Notes pour une allocution de :

M. Réal Raymond
M. James C. Cherry
Aéroports de Montréal

Assemblée annuelle publique
Le 1er mai 2015

La version lue fait foi

Réal Raymond

S'il vous plaît, veuillez prendre place : nous allons bientôt commencer.

Bonjour, good morning.

Bienvenue à cette 23e assemblée annuelle publique d'Aéroports de Montréal. Welcome to ADM's 2015 annual meeting.

Je suis Réal Raymond, président du Conseil. Je suis accompagné de Jim Cherry, président-directeur général.

Comme par le passé, cette assemblée publique est l'occasion

- pour la Société, de faire rapport sur la gestion des affaires de l'entreprise;
- pour le public, de poser des questions et de contribuer par des commentaires et suggestions à l'avancement des enjeux qui nous concernent.

Afin d'assurer le bon déroulement de l'assemblée, je vous prierais, comme d'habitude, de réserver vos questions et commentaires pour la période prévue à cette fin, après les exposés.

1. Ordre du jour

Vous avez l'ordre du jour à l'écran. Je traiterai d'abord des questions de **régie d'entreprise**.

Mon collègue James Cherry couvrira la **revue des activités** de 2014, le **bilan environnemental et social**, ainsi que les **résultats financiers**.

Par la suite, il abordera les principaux **enjeux** auxquels fait face Aéroports de Montréal et dont la solution ne dépend pas uniquement de nous.

Le tout prendra environ 40 minutes. Suivra la période de questions et la conférence de presse avec les représentants des médias dans une salle voisine.

2. Régie d'entreprise – Aéroports de Montréal

Aéroports de Montréal, ou simplement ADM, est une administration aéroportuaire locale créée en 1992 dans la foulée du Programme de cession des aéroports. ADM est liée à Transports Canada par un bail échéant en 2072.

En tant qu'administration, la Société exerce ses activités dans le cadre strict défini par le bail, et ce, à l'intérieur de son territoire aéroportuaire. Elle a aussi des obligations de performance et doit payer un loyer à Transports Canada, le propriétaire.

Aéroports de Montréal est une corporation privée sans but lucratif et sans capital-actions, qui est centrée sur sa mission et qui agit dans le meilleur intérêt de la collectivité montréalaise.

ADM est financièrement autonome et ne reçoit pas de fonds publics. Nous finançons nos immobilisations grâce à nos flux de trésorerie et aux fonds que nous obtenons auprès des marchés financiers.

Mode de nomination des administrateurs
Aéroports de Montréal est régie par un Conseil d'administration composé de 15 administrateurs nommés selon un mode très précis qui apparaît à l'écran.

Ce mode de nomination s'appuie sur une multiplicité d'entités de nomination ou de mise en candidature. Précisons que les administrateurs ont un rôle de fiduciaire et non de représentation.

Les administrateurs doivent satisfaire individuellement à certains critères précisés dans nos lettres patentes. Les élus et les fonctionnaires actifs ne sont pas admissibles. De plus, collectivement, les administrateurs doivent posséder un ensemble de compétences requises pour bien accomplir leurs fonctions**.**

Membres du Conseil d'administration
L'image suivante présente la composition actuelle du conseil d'administration.

Je voudrais souligner l'arrivée d'un nouvel administrateur en 2014 : madame Hélène V. Gagnon. Avocate de formation et spécialiste des affaires publiques, madame Gagnon apporte au Conseil une connaissance approfondie de l'industrie aéronautique, une industrie très présente sur nos sites. Par exemple, une récente étude d'impacts économiques évalue que 86 % des 3700 emplois directs de Montréal-Mirabel sont reliés à cette industrie.

D'autre part, nous tenons à remercier madame Maud Cohen pour sa contribution à titre d'administrateur.

Comités du Conseil d'administration
Le Conseil compte trois comités :

- le Comité d'audit et d'immobilisations, présidé par Jean-Pierre Desrosiers;
- le Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines, présidé par Pierre Pilote;
- ainsi que le Comité de gouvernance des régimes de retraite, présidé par Robert Bouchard.

Comité consultatif communautaire
Le Comité consultatif communautaire a pour mandat de soumettre, lorsque requis, ses observations à l'égard de toute question importante.

Les membres du Comité consultatif communautaire sont issus de divers organismes s'intéressant au développement aéroportuaire.
À tous, merci de votre contribution et de votre intérêt.

Direction
Le Comité de direction compte, outre le président-directeur général, sept vice-présidents.

En 2014, nous avons procédé à certaines réorganisations. Afin d'assurer une gestion intégrée des infrastructures côté ville et côté air, toutes les fonctions relatives au cycle de vie de chaque type d'infrastructures ont notamment été regroupées au sein d'une même vice-présidence.

