilée n'est pas assez fiable pour être diffusée.
	AO-3	Volume total annuel de tonnage de fret <u>Fret aérien</u> <u>Tonnage de fret</u>

Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Éléments généraux d'information	2-6	<p>Activités, chaîne de valeur et autres relations d'affaires</p> <p>Les principaux secteurs d'activité d'ADM sont l'exploitation et l'entretien d'aéroports, ainsi que les bâtiments commerciaux (codes d'activité économique 4521 et 4022 au Registraire des entreprises du Québec).</p> <p>L'année 2021 en bref</p> <p>Exploitation aéroportuaire</p> <p>Liste des transporteurs et destinations directes actifs à YUL</p> <p>YMX : Affaires</p> <p>Immobilier / Informations générales : Développement immobilier</p> <p>Faits saillants 2021 : Développement immobilier</p> <p>Approvisionnement responsable</p>
	2-7	<p>Employés</p> <p>ADM compte un total de 604 employés (en termes d'effectifs, au 31 décembre 2021), incluant les dirigeants du Comité de gestion.</p> <p>Par catégorie</p> <p>Autres informations</p>
	2-8	<p>Travailleurs qui ne sont pas des employés</p> <p>ADM compte 16 travailleurs qui ne sont pas des employés (en termes d'effectifs, au 31 décembre 2021). Il s'agit de professionnels ou de personnel administratif pour lesquels nous éprouvons des difficultés d'embauche en raison de l'expertise pointue recherchée, ou qui sont appelés à répondre à des besoins accrus pour une période limitée.</p> <p>Il n'y a pas eu de bénévoles impliqués en 2021.</p>
	2-9	<p>Structure de gouvernance et sa composition</p> <p>Rapport sur la gouvernance</p> <p>Organisation</p>
	2-10	<p>Nomination et sélection des membres de l'organe de gouvernance le plus élevé</p> <p>Rapport sur la gouvernance</p> <p>Gouvernance et transparence</p>
	2-11	<p>Présidence de l'organe de gouvernance le plus élevé</p> <p>La présidence du Conseil d'administration d'ADM n'est pas occupée par un dirigeant du Comité de gestion.</p>
	2-12	<p>Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans la supervision de la gestion des impacts</p> <p>Rapport sur la gouvernance</p> <p>Gouvernance et transparence</p>
	2-13	<p>Délégation des responsabilités pour la gestion des impacts</p> <p>Rapport sur la gouvernance</p> <p>Gouvernance et transparence</p>

Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Éléments généraux d'information	2-14 Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans les rapports sur la durabilité	Avant sa publication, le présent rapport intégré a fait l'objet d'une révision par le Comité d'audit et de gestion des risques. Rapport sur la gouvernance La sélection des enjeux ESG pertinents, qui a fait l'objet de l'approbation par le Comité de gestion, a été présentée pour information aux membres du Comité d'audit et de gestion des risques et du Comité de gouvernance et de responsabilité sociale.
	2-15 Conflits d'intérêts	Éthique Code d'éthique des employés
	2-16 Communication des préoccupations majeures	Rapport sur la gouvernance Les signalements (réf. : 2-26) de parties prenantes internes ou externes sont rapportés au Comité d'audit et de gestion des risques. Le Comité de gouvernance et de responsabilité sociale, qui s'assure de la mise en place d'une politique et d'un processus de dénonciation des comportements répréhensibles protégeant l'identité du dénonciateur, effectue un suivi annuel à cet égard. En 2021, il y a eu une dénonciation en lien avec un contrat donné par ADM. Le dossier a été traité, complété et fermé. En matière de relations de travail, il y a eu neuf dénonciations, dont trois via un mécanisme formel (plaintes liées à du harcèlement). Les dossiers ont été traités par le biais des mécanismes internes. Six dossiers ont été réglés, et trois font l'objet de discussions entre les parties selon les mécanismes prévus aux conventions collectives.
	2-17 Connaissance partagée de l'organe de gouvernance le plus élevé	Compétences des membres du Conseil
	2-18 Évaluation de la performance de l'organe de gouvernance le plus élevé	Comité de gouvernance et de responsabilité sociale Audits en vertu du bail avec Transports Canada Obligations envers Transports Canada et surveillance Certification ISO 140001 : Prix et reconnaissances
	2-19 Politiques de rémunération	Rémunération des membres du Conseil d'administration : Rémunération des administrateurs pour l'année 2021 Rémunération des membres du Comité de gestion : Rémunération des dirigeants La rémunération des dirigeants est composée du salaire annuel, d'un boni court terme (annuel, selon la performance*) et d'un boni à long terme (1 fois/3 ans, selon la performance*). Il n'y a pas eu de prime de signature ni de paiement incitatif au recrutement versés en 2021. Il n'y a pas de prime de départ ni de clause de récupération inscrites au contrat d'embauche. Les dirigeants du Comité de gestion bénéficient d'un régime de retraite supplémentaire. *Le programme de bonification est basé sur l'atteinte des objectifs.

Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Éléments généraux d'information	2-20 Procédure de détermination de la rémunération	<p>Rémunération des administrateurs pour l'année 2021</p> <p>Rémunération des dirigeants</p> <p>La rémunération des dirigeants du Comité de gestion fait l'objet d'un <i>benchmark</i> à partir de données fournies par une firme d'experts-conseils en rémunération.</p> <p>Cette firme est indépendante à l'organisation et fournit une recommandation.</p> <p>L'exercice est mené minimalement aux trois ans, ou plus tôt si le marché ou le contexte le requièrent.</p>
	2-21 Ratio de rémunération totale annuelle	<p>Salaires annuels</p> <p>Le plus haut salarié = 461 295 \$ Médiane (excluant le plus haut salarié) = 85 205 \$ Ratio = 5,4:1</p> <p>Augmentations salariales 2021</p> <p>Le plus haut salarié = 2,5 % Médiane (excluant le plus haut salarié) = 2,5 % Ratio = 1:1</p> <p>Informations calculées sur les salaires annuels seulement, des employés et des dirigeants à temps plein et permanents. Aucun boni n'a été versé en 2021.</p>
	2-22 Déclaration sur la stratégie de développement durable	<p>Mission d'ADM</p> <p>Message de la direction</p> <p>Engagement et vision d'ADM</p> <p>Conseil d'administration</p> <p>Comité d'audit et de gestion de risques</p> <p>Comité de développement et d'innovation</p> <p>Comité de gouvernance et de responsabilité sociale</p> <p>Comité d'analyse et d'évaluation des projets d'infrastructure</p> <p>Défi de développement durable</p>

Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Éléments généraux d'information	2-23 Engagements pris	<p>Signataire de l'Engagement de l'industrie du transport aérien à agir contre les changements climatiques</p> <p>Signataire de Airports Sustainability Declaration</p> <p>Engagement en matière de développement durable</p> <p>Engagement – Gestion des plaintes sur le climat sonore</p> <p>Engagement pour l'excellence en matière de Sûreté*</p> <p>Politiques internes en vigueur*:</p> <ul style="list-style-type: none"> Équité en matière d'emploi Système de gestion de la sécurité des opérations aéroportuaires (SGS) Prévention du harcèlement et de la violence dans le lieu de travail Protection des renseignements personnels et des documents électroniques Protection des renseignements personnels des clients d'ADM Gestion intégrée des risques Sécurité de l'information Acquisition de biens et services Octroi et approbation des contrats à revenus Indépendance de l'auditeur externe Politique de placement Prévention de la COVID-19 – Vaccination obligatoire Politique environnementale <p>* Ces politiques et engagement se retrouvent sur le site intranet d'ADM, accessible aux employés, aux dirigeants et aux travailleurs non employés.</p> <p>ADM respecte la réglementation en vigueur, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> Loi canadienne sur la protection de l'environnement Loi canadienne sur l'évaluation d'impact Loi sur l'aéronautique Règlement de l'aviation canadien Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne Code canadien du travail Charte canadienne des droits et libertés
	2-24 Intégration des engagements pris	Rapport sur la gouvernance
	2-25 Procédures pour remédier aux impacts négatifs	<p>Protection de l'environnement</p> <p>La Politique de gestion intégrée des risques d'ADM vise les différentes catégories de risques de l'organisation, qui sont également abordées de manière à couvrir les enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) auxquels l'organisation est exposée. Elle s'applique à l'ensemble des gestionnaires et des processus, ainsi qu'à tous les secteurs d'activité d'ADM. Le dirigeant détermine et évalue les risques inhérents à son secteur, développe et met en place des stratégies et des mesures d'atténuation visant à réduire les risques à un niveau acceptable.</p>

Norme	Indicateur	Référence ou réponse	
Éléments généraux d'information	2-26	Mécanismes pour obtenir des conseils et susciter les préoccupations	<p>Comité consultatif communautaire</p> <p>Information</p> <p>Code d'éthique des employés</p> <p>La Politique de gestion intégrée des risques prévoit notamment que les employés communiquent sans délai à leur supérieur immédiat tout nouveau risque important qui peut entraver l'atteinte des objectifs stratégiques d'ADM. Les responsables des différentes directions assistent leur vice-présidence respective dans la détermination des risques qui pourraient affecter de façon importante l'atteinte de leurs objectifs.</p>
	2-27	Conformité aux lois et aux réglementations	Omission. Cette information sera intégrée au prochain rapport annuel.
	2-28	Adhésion à des associations	Communauté et implication sociale
	2-29	Approche de l'implication des parties prenantes	<p>Expérience employé</p> <p>Comité consultatif communautaire</p> <p>Projets de développement et permis aux locataires</p> <p>Système de gestion environnementale</p>
	2-30	Conventions collectives	<p>Nombre d'employés syndiqués</p> <p>Un recueil spécifique aux employés non assujettis à une convention collective décrit leurs conditions de travail. ADM étant sous réglementation fédérale, les dispositions du Code canadien du travail s'appliquent à toute condition d'emploi qui ne serait pas mentionnée dans le recueil ou les conventions collectives.</p>
	AO8	Relocalisations et expropriations	Entités ou personnes déplacées en raison de développements actuels ou futurs de YUL ou YMX (total 2021) : Acquisitions immobilières = 0 Résiliation de baux en cours = 0 Non-renouvellement de baux à échéance = 0
Enjeux pertinents	3-1	Processus d'identification des enjeux pertinents	Matrice de matérialité des enjeux ESG : Engagement et vision d'ADM Consultation des parties prenantes : voir validation des enjeux de développement durable. Consultation Évaluation des impacts : voir mandat du Comité d'audit et de gestion des risques. Rapport sur la gouvernance
	3-2	Liste des enjeux pertinents	Enjeux pertinents et secondaires : Engagement et vision d'ADM Les indicateurs spécifiques à notre secteur (G4-AO Exploitants d'aéroport) sont aussi intégrés.

Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Enjeux pertinents	3-3 Gestion des enjeux pertinents	<p>Approche générale</p> <p><u>Message de la direction</u></p> <p><u>Rapport de durabilité</u></p> <p><u>Rapport sur la gouvernance</u></p> <p><u>Réflexion stratégique</u></p> <p><u>Transparence</u></p> <p>Approche managériale par enjeu pertinent ESG, voir :</p> <p>Gestion des émissions de gaz à effet de serre (GRI 305)</p> <p>Qualité des cours d'eau des sites aéroportuaires (GRI 303)</p> <p>Gestion des matières résiduelles (GRI 306)</p> <p>Accès terrestres : intermodalité et connectivité (GRI AO Transport et Intermodalité)</p> <p>Santé et sécurité des usagers et employés (GRI 403 et GRI 416)</p> <p>Expérience client et culture de service (GRI AO Qualité de service)</p> <p>Cybersécurité (GRI 418)</p> <p>Et enjeux additionnels</p> <p>Efficacité énergétique des activités d'ADM (GRI 302)</p> <p>Adaptation et résilience aux changements climatiques (GRI 201-2)</p> <p>Climat sonore (GRI AO7-DMA)</p>
Qualité de service	AO Approche managériale	<p><u>Satisfaction de la clientèle</u></p> <p><u>Défi d'expérience client et Défi technologique</u></p> <p><u>Guide aux usagers</u></p>
Transports	AO Approche managériale	<p><u>Modes d'accès publics</u></p> <p><u>Modes d'accès des employés à YUL</u></p> <p><u>Programme incitatif aux transports collectifs (employés d'ADM)</u></p>
Intermodalité	AO Approche managériale	<u>Transport durable</u>
Performance économique	201-2 Risques et opportunités dus aux changements climatiques	<u>Adaptation aux changements climatiques</u>

Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Énergie	302 Approche managériale	<u>Efficacité énergétique et réduction des gaz à effet de serre (GES) reliés aux bâtiments et Transport durable</u> <u>Entente entre ADM et la SOFIAC</u> <u>Certification BOMA BEST : Prix et reconnaissances</u> <u>Performance énergétique</u>
	302-AO Approche managériale	<u>Partenaire de SAF+ Consortium Inc.</u> et membre du Canadian Council for Sustainable Aviation Fuels (C-SAF) <u>Certification Airport Carbon Accreditation</u>
Eau et effluents	303 Approche managériale	<u>Certification BOMA BEST : Prix et reconnaissances</u> <u>Nouvelles installations de traitement de l'eau à YMX</u> <u>Qualité des cours d'eau</u> <u>Protection du milieu</u>
	303-AO4 Qualité des eaux pluviales	<u>Qualité des eaux</u> <u>Qualité des eaux de surface en 2021</u> Les principales causes des matières en suspension (MES) sont le type de substrat (sédiments fins) que l'on retrouve dans les cours d'eau et l'érosion des berges. Un rapport annuel détaillant les suivis, les résultats et les plans d'action est transmis aux autorités municipales respectives.
	303-2 Gestion des impacts liés au rejet d'eau	Réf. : 303-AO4 pour la qualité de l'eau des cours d'eau et 303-4. Il n'y a pas d'autres rejets que ceux-ci.
	303-3 Prélèvement d'eau	YUL : 123 666 272 litres d'eau souterraine ont été pompés en 2021. Ce pompage est effectué pour éviter d'inonder l'intérieur d'un bâtiment. YMX : Aucun pompage n'a été effectué en 2021.
	303-4 Rejet d'eau	Les quantités d'eau souterraine pompées en 2021 à YUL ont été rejetées directement dans un fossé de drainage. La quantité d'eau rejetée au réseau pluvial est la même que celle qui a été pompée.
	AO6 Liquides de dégivrage/déglacants pour aéronefs et chaussées	<u>Consommation de matières pour opérations hivernales</u>

Norme	Indicateur	Référence ou réponse	
Émissions	305	Approche managériale	Réduction des émissions de GES et réf.: 302 et 302-AO
	AO5	Mesures sur la qualité de l'air ambiant	ADM ne collecte pas les données relatives à cet indicateur.
	305-1	Émissions directes de GES (scope 1)	Émissions GES scopes 1 et 2
	305-2	Émissions indirectes de GES (scope 2)	
	305-3	Autres émissions indirectes de GES (scope 3)	Émissions GES Données compilées pour le site de YUL uniquement (excluant YMX)
	305-4	Intensité des émissions de GES	Sélectionner unité kg CO ₂ eq./PAX : Émissions GES scopes 1 et 2 Données calculées pour le site de YUL uniquement (excluant YMX)
	305-5	Réduction des émissions de GES	Omission. Cette information sera intégrée au prochain rapport annuel.
Bruit	AO7-DMA	Approche managériale	Gestion du climat sonore Climat sonore
	AO7	Nombre de personnes, et variation, qui résident dans les secteurs affectés	Il n'y a pas de tel indicateur disponible actuellement au Canada. ADM suit de près les travaux de Transports Canada pour le développement d'un nouvel indicateur.
Déchets	306	Approche managériale	Matières résiduelles
	306-AO	Approche managériale	Gestion des matières résiduelles des avions
	G4-EN23	Déchets internationaux	Matières résiduelles des avions
	306-1	Génération de déchets et impacts significatifs liés aux déchets	Taux de recyclage des matières résiduelles
	306-2	Gestion des impacts significatifs liés aux déchets	Taux de recyclage des matières résiduelles
	306-3	Déchets générés	Matières résiduelles totales générées
	306-4	Déchets non destinés à l'élimination	Matières résiduelles non destinées à l'élimination Matières dangereuses résiduelles non destinées à l'élimination
	306-5	Déchets destinés à l'élimination	Matières résiduelles destinées à l'élimination Matières dangereuses résiduelles destinées à l'élimination

Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Santé et sécurité au travail (SST)	403 Approche managériale	Mesures sanitaires : Santé globale Plusieurs indicateurs relatifs à la SST sont mis à jour mensuellement. Ils sont notamment présentés au Comité de gouvernance et de responsabilité sociale .
	403-AO Approche managériale	Santé globale ADM n'a pas d'autre programme d'évaluation systématique de polluants ou de substances pouvant affecter ses employés. La prévention passe par l'application de méthodes de travail et l'utilisation d'équipements de protection individuelle afin d'atténuer les risques pouvant survenir. Des permis sont émis pour travail à chaud, cadenassage et travaux en espace clos. Des procédures de travail encadrent l'émission de ces permis.
	GA-LA6 Personnel côté piste	Réf. : 403-9
	403-1 Système de management de la santé et de la sécurité au travail	ADM n'a pas mis en œuvre un système reconnu, mais s'assure de respecter les réglementations et standards applicables à sa juridiction. Les politiques, directives et procédures en vigueur avoisinent les obligations des systèmes de management de la santé et de la sécurité au travail proposées par les organismes reconnus.
	403-2 Identification des dangers, évaluation des risques et investigation des événements indésirables	Les directives et procédures SST se retrouvent sur le site intranet d'ADM, accessibles aux employés, aux dirigeants et aux travailleurs non employés. Elles sont révisées ou mises à jour au besoin, notamment lors d'un changement de situation ou d'équipement. Ceci en collaboration avec les supérieurs, employés, membres CLSS, et avec le Partenaire d'affaires senior SST. Les accidents et les quasi-proches sont déclarés dans un logiciel de gestion en santé et sécurité (SMAAT) pour les employés de métiers. Des enquêtes sont menées, en collaboration avec les CLSS, afin d'identifier les correctifs à apporter. Pour les autres employés, il existe également des processus de déclaration de situation dangereuse ou de refus de travail, et de suivi.
	403-3 Services de santé au travail	Santé globale Les CLSS constituent les sources de référence pour les employés. À la suite d'une lésion professionnelle, dans certaines situations, l'employé doit se présenter à une expertise médicale. Elle a pour but de suivre l'évolution de l'état de santé de l'employé liée à une réclamation CNESST, et ce, conformément à l'article 209 de la Loi sur les accidents de travail et les maladies professionnelles (LATMP). L'ensemble des informations sont gardées confidentielles au dossier de l'employé. Tout ce qui précède est encadré par des procédures.

Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Santé et sécurité au travail (SST)	403-4	Participation, consultation des travailleurs et communication Réf. : 403-AO et 403-2
	403-5	Formation des travailleurs à la santé et à la sécurité au travail Santé globale Un seul et même système d'enregistrement est utilisé pour les formations. Lorsque la formation est complétée par l'employé, ses résultats sont enregistrés au sein de ce portail. Les formations sont offertes durant les heures de travail.
	403-6	Promotion de la santé des travailleurs Santé globale ADM, entreprise sous juridiction fédérale, ainsi que plusieurs de ses partenaires d'affaires sous juridiction fédérale ou provinciale doivent être enregistrés auprès de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) pour la couverture d'assurance santé et sécurité au travail. Confidentialité : L'accès aux dossiers est restreint à l'équipe Capital humain. Lors d'octroi de contrats, l'une des étapes de vérification consiste à valider si les fournisseurs sont adéquatement enregistrés auprès de la CNESST.
	403-7	Prévention et réduction des impacts sur la santé et la sécurité au travail directement liés aux relations d'affaires ADM chapeaute le Comité de sécurité des opérations côté piste (CSOCP), qui traite des problèmes de sécurité côté piste avec ses principaux partenaires sur les sites, ainsi que des situations santé et sécurité pouvant affecter l'ensemble des travailleurs de la communauté aéroportuaire présents sur les sites.
	403-8	Travailleurs couverts par un système de management de la santé et de la sécurité au travail Réf. : 403-1
	403-9	Accidents du travail Statistiques annuelles Principal type d'accident : mal de dos attribuable à des problématiques de « soulever, pousser et tirer ». Tous les accidents sont enquêtés, et des correctifs sont implantés. La majorité des tâches à risque sont documentées avec des procédures de travail spécifiques.
	403-10	Maladies professionnelles Statistiques annuelles Trois plus importantes sources de risque (et mesures d'atténuation) : exposition au bruit (protection auditive obligatoire dans les zones désignées), présence d'amiante (programme d'identification, d'information, d'intervention et de protection personnelle) et ergonomie (équipement de bureau fourni, information et suivi d'ajustement personnalisé disponibles).

Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Santé et sécurité des consommateurs	416 Approche managériale	<u>Système de gestion de la sécurité des opérations côté piste</u> Dans le contexte du Programme d'assurance qualité du SGS, un audit interne a été effectué fin 2020/début 2021, validant la conformité de YUL et de YMX au RAC 302.400. Des non-conformités d'ordre administratif ont été constatées, et un plan de mesures correctives a été mis en place. Mesures sanitaires : en 2020 YUL obtient une attestation mondiale pour la mise en place de mesures sanitaires, renouvelée en 2021
	416-AO9 Approche managériale	<u>Système de gestion de la sécurité des opérations côté piste</u> <u>Gestion de la faune</u>
	416-AO9 Impacts de faune	Ratio du nombre d'impacts de faune confirmés en 2021 : YUL = 3,68 impacts / 10 000 mouvements d'aéronefs YMX = 7,21 impacts / 10 000 mouvements d'aéronefs
	416-1 Évaluation des impacts des catégories de produits et de services sur la santé et la sécurité	Ratio du nombre d'accidents côté piste en 2021 : YUL = 5,63 accidents / 10 000 mouvements d'aéronefs YMX = 1,97 accidents / 10 000 mouvements d'aéronefs
	416-2 Cas de non-conformité concernant les impacts des produits et des services sur la sécurité et la santé	Les non-conformités soulevées dans le cadre du dernier audit interne du Programme d'assurance qualité du SGS ne constituaient pas de risque à la sécurité des opérations. Nombre total d'incursions de piste en 2021 : YUL = 16 YMX = 25
Confidentialité des données des clients	418 Approche managériale	<u>Cybersécurité</u> <u>Politique de confidentialité</u>
	418-1 Plaintes fondées relatives à l'atteinte à la confidentialité des données des clients et aux pertes de données des clients	ADM n'a pas détecté ni eu connaissance d'incidents portant atteinte à la confidentialité des données clients durant l'année 2021. Aucune plainte concernant la protection des données clients n'a été reçue en 2021.

ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE



07

APERÇU GÉNÉRAL

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

SOMMAIRE FINANCIER

(en millions de dollars)	Cumulé au 31 décembre		
	2021	2020	Variation ¹ (%)
Produits	277,7 \$	282,2 \$	(1,6)
Salaires et charges sociales	52,4 \$	46,5 \$	12,7
Charges d'exploitation	98,5	112,1	(12,2)
Éléments liés à la pandémie	-	39,9	(100,0)
Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités (PERI)	37,9	38,2	(0,6)
Loyer à Transports Canada	25,3	4,7	436,1
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation	162,6	171,8	(5,4)
Charges financières (nettes)	132,8	103,4	28,5
Total des charges	509,5 \$	516,6 \$	(1,4)
Insuffisance des produits par rapport aux charges avant quote-part et impôts	(231,8) \$	(234,4) \$	1,1
Quote-part des résultats d'une coentreprise nets d'impôts	1,0	0,5	90,1
Impôts sur le résultat	-	(0,1)	(111,1)
Insuffisance des produits par rapport aux charges	(230,8) \$	(234,0) \$	1,4
BAIIA	63,6 \$	40,8 \$	56,0

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

Le BAIIA, une mesure financière non conforme aux PCGR (voir la section « Mesures financières non conformes aux PCGR », pour obtenir plus d'informations), est défini comme étant l'excédent des produits par rapport aux charges avant impôts, charges financières, amortissement et dépréciation, et quote-part des résultats d'une coentreprise.

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

(en millions de dollars)	2021	2020
Insuffisance des produits par rapport aux charges	(230,8) \$	(234,0) \$
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation	162,6	171,8
Charges financières (nettes)	132,8	103,4
Quote-part des résultats d'une coentreprise nets d'impôts	(1,0)	(0,5)
Impôts sur le résultat	-	0,1
BAIIA	63,6 \$	40,8 \$

FAITS SAILLANTS

Pandémie de COVID-19

La pandémie de COVID-19 et par conséquent les différentes restrictions de voyage et mesures sanitaires intermittentes imposées par le Canada et les gouvernements du monde entier ont eu, et pourraient continuer d'avoir, un impact négatif sur la demande du transport aérien à l'échelle mondiale. Malgré ce contexte difficile, une reprise des activités s'est amorcée en 2021, se traduisant ainsi par une hausse du trafic de passagers et des revenus au cours du deuxième semestre de l'année. Pour le moment, il est encore difficile de prévoir à quel moment l'activité aéroportuaire connaîtra une reprise soutenue.

BAIIA

Le BAIIA s'est établi à 63,6 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, soit une hausse de la performance de 22,8 M\$ ou 56,0 % par rapport à 2020. Le BAIIA en pourcentage des produits s'est établi à 22,9 % en 2021, comparativement à 14,5 % pour l'année 2020.

Investissements

Les investissements du programme aéroportuaire d'ADM ont atteint 32,8 M\$ en 2021 (216,5 M\$, en 2020) en plus des investissements dans la station du REM (nets de subvention de Transports Canada) de 19,0 M\$ (31,2 M\$ en 2020), pour un total de 51,8 M\$ (247,7 M\$ en 2020). À YMX, les travaux ont porté principalement sur la phase 1 de la gestion du glycol au centre de dégivrage et sur la réfection des chaussées.

Quant à YUL, les travaux ont porté notamment sur :

- La réfection des chaussées;
- Les travaux en périphérie de la station du REM;
- L'amélioration du système de manutention des bagages;
- La réfection du stationnement étagé.

Au cours de l'année 2021, les investissements dans les aéroports ont été financés par les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation ainsi que par les fonds disponibles en début d'année.

PRODUITS

(en millions de dollars)	2021	2020	Variation ¹ (%)
Activités aéronautiques	94,8 \$	91,2 \$	4,0
FAA	67,1	61,3	9,4
Stationnements et transports au sol	27,5	37,7	(27,0)
Concessions	35,7	43,9	(18,7)
Immobiliers et autres	52,6	48,1	9,4
Total des produits	277,7 \$	282,2 \$	(1,6)

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

Les produits se sont élevés à 277,7 M\$ en 2021, soit une légère diminution de 4,5 M\$ ou 1,6 % par rapport à 2020.

Activités aéronautiques

Les produits tirés des activités aéronautiques se sont élevés à 94,8 M\$ en 2021, une hausse de 3,6 M\$ ou 4,0 % par rapport à 2020. Ces revenus se composent principalement des droits d'atterrissage et des redevances générales d'aérogare perçus des sociétés aériennes et représentent 34,1 % (32,3 % en 2020) de l'ensemble des revenus d'ADM. Cette légère augmentation est principalement attribuable aux augmentations tarifaires ainsi qu'à l'accroissement des activités des vols cargos et privés. Les différentes restrictions et les mesures sanitaires intermittentes imposées par le Canada et les gouvernements du monde entier depuis mars 2020 continuent d'avoir un impact négatif sur la demande mondiale de voyages aériens.

FAA

Les produits provenant des FAA ont totalisé 67,1 M\$ en 2021 en hausse de 5,8 M\$ ou 9,4 % par rapport à 2020. Ces revenus, qui représentent 24,2 % (21,7 % en 2020) de l'ensemble des revenus d'ADM, sont entièrement affectés au financement de l'amélioration et du développement des infrastructures aéroportuaires, y compris le remboursement du capital et le paiement des intérêts sur la dette à long terme. Des FAA sont payés par tous les passagers au départ de YUL, à l'exception de ceux qui sont en correspondance. L'augmentation est attribuable au changement tarifaire de ces derniers à compter du 1^{er} février 2021, de 30 \$ à 35 \$, partiellement compensée par la baisse du trafic de passagers consécutive à la pandémie.

Stationnements et transports au sol

Les produits tirés des stationnements et transports au sol se sont chiffrés à 27,5 M\$ en 2021, une diminution de 10,2 M\$ ou 27,0 % par rapport à 2020. Ces revenus totalisent 9,9 % (13,4 % en 2020) de l'ensemble des revenus d'ADM. Le déclin de ces produits est directement attribuable à l'impact négatif de la pandémie sur le niveau d'activité, en plus des renégociations, en 2020, des contrats de certains locataires pour lesquels la pandémie a eu un impact significatif.

Concessions

Les concessions ont généré des produits de 35,7 M\$ en 2021, en baisse de 8,2 M\$ ou 18,7 % par rapport à 2020. Ces derniers totalisent 12,9 % (15,6 % en 2020) de l'ensemble des revenus d'ADM. La diminution de ces produits est principalement due aux renégociations de plusieurs ententes en 2020 afin de venir en aide aux concessions pour lesquelles la pandémie a eu un impact significatif sur leur capacité financière à payer le loyer minimum garanti compte tenu de la réduction du niveau d'activité.

Immobiliers et autres

Les produits immobiliers et autres se sont élevés à 52,6 M\$ en 2021, une augmentation de 4,5 M\$ ou 9,4 % par rapport à 2020, et représentent 18,9 % (17,0 % en 2020) de l'ensemble des revenus d'ADM. Ces produits proviennent surtout de la location de terrains, de bâtiments et d'espaces. Leur croissance est principalement le résultat de la signature de nouvelles ententes au cours de l'année 2020 et celles qui ont été signées en 2021.

CHARGES

(en millions de dollars)	2021	2020	Variation ¹ (%)
Salaires et charges sociales	52,4 \$	46,5 \$	12,7
Charges d'exploitation	98,5	112,1	(12,2)
Éléments liés à la pandémie	-	39,9	(100,0)
PERI	37,9	38,2	(0,6)
Loyer à Transports Canada	25,3	4,7	436,1
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation	162,6	171,8	(5,4)
Charges financières (nettes)	132,8	103,4	28,5
Total des charges	509,5 \$	516,6 \$	(1,4)

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

Le total des frais opérationnels, qui comprennent les salaires et charges sociales de même que les charges d'exploitation, s'est élevé à 150,9 M\$ en 2021, soit une diminution de 7,7 M\$ ou 4,9 % par rapport à 2020. Cette baisse est le reflet de la mise en œuvre par ADM de mesures significatives de réduction des coûts ainsi que des programmes d'aide gouvernementale relatifs à la Subvention salariale d'urgence du Canada et au Programme de relance pour le tourisme et l'accueil en raison de l'impact de la pandémie de COVID-19 sur le niveau des activités.

