



Notes pour une allocution de

M. Réal Raymond

M. James C. Cherry

Aéroports de Montréal

Assemblée annuelle publique

3 mai 2012

Réal Raymond

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

Bonjour, good morning.

Bienvenue à cette 20^e assemblée annuelle publique d'Aéroports de Montréal. Welcome to ADM's 2012 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 traitera de la **revue des activités** de 2011, du **bilan environnemental et social**, ainsi que des **résultats financiers**.

Par la suite, Jim fera le point sur le dossier des **accès terrestres à Montréal-Trudeau**, y compris le **projet de navette ferroviaire**.

Le tout prendra environ 45 minutes. Suivra la période de questions et la conférence de presse avec les représentants des médias dans une salle voisine.

2. Régie d'entreprise

2012 marquera le 20^e anniversaire d'activité d'Aéroports de Montréal.

Créée dans la foulée du Programme de cession des aéroports, ADM a en effet pris en charge les aéroports Trudeau et Mirabel le 1^{er} août 1992.

De fait, ADM a été l'une des 4 premières administrations aéroportuaires locales à voir le jour. Aujourd'hui, on compte 23 organisations similaires gérant des aéroports autrefois exploités par Transports Canada.

Aéroports de Montréal est liée à Transports Canada par un bail d'une durée initiale de 60 ans.

- Transports Canada demeure propriétaire des actifs.
- ADM est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement des aéroports, y compris le financement des immobilisations.
- En plus de s'autofinancer, ADM paye un loyer à Transports Canada et des taxes municipales.

Chaque année, Transports Canada effectue un audit de conformité en vertu du programme de surveillance des baux aéroportuaires. Le rapport qui en résulte exprime une opinion quant au respect des obligations prévues au bail et, le cas échéant, à prendre des mesures correctives.

Le dernier rapport couvrant la période du 1^{er} juillet 2010 au 30 septembre 2011 conclut ce qui suit, et je cite : « **Les résultats du présent rapport de surveillance démontrent**

clairement qu'Aéroports de Montréal gère, exploite, entretient et développe les aéroports internationaux Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel de manière sécuritaire, compétente et professionnelle. Cet avis est partagé par toutes les directions de Transports Canada ayant contribué à la production du présent rapport.»

Au nom du Conseil, félicitations à toute l'équipe d'ADM pour cette reconnaissance.

Je rappelle également qu'Aéroports de Montréal est une société privée sans but lucratif, gouvernée par un Conseil d'administration.

Notre gouvernance a été revue en profondeur en 2002 et elle est périodiquement mise à jour pour l'ajuster aux meilleures pratiques.

De plus, nos pratiques d'information sont conformes à ce qui est exigé des entreprises inscrites à la Bourse TSX.

Le Conseil d'administration se compose de 15 membres nommés ou désignés selon un mode très précis qui apparaît à l'écran.

Conseil d'administration et Comités

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

Je voudrais souligner l'arrivée de deux nouveaux membres en 2011 : Yves Filion, ingénieur et administrateur de sociétés, et Danielle Laberge, professeur titulaire au département de management de l'UQAM. Nous leur souhaitons la plus cordiale bienvenue!

Notons que Monsieur Filion et Madame Laberge ont été proposés par la Communauté métropolitaine de Montréal en remplacement de Madeleine Paquin et de Michèle Gouin

qui ont quitté le Conseil après le maximum de trois mandats. Nous tenons à remercier ces deux membres sortants pour leur contribution pendant toutes ces années.

Le Conseil compte trois comités :

- le Comité d’audit et d’immobilisations, anciennement connu sous le nom de Comité de vérification, présidé par Raymond Reid;
- 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 tout projet important.

Les membres du Comité consultatif communautaire sont issus de divers organismes s’intéressant au développement aéroportuaire.

Trois nouveaux membres se sont joints au Comité depuis l’an dernier. Il s’agit de M. Joseph Huza (Chambre de commerce de l’Ouest-de-l’Île), Simon Prévost (Manufacturiers et exportateurs du Québec) et Guy Raynault (Conseil régional FTQ Montréal-Métropolitain).

À tous, merci de votre contribution et de votre intérêt.

Direction

Le Comité de direction a pour sa part accueilli trois nouveaux membres en 2011.