Ainsi, Philippe Rainville est désormais vice-président Planification aéroportuaire, ingénierie et entretien aérogare, responsable également du nouveau bureau de projets.

La vice-présidence dirigée par Pierre-Paul Pharand a également été renommée Exploitation, infrastructures aéroportuaires et développement aérien pour refléter ses nouvelles responsabilités.

La gestion immobilière a été confiée à Pierre Gagnon, vice-président Affaires juridiques et secrétaire.

Enfin, Albert Caponi s'est joint à l'équipe de direction à titre de vice-président Finances et administration, et chef de la direction financière.

Principaux dossiers traités en 2014
Au cours de l'année 2014, le Conseil d'administration et ses comités ont traité plusieurs dossiers importants relatifs aux orientations stratégiques et aux affaires courantes.

Le Conseil a porté une attention soutenue aux principaux aspects du plan stratégique. Comme chaque année, la mise à jour de ce plan a été discutée avec les membres du comité de direction.

Comme chaque année aussi, le Conseil a effectué un suivi étroit des importants investissements en cours reliés à la croissance du trafic.

Le Conseil a également supervisé tout le processus qui a mené à l'octroi des contrats pour le démantèlement de l'ancienne aérogare de Mirabel ainsi qu'à l'entente avec la Ville de Mirabel pour le redéveloppement de ce secteur.

Le processus de transition en vertu de la Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif a également retenu l'attention du Conseil.

Enfin, nous avons aussi continué de suivre le dossier des accès terrestres à Montréal-Trudeau. Soit dit en passant, nous nous sommes réjouis de la décision du gouvernement

du Québec d'accélérer la réalisation du lien ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville et d'en confier la réalisation à la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Je cède maintenant la parole à James Cherry pour la revue des activités et, au nom du Conseil, je tiens à féliciter toute l'équipe d'ADM pour son excellente performance en 2014.

James Cherry

3. Revue des activités 2014

Trafic passagers
Le trafic passagers à Montréal-Trudeau en 2014 a atteint 14,8 millions de passagers embarqués/débarqués. Il s'agit d'une hausse de 5,3 % par rapport à 2013, la 5e hausse consécutive depuis la fin de la grande récession.

Nos trois secteurs affichent tous des hausses appréciables, soit 5,5 % pour le domestique, 5,6 % pour le transfrontalier et 4,9 % à l'international.

Soulignons aussi la progression significative du trafic de correspondance, dont la part a atteint 17,7 % sur l'ensemble de l'année. Cette part a même dépassé 20 % pendant la haute saison estivale.

C'est dire que près de 1 passager sur 5 est en transit à Montréal-Trudeau. Notre ambition de développer Montréal-Trudeau comme plaque tournante, notamment entre l'Europe et l'Amérique, est donc en train de se réaliser. Le trafic de correspondance est très important parce qu'il permet de renforcer notre desserte aérienne.

Fret aérien
En ce qui concerne le fret aérien, le tonnage a totalisé en 2014 environ 165 000 tonnes, à peu près moitié moitié entre Trudeau et Mirabel. Ceci représente une baisse de 4 % par rapport à 2013.
Le fret aérien étant cyclique, cette tendance baissière semble assez généralisée au Canada. Mais la croissance devrait reprendre.

Mouvements d'aéronefs
En 2014, nos deux plates-formes ont accueilli un total de quelque 230 666 mouvements aériens. Par rapport à 2013, c'est une baisse de 1,7 %.

Cette baisse s'explique par la volonté des transporteurs d'optimiser leur taux de remplissage et par l'utilisation d'appareils plus gros ou plus denses. Il y a donc moins d'avions au-dessus de Montréal !

Desserte aérienne

Au plan de la desserte aérienne, 31 transporteurs commerciaux ont été actifs à Montréal-Trudeau en 2014, dont trois nouveaux transporteurs. Nous avons en effet accueilli Turkish Airlines et Copa Airlines, tous deux membres de Star Alliance, ainsi que Syphax, un transporteur tunisien.

En termes de destinations desservies, nous comptons maintenant un total de 132 destinations directes, dont 79 internationales, 27 au Canada et 26 aux États-Unis.

Outre les nouveaux services déjà mentionnés (Istanbul, Panama et Tunis), mentionnons également l'ajout de Prague par Air Transat et de Francfort par Lufthansa.

New service for 2015
For 2015, we are pleased to mention again that we will be welcoming a new carrier, SkyGreece, with a weekly Athens flight beginning in mid-May.

According to the latest information we have, Air China will also begin operating three weekly flights between Beijing and Montréal, starting September 28. Although this new route has yet to be confirmed by the authorities, it will be happening. We'll have occasion to celebrate once everything is in place.

Also, this summer Air Transat will be flying to Budapest for the first time, in addition to more than 20 other European destinations.