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales ont augmenté de 5,9 M\$ ou 12,7 %, passant de 46,5 M\$ en 2020 à 52,4 M\$ en 2021. Cette hausse est attribuable, d'une part, au retrait, en 2020, du programme de bonification et, d'autre part, à la baisse de la capitalisation des salaires aux travaux en cours en raison de la réduction du programme d'investissement et, par conséquent, des effectifs attirés aux projets.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation se sont chiffrées à 98,5 M\$ en 2021, en baisse de 13,6 M\$ ou 12,2 % par rapport à 2020. Cette variation s'explique principalement par les mesures de réduction des frais d'exploitation, notamment ceux qui sont liés à la baisse des activités aéroportuaires et à la fermeture temporaire de certaines zones de l'aérogare en rouvrant graduellement ces dernières selon le volume de trafic de passagers.

Éléments liés à la pandémie

En 2020, ADM avait encouru des dépenses supplémentaires de 39,9 M\$ considérées comme étant non récurrentes de par leur caractère unique au contexte de la pandémie. Celles-ci incluaient les allègements accordés à certains locataires pour lesquels la pandémie a eu un impact significatif, les coûts supplémentaires pour mettre fin à des contrats avec certains fournisseurs et pour fermer certains chantiers de construction, ainsi que les frais de mise en place relatifs à la réduction de près de 30 % de son effectif.

PERI

Les PERI sont demeurés relativement stables à 37,9 M\$, soit 0,3 M\$ ou 0,6 % de moins qu'en 2020. Cette baisse est principalement liée à des ajustements de la valeur foncière des actifs d'ADM par Services publics et Approvisionnement Canada. Il est à noter qu'un versement de 25,5 M\$ de 2021 est reporté à 2022.

Loyer à Transports Canada

Le loyer à Transports Canada s'est établi à 25,3 M\$, en hausse de 20,6 M\$ ou 436,1 % par rapport à l'exercice 2020. Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, le gouvernement fédéral a accordé à ADM une exonération de loyer à Transports Canada pour la période de mars à décembre 2020. De plus, le versement du loyer de 2021 de 24,8 M\$ est différé et sera payable en versements égaux sur une période de 10 ans à partir de 2024.

Les transferts aux gouvernements, qui comprennent le loyer à Transports Canada et les PERI, ont atteint 63,2 M\$ en 2021 et représentent 22,8 % des revenus totaux (42,9 M\$ et 15,2 % respectivement, en 2020).

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

L'amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation s'est élevé à 162,6 M\$ en 2021, ce qui représente une baisse de 9,2 M\$ ou 5,4 % par rapport à l'exercice précédent, résultant principalement de l'amortissement accéléré pris en 2020 pour certains projets dont la portée a été modifiée.

Charges financières (nettes)

Les charges financières sont présentées nettes des produits financiers. Ces charges ont augmenté à 132,8 M\$ par rapport à 103,4 M\$ en 2020, soit une hausse de 29,4 M\$ ou 28,5 %. La variation de ces dernières s'explique, d'une part, par l'augmentation des frais d'intérêts de 14,1 M\$ liée aux séries d'obligations émises respectivement en avril 2020 et 2021 et, d'autre part, par la réduction de 12,6 M\$ des intérêts capitalisés aux travaux en cours.

Insuffisance des produits par rapport aux charges

L'exercice terminé le 31 décembre 2021 s'est soldé par une insuffisance des produits par rapport aux charges de 230,8 M\$, comparativement à 234,0 M\$ pour l'exercice 2020.

SITUATION FINANCIÈRE

ADM avait 608,3 M\$ de liquidités disponibles¹ au 31 décembre 2021, comparativement à 260,2 M\$ au 31 décembre 2020. Ce solde de liquidités inclut 417,9 M\$ en trésorerie (179,4 M\$ en 2020) provenant principalement du produit net de la série d'obligations S de 400 M\$ émise le 26 avril 2021. Il inclut également une facilité de crédit générale dont le solde disponible est de 190,4 M\$ (80,8 M\$ en 2020). Le fonds de réserve affecté au service de la dette de 56,5 M\$ et le fonds de prévoyance lié à l'exploitation et l'entretien de 37,0 M\$ sont exclus des liquidités disponibles.

ADM a également accès à des facilités de crédit supplémentaires, pour un montant total de 400 M\$ au 31 décembre 2021 en lien avec le projet de la station du REM, dont le coût est estimé à 600 M\$. De plus, ADM bénéficiera d'une subvention de 100 M\$ provenant du Programme des infrastructures essentielles des aéroports, pour le financement de ce projet.

La dette nette¹ d'ADM au 31 décembre 2021 est de 2,5 G\$, comparativement à 2,3 G\$ au 31 décembre 2020.

En mars 2021, ADM a obtenu le consentement des détenteurs d'obligations d'amender l'acte de fiducie-cadre permettant ainsi à ADM de se libérer temporairement de ses obligations de respecter ou de satisfaire aux exigences de certaines clauses restrictives de l'acte de fiducie-cadre, pour les années 2021 et 2022. Cette exemption a été demandée en raison de l'incertitude qui persiste sur la durée de la baisse importante du trafic de passagers et des mouvements aériens résultant de la pandémie de COVID-19.

PERSPECTIVES FINANCIÈRES POUR 2022

Les derniers mois de 2021 ont permis de renouer avec un plus grand nombre de passagers et de reprendre un certain niveau d'activité à YUL. La reprise graduelle enregistrée au cours du deuxième semestre aura permis à YUL de récupérer un volume de passagers équivalent à 50 % du niveau de 2019 pour le quatrième trimestre de 2021, et ce, malgré les mesures mises en place à la mi-décembre 2021 par le gouvernement du Canada visant à contrôler la nouvelle vague associée au variant Omicron de la COVID-19, qui ont mené à un fléchissement des intentions de voyage en toute fin d'année 2021. Heureusement, la situation évolue rapidement, si bien que les assouplissements aux frontières mettant fin aux tests de dépistage pour les voyageurs entièrement vaccinés voulant entrer au pays dès le 1^{er} avril permettront à YUL de se replacer sur la voie de la relance. Après deux ans de turbulences, les passagers et les employés de toute la communauté aéroportuaire attendent ce moment avec impatience.

Estimant que l'évolution de la situation épidémiologique reste difficile à prévoir et compte tenu de l'incertitude liée à la situation géopolitique en Europe qui résonne partout dans le monde, ADM doit rester prudente dans son approche pour l'année financière 2022. ADM continuera de contrôler les dépenses d'exploitation en les déployant progressivement et en fonction de l'achalandage, et limitera les investissements à l'essentiel encore cette année, tout en visant la protection des liquidités.

Les investissements prévus dans les infrastructures aéroportuaires sont estimés à 160 M\$. Les principaux projets comprennent la réhabilitation de la piste 06G-24D à YUL, des travaux dans la salle à bagages domestique/internationale ainsi que le projet de la station du REM de l'aéroport.

Bien qu'il soit difficile de prévoir à quel moment le trafic de passagers connaîtra une reprise soutenue, ADM prévoit être en mesure de s'acquitter de ses obligations financières peu importe le contexte.

¹ Voir la section « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour obtenir plus d'informations.

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

BAIIA

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

Liquidités disponibles

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

Dette nette

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

NORMES INTERNATIONALES D'INFORMATION FINANCIÈRE (IFRS)

De nouvelles normes, interprétations des normes existantes, et de nouveaux amendements ont été publiés et sont en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2021, mais ils n'ont eu aucun impact sur les états financiers consolidés d'ADM.

Le Bureau international des normes comptables continue de proposer des changements aux IFRS. Selon la direction, aucune nouvelle norme ou modification aux normes existantes en vigueur au 1^{er} janvier 2022 n'aura d'impact sur les états financiers consolidés d'ADM.

RAPPORT SUR LA GOUVERNANCE

Enregistrement
Check-in

Canada / International	Canada / International
001-822	
101-114	
118-118	
226-227	
239-329	
231-231	
251-258	
438-452	

Enregistrement
Check-in 500-599

08

LES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



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



Hélène V. Gagnon
Vice-présidente du conseil
Cheffe de la direction du
développement durable et
Vice-présidente principale,
Engagement des parties
prenantes, CAE



Yves Beauchamp
Administrateur
Président du Comité
d'analyse et d'évaluation des
projets d'infrastructure
Vice-principal, Administration
et finances, Université McGill



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



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



Yves Dufresne
Administrateur
Administrateur de sociétés



Mélanie Kau
Administratrice
Présidente du Comité
de gouvernance et de
responsabilité sociale
Administratrice de sociétés



Robert Lefebvre
Administrateur
Administrateur de sociétés



Ann MacDonald
Administratrice
Présidente du Comité
de développement et
d'innovation
Cheffe de l'exploitation,
Bone Structure



Marie-Hélène Nolet
Administratrice
Cheffe de l'exploitation,
Desjardins Capital



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



Philippe Rainville
Administrateur
Président-directeur général,
Aéroports de Montréal



RAPPORT SUR LA GOUVERNANCE

Pratiques en matière de régie d'entreprise

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

Conseil d'administration

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

Le Conseil d'administration assume la responsabilité de la régie d'entreprise et de la reddition de comptes aux instances auxquelles ADM doit faire rapport. Le Conseil d'administration se compose actuellement de 12 administrateurs, dont 2 sont désignés par le gouvernement du Canada.

Conformément aux principes d'imputabilité devant le public des administrations aéroportuaires canadiennes et à ses règlements administratifs, quatre organismes de mise en candidature sont appelés à soumettre, sur demande, le nom de trois candidats dont le profil correspond aux

compétences recherchées par le Conseil d'administration, et ce, pour chaque poste qui doit être pourvu. Ces organismes de mise en candidature sont le gouvernement du Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et les transporteurs principaux faisant affaire à YUL. Le président-directeur général est administrateur de facto d'ADM, et le Conseil d'administration peut nommer un administrateur additionnel.

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

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

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

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

Le Conseil d'administration s'est réuni à 10 reprises, en 2021. Les aspects les plus importants du plan stratégique d'ADM ont été traités par ses membres, qui se sont aussi assurés que les énoncés de mission et de vision de l'organisation étaient respectés. Bien sûr, la pandémie de COVID-19 ainsi que ses impacts majeurs sur les finances et les opérations d'ADM sont demeurés des enjeux particulièrement importants, tout comme les scénarios de reprise qui peuvent être envisagés. L'approbation des contrats majeurs et le suivi du dossier du REM et de son financement sont aussi des dossiers qui continuent de faire l'objet d'une attention particulière par le Conseil d'administration.

À la suite de la mise en place des nouveaux mandats des Comités du Conseil d'administration, ce dernier a déployé beaucoup d'énergie au cours de l'année afin de bien définir l'approche d'ADM en matière de développement durable et de gestion des risques d'entreprise. Le Conseil est aussi informé de tous les sujets de préoccupation majeurs d'ADM, et ce, tant par le biais de redditions de compte sur certains sujets que par le biais de notes d'information qui sont mises à jour à chaque réunion.

Compétences des membres du Conseil

	Gestion	Finances	Gouvernance	Construction / Gestion de grands projets	Aviation commerciale	Ressources humaines et relations de travail	Développement durable	Technologies de l'information	Communications et affaires publiques	Expérience client	Développement immobilier
Yves Beauchamp	●			●							●
Marc G. Bruneau		●								●	
Alain Côté	●	●	●								
Yves Dufresne	●				●				●		
Hélène V. Gagnon					●		●		●		
Mélanie Kau			●			●				●	
Danielle Laberge	●		●			●					
Robert Lefebvre	●		●	●							
Ann MacDonald	●		●	●							
Marie-Hélène Nolet		●	●						●		
Louise Roy	●		●		●						
Philippe Rainville	●	●								●	

- Compétence principale
- Compétences secondaires

Éthique

Conformément au bail qui la lie à Transports Canada, ADM a adopté dans ses règlements administratifs des règles relatives aux conflits d'intérêts ainsi que des Lignes directrices en matière d'éthique qui sont applicables à ses administrateurs, à ses officiers et à ses employés, et qui visent à prévenir tout conflit d'intérêts réel ou apparent. Les membres du Conseil d'administration y sont assujettis et doivent, dans l'exercice de leurs fonctions, respecter les obligations que leur imposent la loi, les règlements d'ADM ainsi que les politiques, directives et normes émises de temps à autre par l'organisation. Ils doivent agir dans les limites des pouvoirs qui leur sont conférés, dans l'intérêt d'ADM et selon les meilleurs critères d'honnêteté et de loyauté.

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

En 2021, ADM s'est conformée aux règles sur les conflits d'intérêts et aux exigences relatives à l'éthique.

Comité d'audit et de gestion des risques

Le Comité d'audit et de gestion des risques joue un rôle essentiel dans la bonne gouvernance financière d'ADM,

notamment au chapitre de la surveillance (i) de la qualité, de l'intégrité et de la communication de l'information financière, (ii) des contrôles internes, et (iii) des audits internes et externes.

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

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

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

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

Comité de développement et d'innovation

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

Les membres du Comité de développement et d'innovation sont: Ann MacDonald (présidente du Comité), Yves Beauchamp, Hélène V. Gagnon et Robert Lefebvre.

Comité de gouvernance et de responsabilité sociale

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

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

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

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

Le Comité de gouvernance et de responsabilité sociale se compose des administrateurs suivants : Mélanie Kau (présidente du Comité), Yves Dufresne et Louise Roy.

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

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

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

Comité consultatif communautaire

Le Comité consultatif communautaire appuie la direction d'ADM. Il a comme mandat de soumettre, lorsque requis, des observations pertinentes à l'égard de tout projet ou de toute décision touchant les sujets mentionnés aux règlements administratifs d'ADM. Le Comité consultatif communautaire se compose de membres issus d'organismes s'intéressant au développement aéroportuaire et représentant les diverses régions du grand Montréal. Le Comité consultatif communautaire doit faire rapport annuellement au Conseil d'administration. Le budget de fonctionnement du Comité consultatif communautaire est déterminé annuellement par le Conseil d'administration. Les membres sont nommés pour un mandat d'une durée de trois ans, renouvelable. En 2021, le Comité consultatif communautaire s'est réuni à deux reprises et a discuté d'enjeux importants pour ADM. Plus précisément, le Comité s'est penché sur les conditions pour la relance du voyage aérien et les priorités en matière de développement durable.

Le Comité consultatif communautaire est présidé par Denis Leclerc, président et chef de la direction d'Écotech Québec, et est composé de représentants des organisations suivantes :

- Aéro Montréal
- Association des Agents de Voyages du Québec¹
- Association des Hôtels du Grand Montréal (AHGM)
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)

- Chambre de commerce et d'industrie de Mirabel
- Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal (CCOIM)
- Chambre de commerce et d'industrie de Saint-Laurent – Mont-Royal
- Cité de Dorval
- Conseil du patronat du Québec (CPQ)
- Écotech Québec²
- ESG UQAM
- FADOQ
- Fondation¹
- Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec (ITHQ)
- Jeune Chambre de commerce de Montréal
- Jour de la Terre
- Kéroul
- Manufacturiers et Exportateurs du Québec (MEQ)
- Montréal International
- MtLab
- Palais des congrès de Montréal
- Polytechnique
- Regroupement des événements majeurs internationaux (RÉMI)
- Trajectoire Québec
- Tourisme Montréal
- Ville de Mirabel
- Ville de Montréal

¹ Nouvelle organisation membre.

² Présidence.

RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS POUR L'ANNÉE 2021

	Présences					Rémunération		
	Conseil d'administration	Comité d'audit et gestion des risques	Comité de développement et innovation	Comité de gouvernance et responsabilité sociale	Comité d'analyse et d'évaluation des projets d'infrastructure	Honoraires	Jetons	Total
Yves Beauchamp	10	-	5	-	4	60 437,50 \$	35 750,00 \$	96 187,50 \$
Marc G. Bruneau	10	6	-	-	-	35 437,50 \$	23 250,00 \$	58 687,50 \$
Michel A. Brunet ¹	2	-	-	2	-	5 833,33 \$	6 000,00 \$	11 833,33 \$
Alain Côté	10	6	-	-	-	45 437,50 \$	23 250,00 \$	68 687,50 \$
Yves Dufresne	10	-	-	6	-	35 437,50 \$	23 250,00 \$	58 687,50 \$
Hélène V. Gagnon	10	-	5	-	-	39 604,17 \$	21 750,00 \$	61 354,17 \$
Mélanie Kau	10	-	-	6	-	45 437,50 \$	23 250,00 \$	68 687,50 \$
Danielle Laberge	10	6	5	6	4	177 187,50 \$	-	177 187,50 \$
Robert Lefebvre	10	-	5	-	4	45 437,50 \$	35 750,00 \$	81 187,50 \$
Ann MacDonald	10	-	5	-	-	43 770,83 \$	21 750,00 \$	65 520,83 \$
Marie-Hélène Nolet	9	6	-	-	-	35 437,50 \$	22 500,00 \$	57 937,50 \$
Philippe Rainville	10	6	5	6	4	-	-	-
Suzanne Rancourt ²	2	-	1	-	-	8 333,33 \$	4 500,00 \$	12 833,33 \$
Louise Roy	10	-	-	6	-	35 437,50 \$	23 250,00 \$	58 687,50 \$
Total						613 229,17 \$	264 250,00 \$	877 479,17 \$

¹ Fin de mandat : 22 février 2021. ² Fin de mandat : 22 février 2021.

COMITÉ DE GESTION¹



Philippe Rainville
Président-directeur général



Sylvain Choinière
Vice-président
Affaires juridiques et
secrétaire corporatif et
Vice-président
Affaires immobilières



Myrrha Dubé
Vice-présidente
Capital humain



Aymeric Dussart
Vice-président
Technologies et innovation



Stéphane Lapierre
Vice-président
Exploitation et
développement aérien



Ginette Maillé
Vice-présidente
Finances et administration
et cheffe de la direction
financière



Martin Massé
Vice-président
Affaires publiques et
Vice-président
Développement durable

Rémunération des dirigeants

Le salaire annuel du président et des autres membres du comité de gestion en poste varie de 180 000 \$ à 461 295 \$.

Le programme de primes de rendement ayant été mis sur pause pour l'année 2020, aucune somme n'a été versée en ce sens en 2021.

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

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

¹ Les postes de vice-président Services commerciaux et développement immobilier et de vice-président Infrastructures aéroportuaires sont laissés vacants jusqu'à ce qu'ADM retrouve une plus grande stabilité financière.

RÉFLEXION STRATÉGIQUE



09

- 01
- 02
- 03
- 04
- 05
- 06
- 07
- 08
- 09
- 10
- 11

RÉFLEXION STRATÉGIQUE

Compte tenu de la situation sanitaire demeurée précaire au cours de l'année et des perspectives de reprise du trafic aériens se faisant de plus en plus sombres, une approche prudente a été adoptée en 2021.

L'équipe d'ADM a néanmoins poursuivi son travail afin de mettre en application les actions prioritaires identifiées en 2020 et visant à assurer un positionnement avantageux pour les sites de YUL et de YMX dans les efforts de redémarrage de l'industrie aérienne, au bénéfice de la communauté.

Avec la visée de faire un usage judicieux des ressources dans un contexte marqué par l'instabilité, une attention plus particulière a été portée aux points suivants :

- Maximiser les liquidités, sans financement additionnel;
- Offrir un niveau de service de base pour les passagers – avec attente tolérée;
- Répondre aux besoins d'information des passagers (en préparation et sur le site);
- Offrir aux passagers un aéroport propre, sécuritaire et accueillant.

En parallèle, un exercice d'identification des enjeux à surveiller à court et à moyen termes a été réalisé, menant à l'identification de sept défis auxquels devra faire face l'organisation sur le chemin de la relance de ses activités.

1- Défi financier

La baisse radicale du trafic de passagers a mené à une importante chute des revenus pour ADM. Le plan d'investissement en capital a pratiquement été mis à plat, et le niveau d'endettement a approché les 3 G\$, en 2021. Les besoins en capacité sont temporairement mis en veilleuse avec le déclin du trafic, mais ne tarderont pas à refaire surface dès qu'ADM retrouvera sa vitesse de croisière.

Le défi consiste à identifier le point d'inflexion auquel la capacité financière d'ADM est suffisante pour permettre une reprise des investissements en capital en vue de rehausser la capacité de traitement de ses installations.

2- Défi de planification du développement des infrastructures aéroportuaires

En 2019, il paraissait évident de traiter immédiatement les problèmes de capacité du côté ville (accès et débarcadères) et d'entamer les projets d'accroissement de capacité de traitement de passagers et de bagages dans l'aérogare quelques années plus tard tout en restaurant nos actifs du côté air en continu. Aujourd'hui, la question se pose différemment, avec la mise à plat du plan d'investissement en capital.

Ce défi revêt une complexité supérieure, alors qu'il faut revoir les plans de développement ville, aérogare et air, et séquencer leur déploiement en fonction de la capacité financière d'ADM.

3- Défi d'expérience client

De destination vibrante qu'elle était en 2019, YUL s'est transformé en un lieu où l'expérience client est dominée par une succession de mesures sanitaires qui complexifient et allongent les processus passagers. À court terme, le défi sera de raviver cette flamme qui animait les employés de la communauté aéroportuaire au point d'avoir remporté la première place dans le classement du « *Best Airport Staff North America* » en 2019.

À moyen terme, lorsque le trafic reviendra au niveau de 2019, ce qui est prévu pour 2025, ADM pourrait faire face à l'insatisfaction des passagers générée par un manque de capacité dans les stationnements, les salles à bagages, les comptoirs d'enregistrement, les commerces et restaurants, les salles d'attente.

4- Défi technologique

L'une des portes de sortie pour rehausser l'expérience client consiste à intégrer les technologies dans les processus passagers, afin de créer une relation personnalisée avec les voyageurs avant, pendant et après leur passage à YUL, dans le but d'améliorer la fluidité des processus passagers et d'optimiser l'utilisation et l'entretien des équipements et des installations aéroportuaires.

Pour y arriver, il est nécessaire que les équipes d'ADM continuent d'arrimer leur feuille de route technologique avec le plan d'investissement en capital.

5- Défi de capital humain

L'équipe de direction d'ADM est à rebâtir, et l'effectif d'ADM est à regarnir dans un contexte où l'industrie aéroportuaire en général connaît des difficultés. De plus, les ressources spécialisées et hautement qualifiées qu'ADM recherche en matière de technologies de l'information, d'ingénierie, et de gestion de projets de construction sont rares et très courtisées par d'autres entreprises.

6- Défi de développement durable

En tant que gestionnaire d'un service public montréalais, ADM interagit avec de nombreuses parties prenantes dont les intérêts sont diversifiés et parfois en opposition. ADM joue à la fois un rôle d'arbitre, de chef d'orchestre et de défenseur des intérêts des parties prenantes. De plus, l'activité aéroportuaire et les plans de développement de l'aéroport sont remis en question par certains groupes de pression.

Certains défis environnementaux se pointent à l'horizon, comme la gestion du climat sonore, les changements climatiques et leurs impacts sur les opérations aéroportuaires ainsi que la gestion du glycol, et pourraient complexifier l'opération aéroportuaire.

7- Défi relié à la compréhension des multiples personnalités d'ADM

ADM est un service public financé de façon autonome, un acteur essentiel de la vitalité montréalaise, une infrastructure qui nécessite beaucoup de soins, un gigantesque chantier de construction, une destination touristique où l'expérience est unique, un centre commercial qui génère normalement plus de 225 M\$ de revenus, un lieu où la sécurité des passagers est omniprésente, une chaîne de traitement automatisé de personnes et de bagages.

En d'autres mots, ADM est une organisation multifacette dont la mission sociale, économique et expérientielle se distingue de celle de la plupart des sociétés privées. La compréhension de cette organisation et de sa mission représente un défi pour quiconque y met les pieds pour la première fois.



TRANSPARENCE

YUL Airport
Montréal-Trudeau

YULTM

Montréal-Trudeau
International
Airport

10

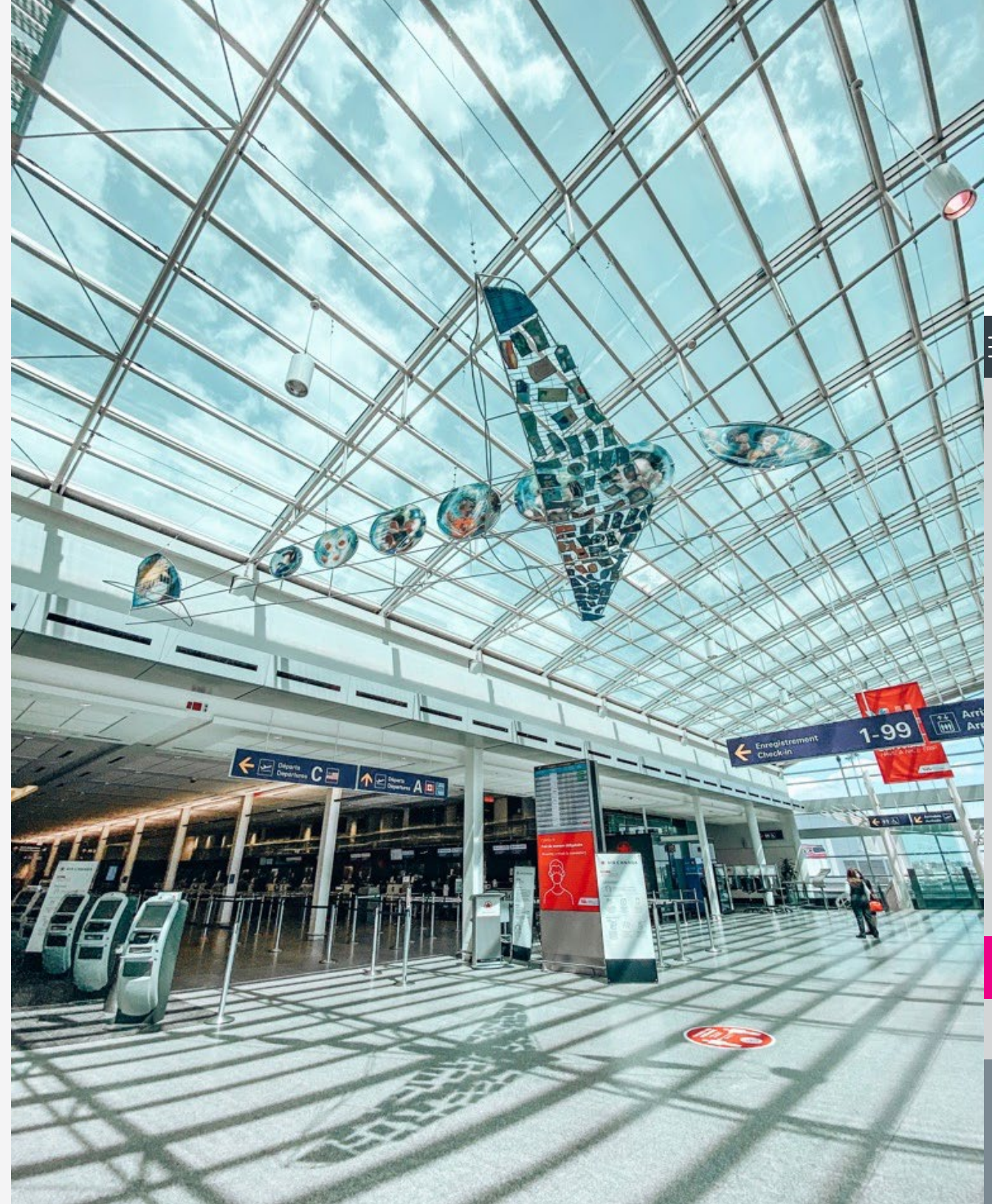
REDDITION DE COMPTES

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

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

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

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



CONSULTATION

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

En voici quelques exemples :

Comité consultatif sur le climat sonore

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

Comité consultatif des compagnies aériennes

Ce comité constitue un forum efficace pour discuter de sujets d'intérêt commun aux transporteurs et pour les représenter officiellement lors de consultations ou de communications formelles avec ADM, 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'ADM, des chefs d'escale des transporteurs ainsi que des représentants des services d'inspection fédéraux, de NAV CANADA, des

manutentionnaires et d'autres fournisseurs de services à l'aviation, ce comité veille à la coordination des activités aéroportuaires.

Plan directeur

La mise à jour du Plan directeur de chacun des 2 aéroports est requise tous les 10 ans et doit faire l'objet de consultations auprès de divers groupes, selon ce qu'ADM juge approprié, incluant les municipalités de Montréal, de Dorval, de Mirabel et le Comité consultatif communautaire. Une fois les commentaires reçus, la mise à jour doit ensuite être déposée auprès du ministre des Transports du Canada. Les plans directeurs de YUL et de YMX ont fait l'objet de consultations en 2013 et ont été déposés auprès du ministre des Transports du Canada. Ces plans couvrent la période 2013-2033.

Plan d'utilisation des sols

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

Validation des enjeux de développement durable

Par l'entremise d'une firme indépendante, ADM a entrepris en 2019 une consultation de ses parties prenantes internes et externes au sujet des enjeux de développement durable qui concernent l'organisation. Ce sont 14 groupes de parties prenantes qui ont été consultés : membres du Conseil d'administration, haute direction, gestionnaires et employés d'ADM, employés de la communauté aéroportuaire, Comité consultatif communautaire, passagers, partenaires d'affaires, villes ou arrondissements, banques et/ou investisseurs, agences de notation, groupes environnementaux, agences gouvernementales, autres (autres aéroports et entreprises de référence en matière de développement durable). Ces consultations ont notamment permis aux parties prenantes d'identifier les enjeux de développement durable qu'elles jugent importants pour elles et pour l'organisation.

Information

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

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

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



RAPPORT SUR LES CONTRATS N'AYANT PAS FAIT L'OBJET D'UN APPEL D'OFFRES PUBLIC

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

Motifs de dérogation

A. Lorsqu'Aéroports de Montréal considère qu'il est plus efficient d'octroyer un nouveau contrat à un fournisseur actuel, lorsque les fournisseurs de services ont acquis une expérience particulière en rapport avec le contrat précédent ou lorsqu'il est urgent d'entreprendre des travaux afin d'éviter de causer préjudice à la sécurité des lieux et des personnes.

B. Lorsque la technologie acquise demeure la propriété du fournisseur, est sous brevet ou licence, que l'expérience et l'expertise spécialisée du fournisseur sont quasi exclusives, ou que le maintien d'une source d'approvisionnement est indispensable compte tenu d'investissements importants déjà effectués pour établir un standard.