Joanne Bergeron, autrefois directrice Ressources humaines, a été promue au poste nouvellement créé de vice-présidente Ressources humaines. Par ce geste, la Société a voulu confirmer l’importance stratégique des Ressources humaines dans l’atteinte des

objectifs de l'entreprise. En particulier, ce geste vise à renforcer l'engagement de la Société par rapport à son **objectif de devenir un employeur de choix**.

Pierre-Paul Pharand, autrefois directeur Opérations, a été nommé vice-président Exploitation aéroportuaire et développement aérien.

Charles Gratton s'est joint à ADM à titre de vice-président Services immobiliers et commerciaux. M. Gratton apporte à ADM une expertise en vente au détail et en immobilier acquise auprès de grandes sociétés.

Principaux dossiers traités en 2011

Au cours de l'année 2011, le Conseil d'administration et ses comités ont traité plusieurs dossiers importants relatifs aux orientations stratégiques et aux affaires courantes.

Le Conseil a notamment porté une attention soutenue aux principaux aspects du Plan stratégique. Une mise à jour de ce plan a également été discutée avec les membres du comité de direction.

Le Conseil a effectué un suivi des importants investissements en cours reliés à la croissance du trafic.

Nous avons aussi continué de suivre le dossier des accès terrestres à Montréal-Trudeau

Enfin, suite à la revue effectuée précédemment, le Conseil a approuvé la nouvelle politique de placement pour le régime de retraite.

Rapport annuel

En terminant, un mot sur notre rapport annuel dont vous avez reçu copie.

Cette année, le thème de notre rapport est en lien avec notre 20^e anniversaire : 20 ans d'entrepreneurship et de partenariat.

Nous avons saisi l'occasion de notre 20^e anniversaire pour rendre hommage à nos principales parties prenantes, soit nos employés, nos fournisseurs et nos transporteurs.

À noter que pour la première fois cette année, les états financiers audités de la Société ont été dressés conformément aux normes internationales IFRS.

Je cède maintenant la parole à Jim Cherry pour la revue des activités et, au nom du Conseil, je tiens à féliciter toute l'équipe d'ADM pour une excellente année 2011.

M. Cherry

3. Revue des activités 2011

Merci M. Raymond

Transport passagers

L'année 2011 a été excellente en termes de trafic passagers.

Montréal-Trudeau a en effet atteint un nouveau sommet, soit 13,7 millions de passagers, en hausse de 5,4 % par rapport à 2010.

Il s'agit là de la plus forte hausse parmi les 5 grands aéroports canadiens.

Cette performance s'explique essentiellement par une offre de services enrichie et concurrentielle.

Nos trois secteurs sont en hausse. L'international a poursuivi son élan, avec une croissance de 7,7 %. Le trafic domestique a augmenté de 5,4 % et le secteur américain a vu son trafic progresser de 1,7 %.

Pour l'international, il s'agit de la neuvième année consécutive de croissance. Fait à souligner, l'international est maintenant le secteur le plus important à Montréal-Trudeau, avec 38,4 % du trafic total.

Fret aérien

En ce qui concerne le fret aérien, le tonnage a totalisé un peu plus de 200 000 tonnes en 2011, réparties entre Trudeau et Mirabel. Ceci représente une croissance moyenne de 2,7 % par rapport à 2010.

À Montréal-Trudeau, le fret est en légère diminution en 2011 suite à la hausse de 23 % de 2010. Mirabel affiche une croissance de 8,7 %.

Mouvements d'aéronefs

En 2011, nos deux plates-formes ont accueilli un total de quelque 253 000 mouvements aériens. Par rapport à 2010, c'est une hausse de 6,9 %.

Cette hausse est attribuable principalement à l'ajout de nombreux vols de petits appareils vers Toronto Island.

Opérations – Services aériens

Au plan de la desserte aérienne, l'année 2010 aura surtout été marquée par l'arrivée de Qatar Airways et le lancement de la nouvelle liaison entre Montréal et Doha. Notre desserte s'étend ainsi géographiquement parlant, puisqu'il s'agit du plus long vol au départ de Trudeau.

Nous avons aussi ajouté deux autres destinations : Istanbul (Turquie) et San José del Cabo (Mexique).

Au nombre des autres faits marquants, mentionnons l'ajout de capacité sur plusieurs routes vers l'Europe, la mise en ligne de l'Airbus A380 sur la route Montréal-Paris par Air France ainsi que le début des opérations de Air Canada Express et de Bearskin Express.