Air Canada rouge, meanwhile, has added Venice to its schedule.

In all, travellers will be able to choose between 105 non-stop destinations this summer, 29 of them in Europe alone.

With up to eight departures per day, which is one more than last year, Montréal–Paris will remain the best-served international route from Canada.

Looking at seat numbers, capacity out of Montréal–Trudeau will be 5% greater than last summer; 6% when considering Europe alone.

Étude sur la desserte aérienne
Dans l'ensemble, Montréal bénéficie d'une desserte fort enviable pour une ville de sa taille. Nous avons toujours été convaincus de cela, mais nous possédons maintenant une étude économique qui le démontre.

Tel qu'annoncé l'an dernier, nous avons publié en septembre dernier les résultats de l'étude réalisée à notre demande par la firme d'économistes SECOR – KPMG.

En voici les principales conclusions et constatations :

- Montréal jouit d'une desserte aérienne cohérente avec l'envergure de son marché.
- La quasi-totalité des destinations avec une demande suffisante sont déjà desservies.

- La connectivité aérienne de Montréal se compare avantageusement à celles d'autres grandes villes d'Amérique du Nord de taille similaire.
- En dépit d'une croissance économique sous la moyenne, Montréal est la ville dont la desserte aérienne s'est le plus améliorée au cours des dix dernières années.

Cela dit, c'est clair que comme tous les grands aéroports du monde, nous voulons plus de vols, surtout internationaux. C'est pour cette raison que nous déployons des efforts continus pour enrichir notre desserte. Nous avons une équipe dédiée qui effectue du démarchage à longueur d'année. Nous travaillons de concert avec Tourisme Montréal, la Chambre de commerce et Montréal International au sein d'un groupe de travail dont le mandat est de mousser les services offerts et d'encourager les Montréalais à les utiliser.

Opérations et Sûreté
En ce qui concerne les Opérations et la Sûreté, nous avons notamment procédé à des réorganisations afin d'améliorer notre efficacité. Entre autres, les rôles de chef des opérations et de chef de secteur ont été créés. Les chefs des opérations sont des super-coordonnateurs qui sont au coeur de toute l'activité aéroportuaire et qui sont en mesure de prendre une décision rapide en cas de situation imprévue.

Fait digne de mention, la Sûreté aéroportuaire d'ADM a vu son accréditation CALEA reconduite avec excellence.

Un dossier qui va mobiliser beaucoup d'efforts au cours des prochaines années, c'est celui de la fouille des véhicules et de non passagers aux points d'entrée des sites aéroportuaires.
Les aéroports doivent en effet se conformer à une nouvelle réglementation plus exigeante. De nouveaux postes de contrôle devront donc être aménagés, et ceci est déjà commencé à Montréal-Trudeau.

Customer experience and new features
On the topic of customer experience, we have a broad range of tools to track and improve our performance, including ASQ Assured certification from Airports Council International.

Our partners are also on board with us in this process, and we've taken another important step with implementation of a shared program that is based on the four dimensions of service: friendliness, passenger flow, safety, and innovation. This initiative will be officially rolled out in 2015. It will include shared training and a "mystery passenger" program.

The past year saw the introduction of further measures to improve both passenger and baggage flow through the terminal.

The highlight was the launch of a new, state-of-the-art website. It features adaptive design, which ensures a quality user experience on any device—desktop computer, tablet,

smartphone, etc. With its refreshed look and feel and user-friendly browsing, visitors can easily find all the information they need to plan their trip to the airport.

Inside the terminal, passengers have a wide variety of wayfinding and information tools at their disposal. Since 2014, the airlines have been able to post the scheduled boarding times of their flights on electronic displays at every gate. Likewise, screens above the carousels now display the time bags are scheduled to arrive, and also display an alert when the last bag from a given flight has reached the carousel.

Also new this past year, a pilot project was implemented to unify the domestic and international restricted areas. Passengers due to depart on domestic and international flights are now allowed in both areas, where they can enjoy a wider variety of services.

Among the other initiatives introduced in 2014, new rest areas have been created in the international area and in domestic arrivals.

Satisfaction de la clientèle
Nous suivons de près le niveau de satisfaction de notre clientèle, et ce, principalement au moyen de sondages trimestriels auprès de 1500 passagers au départ et 800 à l'arrivée.

L'échelle d'évaluation comporte 7 niveaux, allant d'extrêmement satisfait à extrêmement insatisfait.

Ainsi, l'indice de satisfaction globale pour 2014 s'établit à 5,69 chez les passagers au départ et à 5,98 pour les passagers à l'arrivée.

Le pourcentage de passagers satisfaits, très satisfaits ou extrêmement satisfaits s'établit maintenant à 97,9 %, tant au départ qu'à l'arrivée.

Les indicateurs reliés à l'enregistrement ont encore obtenu la note la plus élevée.