Contrats de 1 M\$ et plus :

Valeur du contrat	Entreprise	Nature	Motif
1 114 402 \$	St-Denis Thompson	Réfection du stationnement étagé et de la voie élevée	B
3 300 076 \$	Ceriko Asselin Lombardie	Lot 2.3 Démolition partielle du stationnement étagé	A
4 155 000 \$	Opsis, Services aéroportuaires inc.	Gestion et récupération des équipements légers	A
4 600 000 \$	Roxboro Excavation	Déneigement YUL	B
7 577 414 \$	Groupe de sécurité Garda SENC	Opérations de sûreté pour le côté ville	B
32 216 630 \$	Laboratoires Biron	Clinique de dépistage de la COVID-19 aux arrivées	A

Contrats de moins de 1 M\$:

Motif de dérogation A - Compagnie (contrat)

Aldea (inspection des activités REM / NouvLR); Centre d'adoption d'animaux de compagnie du Québec (Escouade Câline YUL); D-Tech Environnemental Inc. (calibration des détecteurs de gaz); Les Équipements Marshall Itée (fourniture de boyaux, de raccords et de connecteurs Gates); SB Projex (services de gestion de projets de construction); Serbec Inc. (Salon VIP Desjardins); Vitrierie RD Ltée (remplacement des panneaux vitrés).

Motif de dérogation B - Compagnie (contrat)

BBA Inc. (remplacement de disjoncteurs 25 kV); Copenhagen Optimization & SolidCAD (gestion de la capacité de passagers); Engie Services Inc. (phase 1 - réalisation et proposition de système BHS); Entretien McGill (lavage de surfaces vitrées); FNX-Innov (contrôle de la qualité réfection des chaussées); IDeaS Revenue Solutions (optimisation des revenus de stationnement); Corporation d'Urgences-santé (services préhospitaliers d'urgence et formation des premiers répondants SIADM); Mobile Maestria inc. (retrait des réservoirs ICAR); Rogers Communications Canada inc. (services sans-fil); SAP Canada (Work Manager SAP Cloud services); Stratégies environnementales (gestion des centres de tri); TKH Airport Solutions A/S (fourniture de feux encastrés et accessoires pour pistes); Y&R Paquette (déneigement YMX).

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2021



11

ÉTATS FINANCIERS

94 État consolidé de l'actif net >

95 État consolidé du résultat global >

96 État consolidé de l'évolution de l'actif net >

97 État consolidé des flux de trésorerie >

98 Notes afférentes aux états financiers consolidés >

RAPPORT DE LA DIRECTION

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

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

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

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

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

Le président-directeur général,



PHILIPPE RAINVILLE, CPA, CA

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



GINETTE MAILLÉ, CPA, CA

Le 17 mars 2022

RAPPORT DES AUDITEURS INDÉPENDANTS

Aux administrateurs d'Aéroports de Montréal

Opinion

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

- l'état consolidé de l'actif net au 31 décembre 2021;
- l'état consolidé du résultat global pour l'exercice clos à cette date;
- l'état consolidé de l'évolution de l'actif net pour l'exercice clos à cette date;
- l'état consolidé des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date;
- ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables; (ci-après, les « états financiers »).

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée de l'entité au 31 décembre 2021, ainsi que de sa performance financière consolidée et de ses flux de trésorerie consolidés pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes internationales d'information financière (IFRS).

Fondement de l'opinion

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

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

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

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

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'entité à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'entité ou de cesser son activité, ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

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

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

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

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

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

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

En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que

celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

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

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

tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport des auditeurs sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport des auditeurs. Toutefois, des événements ou situations futurs pourraient amener l'entité à cesser son exploitation;

- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;
- nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

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

Montréal, Canada

Le 17 mars 2022

ÉTAT CONSOLIDÉ DE L'ACTIF NET

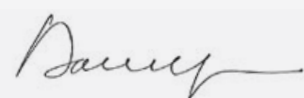
(en milliers de dollars canadiens)

31 décembre 2021, avec informations comparatives de 2020

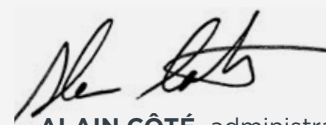
	Note	31 décembre 2021	31 décembre 2020
ACTIFS			
Courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		417 940 \$	179 366 \$
Encaisse affectée	2	56 492	56 069
Subventions gouvernementales à recevoir	3	34 350	25 322
Créances clients et autres débiteurs	4	30 591	32 680
Loyer à Transports Canada	7 a)	-	14 803
Stocks		6 618	6 506
Autres actifs courants		12 159	14 995
		558 150	329 741
Non courants			
Immobilisations corporelles	5	2 338 271	2 445 415
Actifs au titre des droits d'utilisation	6	19 142	23 053
Débiteurs		34 051	32 558
Participation dans une coentreprise		7 063	6 373
Autres actifs non courants		65 478	47 073
		2 464 005	2 554 472
		3 022 155 \$	2 884 213 \$
PASSIFS			
Courants			
Dettes fournisseurs et autres créditeurs		132 085 \$	164 196 \$
Portion courante des obligations à long terme et obligations de location	7 a), 9	21 312	20 060
Provisions	10	3 853	8 570
Autres avantages du personnel	11	13 944	10 882
Produits reportés		5 661	5 661
		176 855	209 369
Non courants			
Obligations à long terme	9	2 849 450	2 468 784
Obligations de location	7 a)	23 464	26 223
Passif au titre de la retraite	11	25 996	52 868
Produits reportés		34 175	39 836
Loyer à Transports Canada reporté	7 a)	24 816	-
Passifs d'impôt différé	12	215	85
		2 958 116	2 587 796
Engagements	18		
		(112 816) \$	87 048 \$
		3 022 155 \$	2 884 213 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Au nom du Conseil d'administration, ces états financiers consolidés ont été approuvés le 17 mars 2022.



DANIELLE LABERGE, administratrice



ALAIN CÔTÉ, administrateur

ÉTAT CONSOLIDÉ DU RÉSULTAT GLOBAL

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre 2021,
avec informations comparatives de 2020

	Note	2021	2020
PRODUITS			
Activités aéronautiques		94 844 \$	91 226 \$
Frais d'améliorations aéroportuaires (« FAA »)	14	67 104	61 318
Stationnements et transports au sol		27 503	37 664
Concessions		35 665	43 846
Immobiliers		51 880	46 565
Autres produits		749	1 541
	13	277 745	282 160
CHARGES			
Salaires et charges sociales	11	52 432	46 536
Charges d'exploitation		98 453	112 082
Éléments liés à la pandémie	21	-	39 866
Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités		37 964	38 178
Loyer à Transports Canada	7 a)	25 291	4 718
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation		162 569	171 859
		376 709	413 239
Charges financières	13	136 732	107 153
Produits financiers	13	(3 874)	(3 777)
		132 858	103 376
		509 567	516 615
Insuffisance des produits par rapport aux charges avant quote-part et impôts		(231 822)	(234 455)
Quote-part des résultats d'une coentreprise nets d'impôts		996	524
Impôts sur le résultat	12	7	(63)
INSUFFISANCE DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES		(230 819) \$	(233 994) \$
Autres éléments du résultat global			
Poste qui ne sera pas reclassé ultérieurement à l'insuffisance des produits par rapport aux charges			
Avantages postérieurs à l'emploi			
Gains (pertes) actuariels des régimes à prestations définies		29 869 \$	(13 590) \$
Poste qui sera reclassé ultérieurement à l'insuffisance des produits par rapport aux charges			
Couverture de flux de trésorerie			
Reclassement à l'insuffisance des produits par rapport aux charges	13	1 086	1 087
		30 955	(12 503)
RÉSULTAT GLOBAL		(199 864) \$	(246 497) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DE L'ÉVOLUTION DE L'ACTIF NET

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre 2021,
avec informations comparatives de 2020

	2021	2020
Solde au début de l'exercice	87 048 \$	333 545 \$
Insuffisance des produits par rapport aux charges	(230 819)	(233 994)
Autres éléments du résultat global	30 955	(12 503)
Solde à la fin de l'exercice	(112 816) \$	87 048 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre 2021,
avec informations comparatives de 2020

	Note	2021	2020
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION			
Insuffisance des produits par rapport aux charges		(230 819) \$	(233 994) \$
Ajustements pour :			
Impôts sur le résultat		(7)	63
Quote-part des résultats d'une coentreprise nets d'impôts		(996)	(524)
Gain sur contrats de sous-location		(1 721)	-
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation		162 569	171 859
Amortissement des avantages incitatifs relatifs aux baux		941	937
Variation des produits reportés		(5 661)	(7 684)
Loyer à Transports Canada	7 a)	474	474
Charge de retraite		10 098	10 025
Charges financières		136 731	107 151
Produits financiers		(3 874)	(3 777)
		67 735	44 530
Contributions au régime de retraite		(7 101)	(7 240)
Impôts payés		(145)	(242)
Variation des éléments du fonds de roulement	15	(526)	(31 813)
		59 963	5 235
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT			
Augmentation des obligations à long terme net des frais d'émission d'emprunt	9	397 331	496 570
Remboursement des obligations à long terme et des obligations de location		(20 335)	(17 526)
Encaisse affectée		(423)	(189)
Loyer reporté		24 816	-
Intérêts payés		(132 748)	(115 949)
		268 641	362 906
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT			
Distributions d'une coentreprise		220	-
Autres actifs non courants		(3 663)	(14 184)
Subventions gouvernementales	3	20 033	6 110
Acquisition d'immobilisations corporelles		(109 178)	(302 084)
Produits découlant de la cession d'immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation		-	79
Produits découlant de contrats de location-financement		(74)	(99)
Intérêts reçus		2 632	3 441
		(90 030)	(306 737)
Augmentation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie		238 574	61 404
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice		179 366	117 962
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE		417 940 \$	179 366 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre 2021

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

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

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

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

1. 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 2021. 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 17 mars 2022.

B) Évaluation de la continuité de l'exploitation

La pandémie de COVID-19 et les mesures adoptées par les gouvernements des pays du monde entier pour atténuer la propagation du virus de la COVID-19 continuent d'avoir un impact significatif sur la Société. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, la Société a enregistré une insuffisance des produits par rapport aux charges de 230 819 \$ (233 994 \$, en 2020). Malgré un retour graduel des activités au courant du deuxième semestre de 2021, il est encore difficile de prévoir à quel moment le trafic de passagers connaîtra une reprise soutenue. Selon les liquidités actuelles et les besoins estimés pour la prochaine année, la Société prévoit être en mesure de s'acquitter de ses obligations financières peu importe le contexte à compter de la date de l'état consolidé de l'actif net.

Par conséquent, ces états financiers consolidés ont été préparés en fonction du principe de continuité de l'exploitation et n'incluent aucun ajustement des montants ni de la classification des actifs et des passifs de la Société.

C) Base d'évaluation

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

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

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

D) Principes de consolidation

Filiale

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

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

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

Participation dans une coentreprise

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

La Société utilise la méthode de la mise en équivalence pour comptabiliser sa participation dans une coentreprise. La participation de la Société est initialement comptabilisée au coût et ajustée par la suite pour présenter la quote-part lui revenant du résultat global de la coentreprise.

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

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

E) Instruments financiers

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

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

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

Actifs financiers évalués au coût amorti

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

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

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

E) Instruments financiers (suite)

Dépréciation d'actifs financiers

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

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

Actifs financiers évalués à la juste valeur

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

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

Passifs financiers évalués au coût amorti

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

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

Instruments financiers dérivés

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

Juste valeur des instruments financiers

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

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

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

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

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

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

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'intérêts sur ces actifs sont inclus dans le poste « Produits financiers ».

G) Stocks

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

H) Subventions gouvernementales

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

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

Les subventions liées au résultat sont comptabilisées sous la rubrique « Autres produits » de l'état consolidé du résultat global.

I) Immobilisations corporelles

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

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

Les projets d'immobilisations en cours sont transférés dans la catégorie appropriée d'immobilisations corporelles uniquement lorsqu'ils sont prêts à être mis en service (c'est-à-dire dès qu'ils se trouvent à l'endroit et dans l'état nécessaire pour pouvoir être exploités de la manière prévue par la direction), ou radiés si, par suite d'une modification de circonstances, la direction estime que le projet ne sera pas mené à terme. Le coût d'une immobilisation construite par la Société comprend les coûts de matériaux et de main-d'œuvre directe, ainsi que les coûts directement attribuables pour que l'actif se trouve à l'endroit et dans l'état nécessaire pour pouvoir être exploité de la manière prévue par la direction. Les coûts d'emprunt qui sont

directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qualifié sont capitalisés au coût de l'actif qualifié jusqu'à ce que l'actif soit prêt pour son utilisation prévue. La capitalisation est suspendue lorsque la Société interrompt le développement d'un actif qualifié sur de longues périodes et est arrêtée lorsque les activités, indispensables à la préparation de l'actif, préalables à son utilisation prévue sont pratiquement toutes terminées. Pour les emprunts généraux utilisés pour l'obtention d'un actif qualifié, le taux de capitalisation utilisé est la moyenne pondérée des coûts d'emprunt au cours de la période, ce qui n'inclut pas les emprunts contractés spécifiquement dans le but d'obtenir l'actif concerné.

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

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

Les coûts d'entretien normaux sont passés en charges à mesure que ces frais sont engagés. Les dépenses constituant une amélioration des actifs, 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.

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

I) Immobilisations corporelles (suite)

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

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

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

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

J) Contrats de location

La Société en tant que bailleur

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

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

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

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

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

Les coûts directs initiaux engagés lors de la négociation et de la rédaction d'un contrat de location simple et les incitatifs de location accordés au preneur lors de la location initiale d'un actif sont capitalisés 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 variables découlant d'un contrat de location-financement ou d'un contrat de location simple sont comptabilisés comme des revenus de location lorsque le montant peut être estimé de manière fiable et que le recouvrement est considéré comme probable. Les différences survenant après la comptabilisation initiale du loyer variable sont reconnues dans l'état consolidé du résultat global.

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

J) Contrats de location (suite)

La Société en tant que preneur

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

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

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

À la date de passation, la Société doit évaluer l'actif au titre du droit d'utilisation et une obligation de location à l'état

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

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

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

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

Les paiements de loyers pris en compte dans l'évaluation de l'obligation de location comprennent les paiements fixes, déduction faite des incitatifs de location à recevoir, qui se

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

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

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

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

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

J) Contrats de location (suite)

La Société en tant que bailleur intermédiaire

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

K) Dépréciation d'actifs

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

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

L) Provisions, actifs éventuels et passifs éventuels

Provisions

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

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

Obligation de remise en état d'un site

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

Actifs éventuels et passifs éventuels

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

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

M) Impôts sur le résultat

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

Impôts exigibles

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

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

M) Impôts sur le résultat (suite)

Impôts différés

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

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

N) Taxes municipales

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

O) Avantages du personnel à court terme

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

P) Avantages postérieurs à l'emploi

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

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

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

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

Le passif lié aux régimes à prestations définies correspond à la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies

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

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

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

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

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Q) Constatation des produits

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

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

Activités aéronautiques

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

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

Société et des paiements initiaux pour des services à rendre l'année suivante.

Frais d'améliorations aéroportuaires

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

Stationnements et transports au sol

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

Concessions

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

Immobiliers

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

Autres produits

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

R) Charges financières et produits financiers

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

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

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

S) Coûts environnementaux

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

T) Conversion des monnaies étrangères

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

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

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

T) Conversion des monnaies étrangères (suite)

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

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

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

U) Incertitude relative aux estimations

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

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

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

Principales sources d'incertitude relative aux estimations

Perte de valeur sur des actifs

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

Frais d'améliorations aéroportuaires

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

Provision pour pertes sur créances

La Société évalue si les créances clients sont recouvrables, en fonction d'un modèle fondé sur la perte de crédit attendue qui prend en compte l'évolution de la qualité

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

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.