Expérience client

L'amélioration de l'expérience client est une priorité pour ADM et ses partenaires.

Nous disposons de divers outils internes pour améliorer l'expérience client et, en plus, nous sommes inscrits au programme de certification de Airports Council International. En 2011, nous avons obtenu la certification ASQ Assured et notre défi est de la maintenir dans le futur.

Afin d'inciter les employés de nos partenaires à toujours faire mieux, nous avons lancé un programme de reconnaissance à l'intention de la communauté aéroportuaire.

Encore cette année, plusieurs mesures ont été mises en oeuvre pour améliorer la fluidité des passagers et de leurs bagages, entre autres, au niveau du parcours de passagers en correspondance vers les États-Unis ainsi qu'au niveau des débarcadères, notamment pour le transport adapté.

Diverses mesures palliatives ont également été prises pour maintenir une fluidité adéquate aux douanes canadiennes, surtout pendant l'été.

Nouveautés

Mais nous sommes conscients que nous devons trouver une solution durable pour accélérer le traitement des passagers aux arrivées internationales. À cette fin, nous avons entrepris le déploiement de bornes de dédouanement automatisé à l'aide desquelles les voyageurs pourront effectuer eux-mêmes une partie du processus de déclaration.

Ce système, qui a été testé avec succès à l'aéroport de Vancouver, sera offert aux citoyens et résidents permanents du Canada, et ce, dès le mois de juin prochain.

Implantée en collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada, cette technologie permettra d'augmenter considérablement la capacité de traitement de la ligne d'inspection primaire. Notre objectif est de réduire le temps d'attente aux douanes en tout temps, même durant les heures de pointe.

Soulignons que le nouveau système sera des plus sécuritaires et que les résidents Canadiens qui l'utiliseront devront quand même être vus par un douanier en chair et en os.

En adoptant ce système, ADM confirme son leadership dans l'utilisation des technologies au service des voyageurs.

Dans le même ordre d'idées, Montréal-Trudeau a inscrit en 2011 une autre première nord-américaine au niveau de l'enregistrement libre-service. En effet, de concert avec WestJet, nous avons instauré un tout premier dépôt à bagages en libre-service : ainsi, le voyageur peut désormais s'acquitter de toutes les formalités d'enregistrement sans l'aide d'aucun personnel.

Montréal-Trudeau est également à l'avant-garde en matière de services mobiles. En 2011, nous avons lancé notre nouveau site internet mobile et offert sans frais additionnels notre service d'alerte par SMS.

Rappelons que nous offrons aussi le Wi-Fi gratuit partout dans l'aérogare depuis la fin 2010.

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 1800 passagers au départ et 900 à l'arrivée.

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

Ainsi, l'indice de satisfaction globale pour 2011 s'établit à 5,86 chez les passagers au départ et à 5,97 pour les passagers à l'arrivée.

Le pourcentage de passagers satisfaits, très satisfaits ou extrêmement satisfaits s'établit maintenant à 97,9 % au départ et 97,2 % à l'arrivée.

Avec la modernisation de l'aérogare et nos initiatives en matière de service à la clientèle, les niveaux de satisfaction ont été passablement relevés au fil des ans; notre défi est de les maintenir élevés.

Soulignons que cette année encore, les indicateurs reliés à l'enregistrement affichent la note la plus élevée parmi les 8 groupes. Or, l'enregistrement est également l'élément auquel les passagers accordent le plus d'importance.

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

Services immobiliers et commerciaux

À Montréal-Mirabel, le projet *CSeries* de Bombardier Aéronautique et le Centre aéronautique de Pratt & Whitney ont franchi des étapes importantes.

La nouvelle installation pour le développement et la certification des prototypes de la *CSeries* est maintenant opérationnelle.

De même, le Centre aéronautique de Pratt & Whitney a été parachevé en 2011. Cette installation de pointe est conçue pour soutenir les essais en vol et le développement de nouvelles générations de moteurs.

De son côté, Syscomax Immobilier a parachevé la rénovation de l'édifice administratif en bordure de l'autoroute 50. Syscomax a aussi pris possession de l'hôtel, et le début des travaux de réfection est maintenant prévu pour l'automne 2012.

Fait nouveau, Syscomax construira en outre, dans le voisinage immédiat de l'hôtel, un tout nouveau centre sportif et culturel.