Les services de stationnement, les boutiques et les restaurants ainsi que la signalisation ont vu leur cote s'améliorer.

Voilà pour les opérations aéroportuaires. Passons maintenant aux Services immobiliers et commerciaux.

Services immobiliers et commerciaux

2014 a été une autre année fort active au niveau des services commerciaux. La nouvelle aire commerciale aménagée en zone publique a en effet accueilli plusieurs nouveaux commerces.

La microbrasserie Archibald, d'abord installée en zone publique, a été inversée en zone réglementée internationale, où elle bénéficie désormais d'un meilleur achalandage.

L'offre commerciale y a aussi été bonifiée par l'ouverture de boutiques entièrement nouvelles ou réaménagées.

Officiellement inaugurée en avril, la boutique hors taxes connaît un franc succès grâce à son nouveau design contemporain.

D'autres développements sont prévus prochainement, dont l'aménagement de la nouvelle aire commerciale entre les portes 52 et 53 et, d'autre part, l'ouverture de nouveaux restaurants en différents endroits de l'aérogare.

En ce qui concerne les services de stationnement, soulignons le succès du nouveau système de réservation de stationnement en ligne. Ce système, qui permet une gestion active des prix, a été très bien accueilli par nos clients. L'indice de satisfaction des clients a d'ailleurs grimpé à 92 % versus 79% en 2013.

Mentionnons aussi l'aménagement d'un stationnement d'attente gratuit pour les accompagnateurs, le CellParc.

Looking at Real Estate services now: we have several new lease projects, including one with Broccolini for a lot located along Chemin de l'Aviation at Montréal–Trudeau.

In anticipation of future needs, we have acquired certain properties adjacent to the airport land. We also decided not to renew the lease with the City of Dorval for the land at the southwestern end of the airport, which has been used for years as a golf course, and which we now require for other purposes. We salute the collaboration of the City of Dorval in relocating club members to the larger golf course located north of the airport. I will come back to this topic at the end of my presentation.

À Montréal-Mirabel, le projet de la CSeries de Bombardier Aéronautique a continué de progresser, et la nouvelle usine d'assemblage a été parachevée. Toute l'industrie aérospatiale québécoise est confiante que ce projet sera un succès.

Rappelons également l'implantation d'Aerolia, leader français des aérostructures, maintenant connu sous le nom de Stelia. Le nouvel immeuble construit sur mesure par ADM pour ses besoins a été livré au début de l'année 2014.

Ingénierie et construction
Passons maintenant aux activités d'ingénierie et de construction.

Les travaux de prolongement de la jetée internationale se sont poursuivis, et l'avancement du projet était de 60 % à la fin de l'année. L'enveloppe du bâtiment de quatre étages a notamment été fermée avant le congé des Fêtes.

Le projet se déroule plus rapidement que prévu, de sorte que nous anticipons maintenant une ouverture en juin 2016…plutôt qu'en septembre.

Cette nouvelle section ajoutera six portes d'embarquement pour gros porteurs. Comme vous pourrez le constater, la nouvelle section s'intégrera harmonieusement avec l'aérogare existante.

La nouvelle section viendra s'abouter à l'extrémité de la jetée internationale. L'enveloppe du bâtiment sera faite principalement de verre, et le toit comportera des lanterneaux semblables à ceux du hall des douanes.
…
La nouvelle section se distinguera toutefois par son aménagement intérieur, à aire ouverte, qui rappellera les terrasses et les places publiques de Montréal
…
Il y aura également une installation de verre et de lumière au plafond qui créera une ambiance très festive, à l'image de Montréal,
…
Ouverture en juin 2016

Ingénierie et construction
Au nombre des autres projets majeurs, citons la construction d'une nouvelle aire commerciale entre les portes 52 et 53, qui accueillera des restaurants et des salons VIP, ainsi que la construction d'entrepôts et de quais de livraison pour les besoins des commerces établis dans l'aérogare.

À Montréal-Mirabel, nous procédons à des travaux préparatoires en vue de la réfection complète de la piste principale 06-24, en 2016.

Comme l'a évoqué M. Raymond, nous avons débuté les travaux de démantèlement du bâtiment de l'ancienne aérogare de Mirabel ainsi que du stationnement étagé. En fait, au moment où l'on se parle, la structure du stationnement a complètement disparu.

Maintenant, pour ce qui est de la planification aéroportuaire, beaucoup d'études ont été entreprises ou poursuivies, notamment pour cristalliser le concept d'aménagement intérieur de l'agrandissement de la jetée internationale.

Un autre dossier, crucial pour l'avenir de Montréal-Trudeau, c'est celui du réaménagement du coté ville. J'y reviendrai également à la fin de ma présentation.