1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

U) Incertitude relative aux estimations (suite)

Jugements posés relativement aux méthodes comptables appliquées

Contrats de location

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

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

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

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

Pandémie de COVID-19

La pandémie de COVID-19 et par conséquent les différentes restrictions de voyage et mesures sanitaires intermittentes imposées par le Canada et les gouvernements du monde entier ont eu, et pourraient continuer d'avoir, un impact négatif sur la demande du transport aérien à l'échelle mondiale.

2. ENCAISSE AFFECTÉE

En vertu de l'acte de fiducie-cadre 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 75 116 \$ (67 816 \$, en 2020) sous forme de trésorerie, de placements ou de lettres de crédit. Ce montant représente la somme des paiements d'intérêts et de capital sur les obligations à long terme devant être effectués au cours des six mois suivant la date de l'état consolidé de l'actif net. Au 31 décembre 2021, la Société détenait 56 492 \$ (56 069 \$, en 2020) sous forme d'encaisse affectée et 18 657 \$ (11 775 \$, en 2020) sous forme de lettres de crédit.

3. SUBVENTIONS GOUVERNEMENTALES

La Société continue de se prévaloir de la Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC ») pour une deuxième année consécutive et est dorénavant admissible au Programme de relance du tourisme et de l'accueil (« PRTA »), qui viennent en aide aux employeurs afin d'atténuer les difficultés découlant de la pandémie de COVID-19.

La Société a comptabilisé un montant brut total en vertu des programmes SSUC et PRTA de 15 688 \$ (15 574 \$, en 2020) à l'état consolidé du résultat global sous le poste « Salaires et charges sociales ». Au 31 décembre 2021,

un montant de 3 122 \$ (6 517 \$ en 2020) est inclus dans les « Subventions gouvernementales à recevoir » à l'état consolidé de l'actif net.

La Société a bénéficié, au cours de l'année, de diverses subventions gouvernementales pour couvrir des dépenses d'exploitation en lien avec certaines mesures imposées par le gouvernement fédéral pour les voyageurs transitant par les aéroports canadiens. Un montant de 64 624 \$ est comptabilisé à l'état consolidé du résultat global au net des coûts afférents. De cette somme, 13 443 \$ reste à recevoir, au 31 décembre 2021.

La Société a également bénéficié de subventions de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et de Transports Canada, notamment via le Fonds national des corridors commerciaux pour le financement de certaines infrastructures. Les acquisitions ont été réduites de 14 203 \$ (16 868 \$, en 2020) et un montant de 12 446 \$ est à recevoir de ces entités (18 366 \$, en 2020).

Finalement, en juillet 2021, Transports Canada a consenti à contribuer pour un montant de 100 000 \$ au projet de la station du Réseau express métropolitain (« REM ») via le Programme des infrastructures essentielles des aéroports. Au 31 décembre 2021, une contribution de 5 339 \$ a été imputée au projet de la station du REM à Montréal-Trudeau et est aussi incluse dans la rubrique « Subventions gouvernementales à recevoir » à l'état consolidé de l'actif net.

4. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

	2021	2020
Créances clients	13 185 \$	17 913 \$
Provision pour pertes sur créances	(496)	(1 418)
	12 689 \$	16 495 \$
FAA, redevances d'atterrissage et d'aérogare	15 115 \$	4 450 \$
Revenus de concessions	2 057	905
Taxes à la consommation récupérables	-	8 711
Primes d'assurance	460	1 885
Autres	270	234
	17 902 \$	16 185 \$
	30 591 \$	32 680 \$

5. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

2021

	Terrain	Bâtiments et améliorations locatives	Infrastructures civiles	Mobilier et équipement	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Projets d'immobilisations en cours	Total
Valeur comptable brute								
Solde au début	41 241 \$	2 201 107 \$	1 069 867 \$	368 344 \$	229 565 \$	78 461 \$	280 731 \$	4 269 316 \$
Acquisitions	-	15 729	26 926	3 947	6 302	11 282	46 018	110 204
Transferts et autres	-	-	-	-	-	-	(58 320)	(58 320)
Dispositions et radiations	-	(12 406)	-	-	(322)	(440)	-	(13 168)
Solde à la fin	41 241	2 204 430	1 096 793	372 291	235 545	89 303	268 429	4 308 032
Amortissement et dépréciation								
Solde au début	1 225	936 348	449 625	225 129	167 946	43 628	-	1 823 901
Amortissement	474	76 371	45 631	12 526	17 473	6 378	-	158 853
Dispositions et radiations	-	(12 406)	-	-	(147)	(440)	-	(12 993)
Solde à la fin	1 699	1 000 313	495 256	237 655	185 272	49 566	-	1 969 761
Valeur comptable nette	39 542 \$	1 204 117 \$	601 537 \$	134 636 \$	50 273 \$	39 737 \$	268 429 \$	2 338 271 \$

2020

	Terrain	Bâtiments et améliorations locatives	Infrastructures civiles	Mobilier et équipement	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Projets d'immobilisations en cours	Total
Valeur comptable brute								
Solde au début	32 905 \$	1 969 919 \$	1 034 724 \$	357 817 \$	213 986 \$	73 121 \$	346 727 \$	4 029 199 \$
Acquisitions	8 336	231 200	35 143	10 527	15 579	13 137	194 621	508 543
Transferts et autres	-	-	-	-	-	(6 923)	(260 617)	(267 540)
Dispositions et radiations	-	(12)	-	-	-	(874)	-	(886)
Solde à la fin	41 241	2 201 107	1 069 867	368 344	229 565	78 461	280 731	4 269 316
Amortissement et dépréciation								
Solde au début	751	850 207	405 716	212 969	147 446	38 120	-	1 655 209
Amortissement	474	86 144	43 909	12 160	20 500	6 312	-	169 499
Transferts et autres	-	-	-	-	-	(770)	-	(770)
Dispositions et radiations	-	(3)	-	-	-	(34)	-	(37)
Solde à la fin	1 225	936 348	449 625	225 129	167 946	43 628	-	1 823 901
Valeur comptable nette	40 016 \$	1 264 759 \$	620 242 \$	143 215 \$	61 619 \$	34 833 \$	280 731 \$	2 445 415 \$

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 135 167 \$ et 70 745 \$ (134 670 \$ et 66 322 \$ au 31 décembre 2020).

6. ACTIFS AU TITRE DES DROITS D'UTILISATION

2021

	Terrain	Bâtiments et améliorations locatives	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Total
Valeur comptable brute					
Solde au début	671 \$	26 357 \$	8 357 \$	3 476 \$	38 861 \$
Acquisitions	-	-	612	-	612
Dispositions et radiations	-	-	-	(393)	(393)
Solde à la fin	671	26 357	8 969	3 083	39 080
Amortissement					
Solde au début	54	10 254	2 931	2 569	15 808
Amortissement	34	1 568	2 194	727	4 523
Dispositions et radiations	-	-	-	(393)	(393)
Solde à la fin	88	11 822	5 125	2 903	19 938
Valeur comptable nette	583 \$	14 535 \$	3 844 \$	180 \$	19 142 \$

2020

	Terrain	Bâtiments et améliorations locatives	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Total
Valeur comptable brute					
Solde au début	671 \$	26 357 \$	2 363 \$	2 042 \$	31 433 \$
Acquisitions	-	-	5 994	1 434	7 428
Solde à la fin	671	26 357	8 357	3 476	38 861
Amortissement					
Solde au début	20	8 686	1 671	1 811	12 188
Amortissement	34	1 568	1 260	758	3 620
Solde à la fin	54	10 254	2 931	2 569	15 808
Valeur comptable nette	617 \$	16 103 \$	5 426 \$	907 \$	23 053 \$

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

7. CONTRATS DE LOCATION

A) La Société en tant que preneur

Bail foncier avec Transports Canada

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, le gouvernement fédéral a annoncé que le versement du loyer de 2021 de 24 816 \$ est différé et sera payable en versements égaux sur une période de 10 ans à partir de 2024.

Autres contrats de location

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

Le total des paiements en capital exigibles pour les cinq prochains exercices et par la suite s'établit comme suit (voir les informations additionnelles à la note 15) :

Paiements minimaux exigibles	2021	2020
Moins d'un an	3 096 \$	3 830 \$
1 à 5 ans	6 888	8 319
Plus de 5 ans	16 576	17 904
	26 560 \$	30 053 \$

7. CONTRATS DE LOCATION (suite)

B) La Société en tant que bailleur

La Société loue, en vertu de contrats de location simple, des biens immobiliers. Plusieurs contrats incluent des options de renouvellement sujettes à des révisions des taux locatifs selon les prix du marché. Le preneur n'a pas la possibilité d'acquiescer l'actif loué à la fin du contrat. De plus, les contrats comprennent des loyers variables totalisant 10 619 \$ en 2021 (8 135 \$, en 2020), représentant la différence entre le pourcentage convenu sur les ventes déclarées et les loyers minimums garantis.

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

Paiements minimaux à recevoir au titre de la location	2021	2020
Moins d'un an	78 451 \$	64 225 \$
1 à 5 ans	310 666	254 194
Plus de 5 ans	747 826	716 125
	1 136 943 \$	1 034 544 \$

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

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

	2021	2020
Moins d'un an	1 168 \$	1 093 \$
1 à 5 ans	4 906	4 622
Plus de 5 ans	72 423	70 004
Paiements de loyers non actualisés	78 497	75 719
Produits financiers non acquis	(45 299)	(44 317)
Investissement net dans les contrats de location-financement	33 198 \$	31 402 \$

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

8. FACILITÉS DE CRÉDIT

A) La Société dispose d'une facilité de crédit générale de 250 000 \$ (150 000 \$, en 2020) obtenue auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes, dont 150 000 \$ vient à échéance le 4 avril 2025 et 100 000 \$ le 4 mai 2023. Cette facilité de crédit est garantie par une obligation nantie émise aux termes de l'acte de fiducie supplémentaire décrit à la note 9.

La Société a l'option de tirer sur la facilité de crédit générale 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 80 points de base (70 points de base en 2020). Les frais d'attente sont calculés à un taux annuel de 16 points de base (14 points de base en 2020) sur le montant inutilisé de cette facilité de crédit.

Une portion de cette facilité de crédit générale a aussi été utilisée pour émettre des lettres de crédit d'une valeur totale de 22 614 \$ (30 189 \$ en 2020). Ces lettres de crédit sont soumises aux mêmes conditions que la facilité de crédit générale.

De plus, un montant de 36 972 \$ (38 958 \$ en 2020) est réservé pour le fonds de prévoyance lié à l'exploitation et à l'entretien en vertu de l'acte de fiducie-cadre (note 9).

B) Dans le cadre du financement de la station du REM à Montréal-Trudeau, Investissement Québec a accordé à la Société une facilité de crédit subordonnée de premier rang non renouvelable de 100 000 \$ dont le terme est de cinq ans et le taux d'intérêt applicable est équivalent à celui d'une dette garantie de premier rang de la Société. Le terme prendra effet et le taux sera fixé lors de la première date de tirage. La Société a l'option de rembourser la dette, en totalité ou en partie, à tout moment et sans pénalités, conformément aux conditions de l'entente. Au 31 décembre 2021, aucun montant n'était utilisé sur cette facilité de crédit.

De plus, la Banque de l'infrastructure du Canada a quant à elle accordé à la Société une facilité de crédit subordonnée de premier rang non renouvelable assortie de deux tranches (A et B) de 150 000 \$. La tranche A porte un taux d'intérêt de 2,142 % venant à échéance le 26 juillet 2031. La tranche B, dont le terme vient à échéance le 26 juillet 2041, porte un taux d'intérêt de 2,142 % pendant les dix premières années du terme. À compter de la date du dixième anniversaire, et ce, jusqu'à la fin du terme, la tranche B portera le taux d'intérêt applicable à une dette garantie de premier rang de la Société ayant un terme de dix ans, majoré de 0,75 %. La Société a l'option de rembourser les deux tranches, en totalité ou en partie, à tout moment et sans pénalités, conformément aux conditions de l'entente. Au 31 décembre 2021, aucun montant n'était tiré sur cette facilité de crédit.

9. OBLIGATIONS À LONG TERME

	2021	2020
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	225 441 \$	236 632 \$
Obligations de série D , valeur nominale à l'émission de 200 000 \$, taux nominal et effectif de 6,55 % et de 6,87 %, respectivement, intérêts payables le 11 avril et le 11 octobre de chaque année, débutant le 11 avril 2004 et échéant le 11 octobre 2033, capital exigible à l'échéance	194 756	194 483
Obligations de série E , valeur nominale à l'émission de 150 000 \$, taux nominal et effectif de 6,611 % et de 6,98 %, respectivement, intérêts payables le 11 avril et le 11 octobre de chaque année, débutant le 11 avril 2004, capital remboursable le 11 avril et le 11 octobre de chaque année, débutant le 11 avril 2009 et échéant le 11 octobre 2033	119 162	123 702
Obligations de série G , valeur nominale à l'émission de 300 000 \$, taux nominal et effectif de 5,17 % et de 5,45 %, respectivement, intérêts payables le 17 mars et le 17 septembre de chaque année, débutant le 17 mars 2006 et échéant le 17 septembre 2035, capital exigible à l'échéance	291 993	291 615
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	297 564	297 482
Obligations de série J , valeur nominale à l'émission de 150 000 \$, taux nominal et effectif de 5,472 % et de 5,55 %, respectivement, intérêts payables le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2010 et échéant le 16 avril 2040, capital exigible à l'échéance	148 702	148 668
Obligations de série K , valeur nominale à l'émission de 250 000 \$, taux nominal et effectif de 3,919 % et de 3,96 %, respectivement, intérêts payables le 26 mars et le 26 septembre de chaque année, débutant le 26 septembre 2012 et échéant le 26 septembre 2042, capital exigible à l'échéance	248 666	248 625
Obligations de série M , valeur nominale à l'émission de 200 000 \$, taux nominal et effectif de 3,918 % et de 3,96 % ^{a)} , respectivement, intérêts payables le 12 juin et le 12 décembre de chaque année, débutant le 12 décembre 2015 et échéant le 12 juin 2045, capital exigible à l'échéance	198 791	198 760
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	248 435	248 397
Obligations de série R , valeur nominale à l'émission de 500 000 \$, taux nominal et effectif de 3,03 % et de 3,05 %, respectivement, intérêts payables le 21 avril et le 21 octobre de chaque année, débutant le 21 octobre 2020 et échéant le 21 avril 2050, capital exigible à l'échéance	496 764	496 650
Obligations de série S , valeur nominale à l'émission de 400 000 \$, taux nominal et effectif de 3,441 % et de 3,46 %, respectivement, intérêts payables le 26 avril et le 26 octobre de chaque année, débutant le 26 octobre 2021 et échéant le 26 avril 2051, capital exigible à l'échéance	397 392	-
	2 867 666	2 485 014
Portion courante des obligations à long terme	18 216	16 230
	2 849 450 \$	2 468 784 \$

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 %.

9. OBLIGATIONS À LONG TERME (suite)

Les obligations à long terme sont présentées déduction faite de la portion non amortie des frais d'émission des emprunts connexes qui s'élèvent à 31 043 \$ (29 925 \$ en 2020).

Les obligations de la Société sont garanties par une hypothèque sur l'universalité des biens actuels et futurs de la Société. Ni l'acte de fiducie-cadre, ni la sûreté, ni aucune sûreté supplémentaire ne seront publiés ni enregistrés à quelque moment que ce soit à l'encontre ou à l'égard de droits réels ou de biens immobiliers. Jusqu'au remboursement complet des obligations, la Société doit respecter certaines clauses restrictives, dont celle de 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. En mars 2021, la Société a obtenu le consentement des détenteurs d'obligations en circulation d'amender l'acte de fiducie-cadre permettant ainsi à la Société de se libérer temporairement de ses obligations de respecter ou de satisfaire aux exigences de certaines clauses de l'acte de fiducie-cadre pour les années 2021 et 2022, incluant le respect des clauses restrictives ci-haut mentionnées. Cette exemption a été demandée en raison de l'incertitude qui persiste sur la durée de la baisse importante du trafic de passagers et des vols dans un contexte de pandémie.