Pour sa part, la société ICAR a agrandi son circuit de course automobile afin d'y accueillir des événements de grande envergure, telle la série NASCAR Canadian Tire.

Enfin, une garderie de 60 places a ouvert ses portes en novembre 2011.

À Montréal-Trudeau, Air Inuit a poursuivi la construction de sa nouvelle base d'opération, qui servira également pour les besoins d'Hydro-Québec. La fin des travaux est prévue pour cette année.

Deux autres projets ont été lancés en 2011, soit la construction d'un nouveau hangar pour Air Creebec et l'agrandissement du centre de finition du Global Express de Bombardier.

Au plan des services commerciaux, trois nouveaux commerces ont été ouverts en 2011, y compris un restaurant Brioche Dorée dans la jetée internationale. Le réseau compte un total de 87 commerces.

Signalons aussi le déploiement de la campagne publicitaire de HSBC visible sur les passerelles d'embarquement. Il s'agit de la plus importante campagne du genre à se tenir à Montréal-Trudeau.

En ce qui concerne les services de transport et de stationnement, rappelons que nos parcs de stationnement comptent un total de 11 500 places. Une légère reconfiguration des parcs a été rendue nécessaire par le réaménagement du réseau routier.

En 2011, un nouveau service a été lancé à l'intention des accompagnateurs. Nous leur offrons désormais une heure de stationnement gratuit pendant qu'ils attendent la sortie de leurs passagers.

Je voudrais aussi souligner le succès de la nouvelle ligne express 747 de la STM. En mai dernier, ce service a accueilli son millionième passager. La popularité de ce service ne se dément pas : quelque 3500 passagers l'utilisent chaque jour pendant la haute saison.

Ingénierie et construction

Au plan des activités d'ingénierie et de construction, 2011 a été une année de transition. L'essentiel de nos efforts a porté sur les préparatifs en vue de la prochaine phase de développement de l'aérogare.

Comme nous l'avons dévoilé l'an dernier, nous prévoyons de prolonger la jetée internationale et d'ajouter de la capacité au départ et à l'arrivée.

Entre autres, des travaux importants se déroulent actuellement dans le hall des départs internationaux et domestiques pour créer de nouveaux îlots d'enregistrement.

En 2011, nous avons également complété la majeure partie des travaux reliés au réaménagement de notre réseau routier en façade de l'aérogare.

Plusieurs projets d'entretien et d'amélioration ont également été réalisés en 2011, dont l'agrandissement de la salle d'embarquement 53 utilisée pour les vols opérés en stationnement éloigné.

Au total, nos investissements ont atteint 113 millions de dollars.

Par ailleurs, l'année 2011 a été intense en termes de planification. Nous avons poursuivi les études en vue de la préparation des plans directeurs 20 ans pour nos deux aéroports. Nos hypothèses concernant le développement futur de l'aérogare de Montréal-Trudeau feront l'objet de consultations en 2012.

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 et dans notre nouvelle politique environnementale que l'on peut consulter sur notre site internet.

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.

Une de nos priorités est la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cette préoccupation est prise en compte lors de la conception de nouveaux bâtiments et la rénovation de bâtiments existants.

Ainsi, la nouvelle baie du garage d'entretien d'ADM comporte un grand nombre d'innovations en matière d'environnement.

La centrale thermique de Montréal-Trudeau, axée sur la récupération d'énergie, est un modèle en son genre. En 2011, nous y avons ajouté une chaudière électrique dans le but d'accroître la part de l'électricité comme source d'énergie primaire.

Aéroports de Montréal s'est d'autre part engagée dans un programme d'économie d'électricité dans ses bureaux administratifs. Cette initiative bénéficie d'une subvention d'Hydro-Québec.

Dans le but également de réduire notre consommation d'électricité, nous avons choisi des lampes DEL pour l'éclairage de rues dans le cadre du projet de réaménagement de notre réseau routier.

Enfin, nous nous dotons progressivement de véhicules éco-énergétiques. Le programme de conversion au propane s'est notamment poursuivi.

Nous avons aussi différents programmes de récupération, recyclage et réduction à la source, dont un programme de récupération des rebuts domestiques à l'aérogare et dans les bureaux. En 2011, ce programme a été étendu aux concessionnaires et locataires. De plus, un plan d'actions a été défini afin d'améliorer les taux de récupération.