Nous continuons également de travailler à l'amélioration de la connectivité, notamment entre le secteur international et le secteur transfrontalier, pour faciliter les correspondances.

Du côté de Mirabel, nous avons entrepris des études pour le réaménagement éventuel du secteur cargo.

Bilan environnemental et social
Passons maintenant au bilan environnemental et social.

Protection de l'environnement et développement durable
Nos engagements en matière de protection de l'environnement et de développement durable sont clairs. Ces engagements sont inscrits dans notre mission, dans notre politique environnementale et dans notre énoncé de développement durable.

Rappelons aussi qu'ADM possède la certification ISO 14001 depuis 2000, ce qui témoigne de la qualité de notre gestion environnementale, ainsi que la certification BOMA BESt depuis 2008. En 2014 s'est ajoutée la Airport Carbon Accreditation.

Au cours de l'année, ADM a investi quelque 14,5 millions de dollars dans divers projets reliés à l'environnement.

De concert avec notre partenaire Aero Mag, qui exploite notre centre de dégivrage, nous avons inauguré de nouvelles installations pour le recyclage du glycol. Nous récupérons le glycol usé depuis des années. Maintenant, grâce à une tour de distillation à la fine pointe de la technologie, nous sommes en mesure de le concentrer à 99,5 %, ce qui permet au glycol d'être recertifié et réutilisé comme dégivrant. Il s'agit d'une première mondiale dont nous sommes très fiers.

De façon générale, Montréal-Trudeau est un exemple en matière de développement durable. Nos activités peuvent être regroupées sous quatre grands programmes, soit l'efficacité énergétique et la réduction des GES, la protection des milieux, le recyclage et la réduction à la source et, enfin, le verdissement et la mise en valeur des milieux naturels. Vous trouverez des détails dans notre rapport annuel.

Soundscape management
Managing the airport soundscape is another topic of interest to the communities living near us.

Soundscape management is a shared responsibility of ADM, Transport Canada, NAV Canada, and carriers.

ADM is responsible for developing a soundscape management plan, handling complaints regarding noise, and setting up an advisory committee.

ADM also monitors noise from all air traffic with the ANOMS, or Airport Noise and Operations Management System.

The Soundscape Advisory Committee plays a key role. It is chaired by ADM, and includes representatives of the cities or boroughs of Montréal, Saint-Laurent, Dorval and Pointe-Claire. Transport Canada, the Government of Québec, NAV Canada and the air carriers are also represented.

Any issue pertaining to the soundscape can be discussed by the committee, including planned residential developments near the airport. The committee met four times in 2014.

Nous tenons en outre des rencontres avec les conseils de villes et arrondissements intéressés par ces questions.

Suite à l'analyse des meilleures pratiques en matière de gestion du bruit, nous mettons l'accent sur les vols de nuit, lesquels sont stables ou en diminution.

Au cours des dernières années, ADM a suivi étroitement les travaux de la Direction de la santé publique de Montréal qui ont mené à la publication, en 2014, de deux avis de santé publique liés au bruit des avions.

ADM a offert à la DSP toute sa collaboration ainsi que l'éclairage de ses experts. Le premier avis conclut que bien que des habitations soient situées dans la zone NEF 30, aucune unité d'habitation n'est située dans une zone où les critères américains et européens sont dépassés. Le second avis conclut que le bruit provenant des avions n'est pas la source la plus importante de bruit sur l'île de Montréal.

Par ailleurs**,** lors de l'assemblée annuelle publique de l'an dernier, des citoyens ont demandé s'il était possible de modifier l'angle d'approche des aéronefs atterrissant à Montréal-Trudeau. ADM a posé la question à Nav Canada. En résumé, voici sa réponse, qui a déjà été transmise aux intéressés: la norme d'alignement de descente au Canada est de 3 degrés ; si cet angle était modifié, certains aéronefs ne pourraient plus opérer à Montréal-Trudeau ; de plus, un angle de descente supérieur à 3 degrés augmenterait le bruit car les pilotes auraient alors davantage recours aux volets et à l'inversion de poussée.

Courbe NEF30

Comme chaque année, nous présentons la plus récente courbe NEF disponible, soit celle pour l'année 2013. À l'instar des autres aéroports, nous utilisons la NEF 30 pour rendre compte de l'évolution du climat sonore.

La superficie de l'empreinte sonore atteint 17,9 kilomètres carrés, comparativement à 42,2 kilomètres carrés en 1995, l'année de référence. En pourcentage, c'est une diminution de 58 %.

En ce qui concerne le nombre de personnes résidant sous l'empreinte, celui-ci a diminué de 39 421 en 1995 à 2 881 en 2013, soit 93 % de moins.

On observe donc une amélioration substantielle du climat sonore depuis 1995, l'année de référence.