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 %, de 0,30 %, de 0,44 % et de 0,34 % par année, respectivement, pour les obligations de série B, de série D, de série E, de série G, de série H, de série J, de série K, de série M, de série N, de série R et de série S.

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

Paiements minimaux exigibles	2021	2020
Moins d'un an	18 216 \$	16 230 \$
1 à 5 ans	96 006	86 391
Plus de 5 ans	2 784 487	2 412 319
	2 898 709 \$	2 514 940 \$

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

	2021	2020
Série B	282 142 \$	315 242 \$
Série D	276 280	295 400
Série E	151 743	167 948
Série G	379 410	405 570
Série H	403 440	433 590
Série J	201 720	216 900
Série K	284 175	307 125
Série M	229 360	249 060
Série N	264 500	288 450
Série R	500 400	549 450
Série S	432 160	-
	3 405 330 \$	3 228 735 \$

10. PROVISIONS

	Obligations de remise en état d'un site	Autres	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2021	282 \$	8 288 \$	8 570 \$
Augmentation des provisions	-	1 420	1 420
Diminution des provisions	(282)	(5 855)	(6 137)
Solde au 31 décembre 2021	- \$	3 853 \$	3 853 \$
Solde au 1 ^{er} janvier 2020	851 \$	10 199 \$	11 050 \$
Augmentation des provisions	-	1 536	1 536
Diminution des provisions	(569)	(3 447)	(4 016)
Solde au 31 décembre 2020	282 \$	8 288 \$	8 570 \$

A) Obligations de remise en état d'un site

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

B) Autres

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

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

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

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

	2021	2020
Courant		
Avantages du personnel à court terme	13 944 \$	10 882 \$
Non courant		
Régimes à prestations définies et régime supplémentaire à cotisations définies	25 996 \$	52 868 \$

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.

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

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

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

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

Le solde impayé des cotisations au 31 décembre 2021 est de 373 \$ (402 \$ en 2020).

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

	2021	2020
Obligation au titre des prestations définies au début	422 516 \$	394 450 \$
Coût des services rendus	6 205	6 196
Coût des services passés	-	182
Cotisations salariales	1 040	1 187
Intérêts	11 531	12 143
Prestations versées	(17 156)	(14 347)
Gains actuariels dus à l'expérience du régime	(6 123)	(1 128)
Pertes (gains) actuarielles dues à un changement d'hypothèse économique	(25 615)	23 833
Obligation au titre des prestations définies à la fin	392 398 \$	422 516 \$
Juste valeur de l'actif du régime au début	369 648 \$	357 957 \$
Cotisations patronales	5 133	5 172
Cotisations salariales	1 040	1 187
Intérêts sur les actifs	10 006	10 964
Gains (pertes) actuariels	(1 869)	9 115
Prestations versées	(17 156)	(14 347)
Frais d'administration	(400)	(400)
Juste valeur de l'actif du régime à la fin	366 402	369 648
Passif au titre de la retraite	25 996 \$	52 868 \$

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 2021, le montant total des lettres de crédit s'élève à 43 005 \$ (40 158 \$ en 2020).

Les hypothèses actuarielles significatives suivantes ont été utilisées :

	2021	2020
Obligation au titre des prestations définies à la fin des exercices considérés		
Taux d'actualisation	3,15 %	2,75 %
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	2,75	3,10
Taux de croissance de la rémunération	3,00	3,00
Taux d'inflation	2,00	2,00

Les hypothèses de mortalité au 31 décembre 2020 et au 31 décembre 2021 sont basées sur la table de mortalité CPM2014 avec amélioration de la mortalité selon l'échelle MI-2017.

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

	2021	2020
Coût des services rendus de l'exercice	6 205 \$	6 196 \$
Intérêts nets	1 525	1 179
Frais d'administration	400	400
Coût des services passés	-	182
Coût des prestations constatées	8 130 \$	7 957 \$

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

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

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

	Niveau	2021	2020
Encaisse		3 037 \$	3 046 \$
Contrat d'achat de rentes	3	198 478	215 035
Parts de fonds communs de placement d'obligations canadiennes	2	73 347	59 559
Parts de fonds communs de placement d'actions étrangères	2	49 030	44 184
Parts de fonds communs d'infrastructure	3	17 936	17 164
Parts de fonds communs de placement immobilier	3	8 785	18 082
Parts de fonds communs de placement d'actions canadiennes	2	16 576	13 740
Autres		(787)	(1 162)
		366 402 \$	369 648 \$

Le comité de retraite prépare la documentation relative 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.

Pour l'exercice 2022, la Société s'attend à ce que des cotisations de l'ordre de 8 800 \$ soient versées pour les deux volets du régime de retraite des employés, dont 2 100 \$ de cotisations envers le déficit sous forme de lettre de crédit.

Le rapport actuariel pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 n'est pas disponible au moment de la comptabilisation. Cependant, la direction estime que l'extrapolation des chiffres du 31 décembre 2020 est la meilleure méthode pour estimer l'obligation au titre des prestations définies et la charge de la Société au 31 décembre 2021 et pour l'exercice clos à cette date, puisque les hypothèses révisées utilisées en relation avec cette extrapolation ont été examinées et jugées fidèles.

Les régimes de retraite exposent la Société aux risques suivants :

i) Risque d'investissement

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

ii) Risque de taux d'intérêt

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

iii) Risque de longévité

Une amélioration plus importante de l'espérance de vie que celle 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.

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

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

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) :

	Impact sur l'obligation totale	Impact sur l'obligation excluant les contrats de rentes assurées ^{a)}
Taux d'intérêt : diminution de 1 %	70 956 \$	45 013 \$
Taux d'inflation : augmentation de 1 %	58 922	34 071
Taux d'augmentation salariale : augmentation de 1 %	6 322	6 322
Taux de mortalité : multiplication des taux par 99 %	944	411

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

Au 31 décembre 2021, la durée moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies s'élève à 18,2 ans (19,4 ans, en 2020).

B) Salaires et charges sociales

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

	2021	2020
Salaires et charges sociales	42 334 \$	36 511 \$
Régime de retraite à prestations définies	7 958	7 805
Régime de retraite à cotisations définies	2 140	2 220
	52 432 \$	46 536 \$

12. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

Au 31 décembre 2021, la filiale a cumulé des pertes autres qu'en capital de 3 663 \$ disponibles pour réduire le bénéfice imposable des exercices futurs. Le montant et l'échéance de ces pertes sont les suivants : 2 435 \$ en 2031, 57 \$ en 2032, 700 \$ en 2033, 224 \$ en 2036, 199 \$ en 2037 et 48 \$ en 2039.

13. INFORMATIONS SUR LE RÉSULTAT GLOBAL

	Note	2021	2020
Prestation de services		187 169 \$	174 133 \$
Produits tirés des contrats de location simple		88 106	106 486
Gain sur contrats de sous-location		1 721	-
Subventions gouvernementales		156	838
Autres		593	703
		277 745 \$	282 160 \$
Charges financières			
Intérêts sur les obligations à long terme		128 831 \$	115 944 \$
Intérêts sur les obligations de location		1 726	1 759
Amortissement des frais d'émission d'emprunts		1 551	1 558
Reclassement des pertes sur les opérations de couverture de flux de trésorerie ^{a)}		1 086	1 087
Intérêts capitalisés ^{b)}		(1 199)	(13 811)
Frais de consentement	9	3 328	-
Autres		1 409	616
		136 732 \$	107 153 \$
Produits financiers			
Intérêts sur les placements à court terme		(2 597) \$	(2 590) \$
Intérêts sur les contrats de location-financement		(1 264)	(1 164)
Autres		(13)	(23)
		(3 874) \$	(3 777) \$

a) Les pertes cumulatives sur les opérations de couverture incluses dans les autres éléments du résultat global sont de 25 357 \$ (26 443 \$ en 2020).

b) Le taux moyen pondéré utilisé pour capitaliser les coûts d'emprunt est de 4,96 % (5,11 % en 2020).

14. FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

La Société perçoit des FAA pour tous les passagers en partance de YUL. Ces frais sont utilisés dans le but de financer une partie du programme en immobilisations de l'aéroport international de YUL. La Société a également perçu des FAA pour tous les passagers en partance de YMX pour les années 2001 à 2004, date à laquelle son programme en immobilisations a cessé d'être financé par les FAA. Ces frais sont inclus à même le prix du billet d'avion et sont versés par les compagnies aériennes à la Société, déduction faite des frais de perception. Depuis la mise en place des FAA, les dépenses en immobilisations cumulatives à YUL et à YMX totalisent 4 154 000 \$ (4 102 000 \$ en 2020) et excèdent de 1 631 000 \$ (1 646 000 \$ en 2020) les montants cumulatifs perçus au titre des FAA (avant déduction des frais de perception) pour ces deux aéroports.

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

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

	2021	2020
Subventions gouvernementales à recevoir	(9 028) \$	(17 713) \$
Créances clients et autres débiteurs	2 546	(19 431)
Autres actifs courants	1 819	4 596
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	5 821	6 546
Autres avantages du personnel	3 062	(1 992)
Provisions	(4 746)	(3 819)
	(526) \$	(31 813) \$

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

	Obligations à long terme ^{a)}	Obligations de location	Total
Solde au 1^{er} janvier 2021	2 510 513 \$	30 053 \$	2 540 566 \$
<i>Variation des flux de trésorerie liés aux activités de financement</i>			
Augmentation des obligations à long terme net des frais d'émission d'emprunt	397 331	-	397 331
Remboursements	(16 230)	(4 105)	(20 335)
<i>Variation du passif</i>			
Augmentation des obligations de location	-	612	612
Intérêts capitalisés	1 199	-	1 199
Charges financières	127 632	1 726	129 358
Amortissement des frais d'émission d'emprunts	1 551	-	1 551
Intérêts payés	(126 560)	(1 726)	(128 286)
Solde au 31 décembre 2021	2 895 436 \$	26 560 \$	2 921 996 \$

a) Les soldes incluent les intérêts courus.

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les dettes fournisseurs et autres créditeurs totalisent 38 070 \$ (98 893 \$ en 2020).

16. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

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

Les principaux dirigeants de la Société sont les membres du Conseil d'administration, le président et les vice-présidents. La rémunération de ces derniers, y compris les primes de séparation, est de 6 450 \$ en 2021 (6 529 \$ en 2020).

17. ACTIFS ÉVENTUELS ET PASSIFS ÉVENTUELS

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

18. ENGAGEMENTS

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

Moins d'un an	43 812	\$
1 à 5 ans	15 065	
Plus de 5 ans	-	
	58 877	\$

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 108 073 \$ (169 185 \$, en 2020), dont 331 \$ (198 \$, en 2020) sont en devises étrangères.

19. INSTRUMENTS FINANCIERS

A) Objectifs et politiques de gestion des risques financiers

La Société est exposée à divers risques financiers, notamment le risque de change, le risque de taux d'intérêt, le risque de crédit et le risque de liquidité découlant des activités d'exploitation et des activités commerciales de la Société. La direction est responsable d'établir les 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 des justes valeurs, ainsi que leur valeur comptable et leur juste valeur respective, se détaillent comme suit :

	Valeur comptable		
	Niveau	Passifs financiers évalués au coût amorti	Juste valeur
Passifs financiers au 31 décembre 2021			
Obligations à long terme	2	2 687 666 \$	3 405 330 \$
Passifs financiers au 31 décembre 2020			
Obligations à long terme	2	2 485 014 \$	3 228 735 \$

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

19. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

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 :

	2021	2020
Trésorerie et équivalents de trésorerie, et créances clients et autres débiteurs	665 \$	261 \$
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	123	253

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 générale à un taux variable ou fixe (note 8).

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

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

E) Risque de crédit

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

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

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

La Société s'est dotée d'une politique de placement dont les objectifs sont de préserver le capital et la liquidité des instruments et de maximiser le rendement sur les sommes investies. La politique précise les types d'instruments d'investissement permis, les émetteurs admissibles, les pondérations maximales par véhicule de 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 aux équivalents de trésorerie et à l'encaisse affectée est considérablement atténué si l'on s'assure que ces actifs financiers sont investis auprès des principales institutions financières se classant comme contreparties solvables selon les principales agences de notation.

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

Au 31 décembre 2021, la Société n'avait aucun débiteur non courant en souffrance ni déprécié.

19. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

E) Risque de crédit (suite)

Créances clients et autres débiteurs

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

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

	2021	2020
Courant	9 680 \$	12 493 \$
Créances de 30 à 60 jours	1 818	3 964
Créances de 61 à 90 jours	422	76
Créances de plus de 90 jours	1 265	1 380
	13 185	17 913
Provision pour pertes sur créances	(496)	(1 418)
Solde à la fin de l'exercice	12 689 \$	16 495 \$

Au 31 décembre 2021, un montant de 286 \$ (1 333 \$ en 2020) inclus dans la provision pour pertes sur créances représente une provision spécifique pour des créances clients totalisant 351 \$ (3 439 \$ en 2020). Puisque les pertes de crédit attendues, outre la provision spécifique, se limitent à 210 \$ (85 \$ en 2020), ces dernières n'ont pas été présentées en fonction de l'âge des créances clients dans le tableau précédent.

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 ses facilités de crédit, de ses obligations de location, de ses dettes fournisseurs et autres créditeurs et de ses engagements. La Société finance ses activités au moyen d'une combinaison de ses flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation et de ses obligations à long terme.

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

19. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

F) Risque de liquidité (suite)

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

	Obligations de location	Obligations à long terme	Engagements ^{a)}	Dettes fournisseurs et autres créiteurs	Total
31 décembre 2021					
Moins d'un an	4 849 \$	150 513 \$	43 812 \$	132 085 \$	331 259 \$
1 à 5 ans	13 141	610 804	15 065	-	639 010
Plus de 5 ans	26 873	4 532 809	-	-	4 559 682
31 décembre 2020					
Moins d'un an	5 670 \$	135 909 \$	45 617 \$	164 196 \$	351 392 \$
1 à 5 ans	14 877	552 211	20 448	-	587 536
Plus de 5 ans	29 648	3 935 896	-	-	3 965 544

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, du montant disponible de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que du calendrier des versements, la direction évalue que le risque de liquidité de la Société est faible.

20. GESTION DU CAPITAL

Les principaux objectifs de la Société dans la gestion du capital sont les suivants :

i) préserver sa capacité à poursuivre son exploitation et ii) préserver sa capacité et sa souplesse financières pour réaliser ses objectifs stratégiques et assurer sa croissance.

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

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

	2021		2020
Obligations à long terme	2 867 666 \$		2 485 014 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie, et encaisse affectée	(474 432)		(235 435)
	2 393 234 \$		2 249 579 \$

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-cadre. La direction examine périodiquement ce modèle financier et l'intègre à son plan stratégique présenté et approuvé annuellement par le Conseil d'administration.

La Société n'a pas modifié sa stratégie de gestion du capital par rapport à celle de 2020.