Chez ADM, nous avons aussi mis en œuvre un vaste programme de réduction de la consommation de papier, avec excellents résultats dès la première année.

Dans le cadre de notre politique de l'arbre, nous avons planté 200 arbres et 4500 arbustes le long des nouvelles voies construites en façade de l'aérogare.

ADM s'est aussi associée à un projet de plantation de 96 000 arbres à Montréal-Mirabel, aux abords de l'autoroute 50. Cette initiative de CO2 Environnement vise l'émission de crédits de carbone.

Pour tous nos projets de développement, nous effectuons des évaluations environnementales et des études de caractérisation. En 2011, 24 projets ont fait l'objet de telles évaluations.

Conformément à la nouvelle réglementation fédérale, nous avons procédé à un audit de nos systèmes de stockage de produits pétroliers, et une mise à niveau est en cours.

Enfin, nous exerçons un suivi continu de la qualité des eaux pluviales, souterraines et sanitaires sur nos territoires, ainsi que la qualité de l'air environnant.

Par ailleurs, je tiens à souligner à ce moment-ci qu'ADM a aménagé un parc pour l'observation des activités aéroportuaires, notamment les arrivées et les départs d'aéronefs. Nommé en l'honneur du tout premier pilote ayant survolé Montréal, en 1910, le parc Jacques-de-Lesseps est situé à l'angle des rues Jenkins et Halpern, à proximité de la piste 06D/24G. Les passionnés d'aviation y sont les bienvenus. L'inauguration officielle aura lieu le 25 mai prochain.

J'en profite pour remercier notre groupe de veilleurs (nos plane watchers) de leur intérêt et de leur collaboration dans ce dossier.

Gestion du climat sonore

La gestion du climat sonore est un autre sujet d'intérêt pour les collectivités entourant l'aéroport.

Il s'agit d'une responsabilité partagée entre ADM, Transports Canada et Nav Canada.

À cet effet, les responsabilités d'ADM consistent à élaborer un plan de gestion du climat sonore, à traiter les plaintes relatives au bruit et à mettre sur pied un comité consultatif.

ADM exerce également une surveillance de tous les vols grâce à son système ANOMS. En 2011, 17 dossiers ont été soumis à Transports Canada pour enquête.

Soulignons le rôle important joué par le Comité consultatif sur le climat sonore. Présidé par ADM, ce comité se compose de représentants des villes ou arrondissements de

Montréal, Saint-Laurent, Dorval et Pointe-Claire. Transports Canada, le gouvernement du Québec, Nav Canada et les transporteurs aériens y sont également représentés.

Toutes les questions relatives au climat sonore peuvent y être discutées, y compris les développements résidentiels qui sont projetés à proximité de l'aéroport. Un total de 6 rencontres ont eu lieu en 2011.

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

Suite à l'inventaire des meilleures pratiques en matière de gestion du bruit réalisé en 2010, nous avons examiné la pertinence de certaines de ces pratiques pour Montréal-Trudeau. Un plan d'actions sera soumis pour discussion au Comité consultatif.

Par ailleurs, ADM a assisté Nav Canada lors du processus de consultation entourant la revue de ses routes dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal. Misant sur les avantages de la navigation par satellites, les nouvelles routes permettent de réduire la consommation de carburant et de réduire les temps de vol. À noter que les trajectoires d'approche n'ont pas été touchées.

Courbe NEF25

Comme chaque année, nous présentons la plus récente courbe NEF 25 disponible, soit celle pour l'année 2010.

La superficie de l'empreinte sonore atteint 38 kilomètres carrés, comparativement à 81,9 kilomètres carrés en 1995, l'année de référence.

En ce qui concerne le nombre de personnes résidant sous l'empreinte, celui-ci a diminué de 107 333 en 1995 à 16 144 en 2010.

On observe donc une amélioration substantielle du climat sonore depuis 1995.

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. Par contre, il peut y avoir des variations. En 2010, par exemple, on a noté une augmentation des arrivées sur la piste 24 droite pendant les travaux de réfection de la voie de circulation Bravo. Ceci a entraîné un allongement de la courbe au-dessus de Saint-Laurent où résident de fortes concentrations de personnes.

Mais, de façon générale, l'extension de la courbe s'est fait au-dessus du lac St-Louis et de la zone industrielle.