Cette évolution positive s'explique essentiellement par l'amélioration de la performance des aéronefs et par le retrait progressif des jets d'anciennes générations et ce, malgré l'augmentation de la population autour de l'aéroport.

Depuis quelques années, la courbe est plutôt stable. C'est le cas encore en 2013 alors qu'on observe une légère modification causée par la fermeture de la piste 10-28 et les travaux sur la voie de circulation A pendant 4 mois.

Évolution du trafic
Il est important de rappeler que l'amélioration du climat sonore au cours des dernières années a été possible malgré la croissance du trafic passagers. Le graphique à l'écran nous donne l'explication. On voit que le nombre de mouvements aériens à Montréal-Trudeau est demeuré plutôt stable depuis 1998. Comme je le disais tout à l'heure, il a même baissé en 2014. La raison est simple : les transporteurs transportent plus de passagers par mouvement, avec des appareils plus gros, plus pleins ou plus denses.

LEQ – Stations de mesure du bruit
Dans notre rapport annuel, nous publions également les niveaux de bruit LEQ enregistrés aux différentes stations de mesure de bruit autour de l'aéroport. Le LEQ est également utilisé par les ministères des Transports et de l'Environnement du Québec comme indicateur de mesure du bruit.

Aéroports de Montréal dispose de 8 stations de mesure de bruit, dont une mobile. Le coût d'achat et d'installation est d'environ 25 000 $ par unité.

Ces stations sont stratégiquement disposées dans les axes des pistes. Ces équipements sont installés et calibrés par des professionnels. Les mesures de bruit sont analysées par des acousticiens professionnels. Le système est lié aux données radar de NavCanada, les bruits sont donc corrélés avec les mouvements d'avions.

Nous produisons trois types de rapports : bruit avions, bruit collectivité et toutes les sources de bruit cumulées. L'interprétation de ces rapports exige de tenir compte de différents facteurs dont celui de l'atténuation du bruit par les bâtiments.

Nous avons déployé la station mobile dans l'arrondissement d'Ahuntsic au Centre Claude-Robillard pendant 44 jours. Nous avons fait analyser les données de bruit par une firme indépendante. Or, la Leq de nuit pour les avions seulement est de 45 dB(A). En utilisant le critère d'atténuation du bruit de l'Organisation Mondiale de la Santé, le niveau de bruit Leq de nuit perçu à l'intérieur des résidences dans ce secteur est de 24 dB (A). Pour votre information, le niveau de bruit d'une conversation normale est de 60 dB(A).

La station mobile de mesure de bruit a également été déployée à Ville Mont-Royal et nous sommes à compléter l'analyse des résultats. Plus tard, elle sera également installée dans le secteur de Villeray. Bien entendu, nous partagerons les résultats.

Implication sociale
Au niveau de notre implication sociale, outre nos programmes réguliers, je voudrais souligner notre engagement en 2014 dans l'initiative Je Vois Montréal.

Nous avons soumis deux projets.

Le premier concerne l'aménagement intérieur de la jetée internationale, conçu pour renforcer l'identité montréalaise de Montréal-Trudeau.

Le second, j'en ai déjà parlé, vise l'établissement d'une liaison directe avec la Chine.

Je signale aussi que nous sommes partenaires dans le projet Montréal vous accueille de Tourisme Montréal. Nous nous sommes également engagés à ériger une stèle lumineuse à l'entrée du site de Montréal-Trudeau dans le cadre du parcours-relais de la Banque Nationale.

Impacts économiques
Pour terminer cette partie de mon exposé, voyons maintenant le volet économique. Suite à l'étude d'impacts du site de Montréal-Mirabel présentée l'an dernier, nous vous présentons aujourd'hui les résultats de l'étude d'impacts du site de Montréal-Trudeau.

Cette mise à jour évalue à 27 000 le nombre d'emplois directs au sein des quelque 200 entreprises présentes sur le site.

Si l'on ajoute les emplois indirects et induits, on arrive à un grand total de 55 000 emplois en 2014.
Plus de 52 000 emplois sont reliés aux opérations courantes et plus de 2000 sont reliés aux projets d'investissement de ces entreprises, incluant ADM.

Cela représente une rémunération totale de 3 milliards de dollars et un pouvoir d'achat de 1,7 milliard.

La contribution totale au PIB du Québec s'établit à 5,5 milliards de dollars (opérations courantes + investissements).

Enfin, les activités économiques sur le site de Montréal-Trudeau génèrent 1,4 milliard de dollars de revenus pour les gouvernements fédéral et provincial, et 37 millions de dollars en taxes municipales.

Financial results
Here now is a summary of our financial results for 2014 as well as the first quarter of 2015.

Consolidated revenues for 2014 amounted to $463.9 million dollars, which was 3.9% more than the previous year, owing mainly to growth in traffic. Commercial revenues accounted for about half the increase.