21. ÉLÉMENTS LIÉS À LA PANDÉMIE

La pandémie de COVID-19 a eu un impact négatif à l'échelle mondiale sur la demande de voyages aériens en 2020. Dans ce contexte, la Société a procédé à plusieurs initiatives afin de réduire ses coûts d'exploitation et son programme d'investissement. En raison de certaines de ces initiatives, la Société a subi des dépenses supplémentaires considérées comme étant non récurrentes par leur caractère unique au contexte de la pandémie. Ces éléments comptabilisés dans les charges d'exploitation sont les suivants :

	2021	2020
Allègements aux ententes contractuelles	– \$	27 316 \$
Coûts de démobilisation de chantiers	–	6 667
Frais de restructuration	–	5 883
	– \$	39 866 \$

22. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE CLÔTURE

En mars 2022, la Société a prolongé l'échéance de la tranche de 150 000 \$ disponible via sa facilité de crédit générale obtenue auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes pour une période supplémentaire de deux ans, soit jusqu'en avril 2027.

MERCI AUX EMPLOYÉS

ADM est chanceuse d'avoir pu, encore cette année, compter sur une équipe d'employés dont le talent n'a d'égal que sa passion. Malgré un contexte difficile, ils n'ont jamais baissé les bras. Merci d'effectuer votre travail avec autant de cœur.

— Philippe Rainville

Marin Ababii | Jean-François Aboud | Marie-Andrée Abraham | Yanick Adams | El Hadi Ait Idir | Mohamed Ait Lounis | Fredline Alcide | Marc-André Allaire | Ali Allouchi | Mouloud Amenouche | Aziz Amezian El Kaddaoui | Marius Ancuta | Sam Antabli | Silvia Aponte | Robert Arcand | Michel Archambault | Sébastien Arnaud | Denis Arseneault | Christophe Assaf | Isabelle Aubé | Michel Audet | Jean-Sébastien Audy | Mélanie Aussant | Sajid Azanar | Namatullah Azizzada | Johanne Bacha | Arian Badri | Éric Baillargeon | Diane Barbussi | Philippe Baron | René Bastien | Jonathan Bathurst | Vincent Beauchamp | Kevin Beauchamp | Caroline Beaudoin | Jonathan Beaudoin | Geneviève Beaudoin | Jean-Philippe Beaudry | Julien Beaudry | Mélanie Beaulieu | Jasen Beaulieu | Pierre Beaulieu | Jonathan Beaulne | Laurent Beauregard | Olivier Beauséjour | Sylvain Beauvais | Fanny Bédard | Alain Bégin | Geneviève Bégin | Yvan Bélanger | Luc Bélanger | Simon Bélanger | Jean-Martin Bélisle | Yanick Bélisle | Stéphane Bélisle | Camille Jr Bélisle | Pierre Bellemare | Hamed Ben Fredj | Imad BenAllai | Karim Benani | Marcel Bénard | Nadia Benelfellah | Samuel Bérard | Isabelle Bérard | Claude Berger | Joanne Bergeron | Christian Bergeron | Jean-Pierre Bernier | Luc Berthiaume | Alexandre Bertrand | Robert Bertrand | Jean Bérubé | Isabelle Bérubé | Luka Bessette | Éric Bessette | Bogdan Birza | Benoît Bissonnette | Kodjo Blagoev | Mathieu Blais | Karine Blais | Jonathan Blais | Nathalie Blanchard | Marc-André Bleau | Arthur Boidin | Pierre Boily | Kimberly Bois | Julie Boissonneau | Mélanie Boivin | Dany Bolduc | Alex Bonazzuoli | Serge Bouchard | Pascale Bouchard | Stéphane Bouchard | Natasha Bouchard-Audette | Denis Boucher | Nicolas Boucher | Younes Bouda | François Boudreau | Yvon Boudreault | Stéphane Boudrias | Pierre-Marc Boulanger | Simon Boulanger | Stéphane Bourassa | Marcel Bourdeau | Réjean Bourget | Claude Bourgie | Marie-Josée Boyer | Nadji Brassard Tremblay | Fanny Brasseur | Alexandre Brie | Eve-Emmanuelle Brisebois | Alain Brisebois | Karl Brochu | Martin Brochu | Jean-François Brossoit | Gaétan Brousseau | Gabriel Brousseau | Philippe-Alexandre Brunet | Francis Bullaert | Stéphane Bussières | Claudia Caceres | Dominic Cammarata | Donald Campeau | Frédéric Campeau | Jayyavalk Canniah | Maude Canuel | Ariane Carbonneau | Jacques Carlos | Vincent Carrière | Jonathan Cartier | Gustavo Castano | Stevens Castonguay | Martin Cattaneo | Lyne Chalifoux | Daniel Chamass | Sébastien Champagne | Amélie Champagne | Sébastien Champion | Guy Champoux | Cherif Chaouchi | Luc Charbonneau | Hugues Charbonneau | Dominique Charest | Julien Charest-Landry | Helene Charreyre | Philippe Charron | Jean Charron | Vincent Chartier | Stéphanie Chéhadé | Sid Ahmed Cherifa | Myrtille Chery | Linda Chevalier | Karine Chiasson | Sylvain Choinière | Yanick Choquette | Mathieu Choquette | Ivan Chouinard | Marc-André Chrétien | Daniel Cinq-Mars | Éric Clément | Maxime Clermont | Yves Cloutier | Daniel Cloutier | Marion Cocquempot | Ferdinando Colavita | Mario Contant | Éric Corbeil | Vincent Cormier | Amélie Côté | Marc-André Côté | Jean-Christophe Côté | Marie-Noëlle Côté | Jean-Gabriel Côté | Michel Côté | André Courchesne | Luc Courchesne | René Courchesne | Joël Couture | Danny Coveney | Michel Crête | Pierre Cusson | Daniel Dagenais | Christian Dallaire | Abdelhay Dardouri | Joël Dauphinais | Marc-Antoine Dawson | Simon Dazé-Garant | Nadia de Champlain | Glaucimery De Oliveira | Jean-François De Wijngaert | Jason Decelles | Florence Delaby | Victor Delia | Pasquale Delli Fraine | Patrick Demers | Stéphane Demers | Guelo Demosthene | David-Yoan Denis | Christophe Deschamps | Jessica Deschênes | Mickaël Deschênes | Daniel Deslongchamps | Alexandre Désorcy | Julie Desparois | Mélissa Desroches | Michel Desroches | Donald Desrosiers | Nathalie Desrosiers | Justine Destrubé | Hanan Dhakouani | François Dionne | François Dionne | David Dionne | Christopher Dixon | Jeanne-Laure Djia | Lucas Donato | Guillaume Dorval | Marc-André Doucet-Beauchamp | Sidy Doukouré | Yan Doyon | Pierre-Marc Drouin | Bernard Dubé | Myrrha Dubé | Nathalie Dubé | Julie Dubeau | Josée Dubois | Vincent Dubuc | Jonathan Ducreux | Guillaume Dumais | Mario Dumouchel | Pierre-Luc Dupré | Paul Durocher | Aymeric Dussart | Philippe Dussault | Sébastien Duteau | Michel Duval | Sawan Eid | Georges El Chammas | Dania El-Aintabli | Hassan El-Chami | James Jean Eldebs | Pierre Élie | Manal Essadri | Louis-Philip Fafard Mongeau | Antoine Faucher | Sylvain Fauteux | Jérémy Ferland | Nadia Ferneta | Jean Ferreira | Paul Fex | Samuel Fex | Martin Filiatrault | Michel Fillion | Ben Ibrahim Fofana | Eric Forest | Sébastien Forget | Gilles Fortin | Patrice Fortin | Lorraine Fournel | Daniel Gagné | Martin Gagné | Catherine Gagné | François Gagné | Philippe Gagnon | Mathieu Gagnon | Pierre-Étienne Gallant | Antonio Gallo | Martin Gamache | Ellen Gaudet | Kevin Gaudin | Yoann Gauffres | Claude Gauthier | Yoann David Gauthier | Maude Gemme-Lacombe | Patrick Gendreau | Pascal Genest | Marc-André Geoffrion Bédard | Marie-Josée Germain | Ahmed Ghali | Linda Ghezali | Marie-Félicité Gignac | Lyne Gilbert | Patrick Gingras | Jonathan Gingras | Julien Girard | Pascale Girard | Mario Giroux | Daniel Gobeil | Éric Godmer | Ricardo Gonzalez | Alain Goodhue | Patrick Goulet | Jean Gratton | Sylvie Gravel | Isabelle Grenier | Érik Groeneveld | Frédéric Guénette | Yves Guérin | Carlos Gurréonéro | Chaima Hadjaz | Jack Hamalian | Stéphane Hamel | Benoit Hamelin | Anne-Sophie Hamel-Longtin | Aymen Hanini | Mounia Hatimi | François-Xavier Hébert | Stéphane Hébert | Gabriella Herrera | Mathieu Hétu | Christopher-Élie Honeine | Philippe Houle | Caroline Houle | Amos Hounsounon | Benoit Patrick Huneault | Yvon Hunter | Cynthia Hurteau | Claude Hurtubise | Claire Imbeau | Kowsikan Inthiralingam | Diana Ionescu | Hugo Jabbour | Jean-Yves Jacob | Alexandre Jacquaz | Patrice Jalbert | Mathieu Jalbert | Garo Jamgotchian | Claudy Jean-Louis | Steve Jodoin | Denis Joly | Louis Jocas | César Juarez | Sylvain Jutras | Raphaël Jutras | Tania Kalandjian | Gregory Kaller | Georges Kamran | Marguerite Karteris | Daniel Kelly | Seifeldin Khafagy | Bonira Khy | Andreas Klein | Darren Klenk | Alain Klimczak | Paul Kotchounian | Jean-Simon Théorêt | Félix Laberge | Francis Labrie | Geneviève Lacoste | Carole Ladouceur | Yvan Lafontaine | Simon LaFrance-Thibodeau | Yanick Lajeunesse | Édith Lajule | Simon Lalonde | Pierre Lalonde | Éric Lalonde | Maxime Lambert | Jules Lamontagne | Bernard Lamothe | Marc-Olivier Lamothe | Mario Lampron | Roy Téodoro Landicho | Guy Landry | Dominic Landry | Francis Lapiere | Stéphane Lapiere | Benoit Lapiere | Jean-Francois Larin | Stéphane Larin | Philippe Larivière | Francis Larocque | Julie Larose | Dominique Latraverse | Éric Latreille | Danik Laurence | Robert Lauzon | Benoit Lavallée | Dany Lavallée | Yan Lavoie | Martin Le Jossec | Patrick Lebeau | Renée Lebel | Simon Leblond | Florent Lebourg | Marco Leclerc | Raymond Lecompte | Ronald Leduc | Robert Lefebvre | Michel Legault | Sylvain Léger | Stéphane Lemay | Martine Lemire | Yanick Leonard | Yannick Leroux | Michel Léveillé | Patrick Levert | Michael L'Heureux | Noemi Lopez | Jean-Sébastien Lord | Guerdy Louis-Jacques | Farid Loumi | Joe Lugara | Richard Macdonald | Ginette Maillé | Marc-André Majeau | David Makonnen | Pierre William Maltais | Lambert Manirakiza | Rim Mansouri | Jonathan Marceau | Patrizia Marchei | Anne Marcotte | Josée Marcotte | Carlitz Mardius | Anne-Sophie Marineau | Pascal Marsan | Christian Marsan | Éric Martel | Sylvain Martel | Philippe Martel | Kim Martel | Pascal Martin | Laurent Martin | Lee Martin | Martin Massé | Sylvain Massicotte | Hugues Massicotte | Olivier Massie | Benoit Masson | Billy McCrudden | Alexander McInnis | Darren Martin McMahon-Payette | Stacy McNeven | Sébastien Meese | Liette Ménard | Benadad Mentor | Karl-Harold Mercier | Geneviève Meunier | Éric Meunier | Bashir Mhaweck | Lyne Michaud | Pascal Michaud | Marc-Olivier Millette | Jean-François Mills | Julie Moisan | Paul Mongeau | Éric Montplaisir | Gustave Morin | Mathieu Morin | Alain Morissette | Troy Morren | Jessica Moyaert | Fatemah Muhammad | Luc Nadon | Nancy Noël | Olivia Nuozzi | Ghislain Ouellet | Pascal Ouellette | Sarah Ouimet | Dominic Paillé | Joana Panagiotopoulos | Éric Paquet | Nichola Paquette | Steve Parenteau | Luc Parenteau | Luc Paulin | Alex Payer | Francois Pellerin | David Pelletier | Marie-Ève Perrault-Nadeau | Rémi Perron | Alain-André Perron | Marc Peterson | Antonio Petrecca | Catherine Phan | Yannick Phaneuf | André Picard | Stéphane Picard | Dominique Piché | Loïc Pillard | Serge Pilon | Raymond Plouffe | Anick Poirier | Claire Poirier | Antonio Polletta | Sandrine Pothier | Raoul Poulin | Michel Poupart | Olivier Préfontaine | Sophie Prigent | Cynthia Presseault | François Primeau | Jocelyn Pronovost | Michel Proulx | Guillermo Esteban Quesada Ramos | Éric Quesnel | Dominic Quesnel | Charles Quinn Jr. | Philippe Rainville | Alejandra Ramirez Posso | Benjamin Rathé | Valensky Régismé | William Renke | Alexandra Richard | Lise Richard | Maxime Richard | Karine Richard O'Connell | Guy Richer | Ghislain Riendeau | Philippe Riopel | Karl Rioux | Camille Rioux | Simon Riquier St-Pierre | David Robert | Fiona Robertson | Guy Robichaud | Dominic Robichaud | Marc Robillard | Benoit Rochon | Richard Rodgers | Stéphane Rolland | Nicolas Rolland | Edwin Romero | Daniel Rose | Fabienne Rossignol | Étienne Routhier | Maxime Roy | Robert Roy | Jonathan Roy | Michel Roy | Emanuelle Roy-Paradis | Claude Ruel | Mark Ruel | Houria Saadallah | Miryam Said | Fabienne Saint-Pierre | Manon Salotti | Caroline Salvail | Angel Sanabria | Younes Sarradi | Guy Sauvé | Rémi Savoie | Mostafa Sbait | Paolo Sbragia | Catherine Séguin | Étienne Séguin-Dupuis | Yves Sévigny | Erika Shanks | Nicolas-Fridolin Simard | Julien Simard | Nicolas Smith | Premendra Soochit | Patrick St-Amand | Martine St-Arnaud | Philippe Stas | Pierre St-Denis | Pascal St-Onge | Pierre St-Onge | Daniel St-Pierre | Theodor Stratulat | Vanessa Sylvestre | Alexander Szemenyei | Abdelouahid Tadimi | Sylvain Taillon | Sarah Talbot | Laurie Talluto | Sébastien Tapp | Maturin Tchamegni | Diane Tellier | Benoit Teste | Marc Tétrault | Isabelle Tétrault | Richard Tétrault | Cherley Théard | Martin Thériault | Alexandre Thériault | Maxime Théroux | Marc-André Therrien | André-Philippe Thibault | Josée Thibeault | Youri Thonon Perras | Nasreddine Tissaoui | Christine Touchette | Michael Tremblay | Simon Turcot | Marc-André Turcotte | Gilles Turcotte | Maxime Turgeon | Anne-Marie Urban | Sergio Valente | Marc Vallières | Jean-Luc Vanier | Francis Vanier | Sebastiano Vasquez | Luc Veilleux | Michèle Verreault | Michel Vertefeuille | Martine Viau | Benoit Vigneault | Gérald Villeneuve | Dominic Zappitelli

POUR NOUS JOINDRE

ADM Aéroports de Montréal

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

Renseignements généraux

Téléphone : 514 394-7201
info@admtl.com

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

*La version française de ce document prévaut.
This document is also available in English.*



www.admtl.com