Operating costs, meanwhile, rose by 2.5%, to $166.7 million dollars.

Municipal taxes for both airports remained stable, at $40.8 million dollars, an amount that we continue to view as excessive.

Rent paid to Transport Canada increased slightly, to $47.7 million dollars, commensurate with the increase in our revenues.

Rent to Transport Canada and municipal taxes together add up to $88.5 million dollars, which is equivalent to about 20% of our revenues. That is a lot, and it doesn't help us in the competitiveness department.

We paid some $91 million dollars in interest on our debt, which amounts to $1.6 billion dollars.

Following the decision to dismantle the former Mirabel terminal building, an impairment charge of $16 million dollars was recorded to cover the estimated cost of the site remediation work.

The fiscal year produced a shortfall of revenues over expenses of $4.4 million dollars, compared with an excess of $13.6 million dollars in 2013. Were it not for the impairment charge of $16 million dollars, we would have reported an excess of $11.6 million dollars for 2014.

Ce qui est plus significatif pour nous, c'est la ligne du bas, à savoir le BAIIA.

Le BAIIA, qui est l'excédent des produits sur les charges avant les impôts, les intérêts, l'amortissement et les postes non récurrents, est le meilleur indicateur de notre capacité à faire face à nos obligations financières et à poursuivre nos programmes d'améliorations aéroportuaires.

En 2014, le BAIIA s'est établi à 208,7 millions de dollars, une hausse appréciable de 5,5 % par rapport à 2013.

De façon générale, ces résultats sont satisfaisants.

Autre fait à souligner, nos investissements en 2014 ont atteint 180 millions de dollars, et nous avons été en mesure de les financer entièrement à même nos flux de trésorerie provenant de l'exploitation…donc sans avoir à recourir à la dette.

Résultats du 1er trimestre 2015

Pour le premier trimestre 2015, le trafic passagers à l'aéroport Montréal-Trudeau a atteint 3,7 millions, en hausse de 4,1 % comparativement à la même période l'an dernier.
Les produits consolidés se sont élevés à 120,2 millions $ pour le premier trimestre 2015, une hausse de 5,5 % principalement attribuable à l'accroissement du trafic passagers.

Les charges d'exploitation sont passées à 43,8 millions $, soit une diminution de 1,8 million $ ou 3,9 %. Cette variation s'explique notamment par une diminution des coûts d'énergie à Mirabel.

Les transferts aux gouvernements ont atteint 23,0 millions $, en hausse d'environ 1 million.

Les charges financières ont atteint, quant à eux, 23,1 millions $, légèrement en baisse.

Le trimestre terminé le 31 mars 2015 s'est soldé par un excédent des produits par rapport aux charges de 3,8 millions $ comparativement à une insuffisance de 3,2 millions $ pour la même période en 2014.

Le BAIIA s'est chiffré à 53 millions $, en hausse de 15 % par rapport à l'an dernier.

Un excellent premier trimestre !

Enjeux – Échangeur Dorval

Depuis des années, notre principal enjeu est l'accessibilité terrestre de l'aéroport Montréal-Trudeau. L'état inachevé de l'échangeur Dorval est notamment un sujet de plainte et d'insatisfaction.

Le ministère des Transports du Québec travaille désormais sur un nouveau design pour le segment enjambant le corridor ferroviaire CN-CP. Selon les informations du ministère, les liens entre l'aéroport et l'autoroute 20 Est devraient être en fonction d'ici la fin 2017. Nous l'espérons sincèrement.

Enjeux – SLR de l'Ouest (navette aéroportuaire)

D'autre part, en ce qui concerne le SLR de l'Ouest, qui englobe la navette entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville, nous avons été emballés d'apprendre, au début de 2015, que ce projet sera réalisé par la Caisse de dépôt et placement du Québec en vertu d'un partenariat novateur avec le gouvernement du Québec.

Ce nouveau mode de réalisation des grands projets d'infrastructures permettra d'accélérer la mise en place du SLR de l'Ouest et ainsi que celle du SLR du nouveau pont Champlain, tous deux projets jugés prioritaires par le gouvernement.

Nous avons donc hâte de poursuivre le travail sous le nouveau leadership de la Caisse, dont nous partageons la vision.

L'expertise de la Caisse en matière de financement et réalisation de grands projets d'infrastructures, en particulier de projets de navettes aéroportuaires, ainsi qu'en matière de développement immobilier, sera un gage de succès.

D'autre part, nous croyons que le nouveau partenariat offre une opportunité unique d'exploiter les synergies potentielles entre les deux projets de SLR, dans la mesure où ils seront réalisés d'une manière intégrée et avec la même technologie.

Nous réitérons l'importance pour l'aéroport et la ville d'avoir un lien ferroviaire.

Il s'agit là d'une tendance mondiale : il existe plus de 180 navettes aéroportuaires dans le monde et plus de 300 sont en cours de planification / construction.

Au Canada, la Canada Line de Vancouver est en service depuis 2009. À Toronto, le lien vers Union Station sera mis en service en juin prochain. Si tout va bien et dans la mesure où la Caisse s'appuiera sur le concept existant, nous pourrions avoir le nôtre au début des années 2020.

Nous remercions donc le gouvernement du Québec de sa sensibilité à l'égard de ce dossier.

Enjeux – Réaménagement du côté ville

Le prochain grand défi pour ADM consistera dans le réaménagement du côté ville, à savoir principalement les débarcadères, le stationnement étagé et le bâtiment central de l'aérogare dont la façade et les bureaux datent des années 60.

Les débarcadères sont au coeur de nos préoccupations. À certains périodes, ils sont utilisés à pleine capacité et il faut maintenant penser à les agrandir.

De même, on manque de places de stationnement rapproché, une situation qui va aller en s'aggravant avec la croissance du trafic.

La façade de l'immeuble principal, ainsi que les bureaux administratifs aux étages supérieurs, doivent être modernisés ou reconstruits. Cet immeuble contient en outre de l'amiante et ne répond plus aux normes à plusieurs égards.

Ce vaste projet doit également tenir compte du tracé de l'éventuel système SLR ainsi que des besoins en termes de commerces, notamment les services de location de voitures, et en termes d'installations de soutien.

En 2014, quatre concepts d'aménagement de base, certains avec variantes, ont été élaborés et analysés, et les plus prometteurs seront développés en détail.

Étant donné l'importance de ce projet pour l'aéroport et ses parties prenantes, un comité aviseur, formé entre autres de membres du conseil et de représentants d'organismes montréalais, a été mis sur pied afin de s'assurer que le choix final sera le plus éclairé possible.

Enjeux – Golf municipal
En terminant, je voudrais, avant la période de questions, faire le point sur le dossier du golf municipal.

D'abord, il faut préciser qu'il y a deux golfs sur le site de Montréal-Trudeau. Il y a le golf municipal de 9 trous au sud et le golf de Dorval de 18 trous au nord. Je ne connais pas beaucoup d'aéroports qui comptent deux golfs sur leur territoire.

Comme vous le savez et tel qu'annoncé en 2006, le bail du petit golf se termine à la fin de 2015, car nous avons besoin des terrains pour le développement de l'aéroport. Le grand golf demeure ouvert et, comme l'a annoncé le maire de Dorval, ses citoyens membres du petit golf pourront aller pratiquer leur sport favori dans le grand golf, à quelques kilomètres de distance.

We have leased the land in question to the City of Dorval for more than 50 years. It has always been understood, however, that we might need it one day, and consequently would have to repossess it. Indeed, the last lease renewal in 2006 was for a limited term of seven years. Mayor Rouleau and his councillors were in attendance at the press conference.

In addition, some years ago, as part of the 2013–2033 Master Plan for Montréal–Trudeau, we held consultations, including with the City of Dorval, to explain how we would be using the land. There is a plan to build a distribution centre there. Space has also been set aside for the future electric light-rail transit link.

Today, I can tell you that a further project has been added in the wake of the new security regulations recently adopted by Transport Canada, which I mentioned earlier. We plan to implement a vehicle inspection station in that area.

I think you'll agree with me that these are perfectly legitimate, reasonable uses for the land in question in terms of developing major infrastructure that is essential for the community.

Having said that, ADM takes very seriously its responsibility to be an exemplary corporate citizen. We have therefore planned a number of mitigation measures aimed at ensuring our neighbours' quality of life.

- A row of trees will be maintained along Thorncrest Avenue, and a 25-metre buffer zone will be set aside for residents to enjoy as a green space. All this is clearly stated in the documents we sent to the City.
- A noise barrier will also be built.
- The buildings will all be low-rise structures, the same style as hangars.
- Access will not be via Thorncrest, but by Stuart-Graham Boulevard, on the airport land.

I can't tell you any more at the moment, because we are still in the planning stages.

One thing is certain, however, and that is that we need this land for the airport and that we sincerely hope that the people of Dorval will recognize there is no reason to be alarmed.

Merci. Je cède maintenant la parole à M. Raymond pour la période de questions.

Période de questions

Réal Raymond

Ceci termine cette partie de l'assemblée. Nous vous invitons maintenant à poser vos questions. Des micros ont été prévus à cette fin. Je vous demanderais de bien vouloir vous identifier avant de poser votre question.

Afin d'assurer le bon déroulement de cette période de questions, vous êtes priés de vous limiter à deux questions, quitte à revenir, s'il y a lieu, une fois que les autres auront fini de poser leurs questions. Merci.

8. Clôture de l'assemblée