Évolution du trafic

En terminant, 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. La raison est bien simple. Comme le montre le graphique à l'écran, le nombre de mouvements aériens à Montréal-Trudeau est demeuré plutôt stable depuis 1998, soit après le transfert des vols réguliers internationaux de Mirabel. En d'autres mots, on a transporté plus de passagers par mouvement, grâce à des appareils plus gros ou plus pleins.

Résultats financiers

Voici maintenant un résumé de nos résultats financiers pour l'exercice 2011 et le premier trimestre de 2012.

En 2011, nos revenus ont atteint 427 millions \$, soit 9,7 % de plus que l'année précédente, en raison principalement de la croissance du trafic. Au cours de la même période, nos charges d'exploitation contrôlables ont augmenté de 6,3 %.

Les taxes municipales ont augmenté de 6,3 % également, à 40 millions.

Le loyer est passé de 36,9 millions à 43,4 millions, en raison de la hausse de nos revenus.

Nous avons payé près de 90 millions \$ en intérêts sur notre dette, qui se situe à hauteur de 1,55 milliard.

L'année s'est soldée par un excédent des produits sur les charges de 5,4 millions \$, comparativement à une insuffisance de 9,0 millions \$ en 2010. Une amélioration donc de près de 15 millions.

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.

Ce BAIIA a atteint 184 millions \$ en 2011, une hausse de 12,2 % par rapport à 2010, essentiellement attribuable à la croissance du trafic.

De façon générale, ces résultats sont très satisfaisants et sont supérieurs à nos prévisions.

Résultats du 1er trimestre 2012

Au premier trimestre de 2012, le trafic passagers a augmenté en moyenne de 3,3 %, légèrement en deçà de nos prévisions. Le secteur international est celui qui a connu la plus forte croissance, soit 11,5 %. C'est donc de bon augure pour 2011.

Nos revenus ont suivi avec une augmentation de 3,8 %, à 109,9 millions \$.

Nos charges d'exploitation montrent, quant à elles, une hausse de 6,1 %, dues à l'augmentation des taux de salaires et de la charge de retraite ainsi qu'à une utilisation accrue de déglaçants pour les pistes.

La charge de taxes municipales a augmenté de 2,9 %.

Quant au loyer payé à Transports Canada, la hausse a été de 4,6 %.

Pour le trimestre, nous avons inscrit un léger excédent de 300 000 \$ versus 700 000 \$ l'an dernier.

Le BAIIA s'est chiffré à 45,3 millions \$, légèrement en hausse par rapport à l'an dernier et également par rapport au budget grâce au report de certaines dépenses.

Voilà pour nos résultats. Passons à nos enjeux.

Accès terrestres à Montréal-Trudeau – Volet routier

Notre principal enjeu est, depuis des années, l'accessibilité terrestre de l'aéroport Montréal-Trudeau.

Ce dossier a beaucoup progressé mais, malheureusement, pas aussi rapidement que nous, et vous, l'aurions souhaité.

En ce qui concerne le réaménagement de l'échangeur Dorval, projet piloté par le ministère des Transports du Québec, il semble que la livraison des liens aéroportuaires soit quelque peu repoussée dans le temps.

En effet, le seul lien terminé est celui qui relie l'aéroport à la 520 est. Le lien entre la 520 ouest et l'aéroport est maintenant prévu pour 2013. Les bretelles d'entrée et de sortie entre l'aéroport et l'autoroute 20, direction centre-ville, ouvriront (!) vers la fin 2013.

Pour ce qui est des bretelles direction ouest, le ministère est à revoir l'échéancier.

Le lien entre la 520 ouest et l'aéroport est maintenant promis pour 2013, et non plus 2012. De fait, le seul lien terminé est celui qui relie l'aéroport à la 520 est.

Ces retards sont d'autant plus regrettables qu'ADM a, de son côté, livré sa portion du projet à la fin 2011, tel que prévu.

Nous sommes vraiment désolés de cette situation hors de notre contrôle. Nous remercions les usagers de l'aéroport de leur compréhension.

Accès terrestres à Montréal-Trudeau – *Navette ferroviaire*

Je terminerai ma présentation par une mise à jour de notre projet de navette ferroviaire entre Montréal-Trudeau et le centre-ville.

D'abord, quelques rappels.

La nécessité d'un lien rapide et fiable entre l'aéroport et le centre-ville est reconnue depuis au moins 2003 – et c'est une tendance mondiale.

En même temps, nous avons toujours été conscients que notre projet de navette doit s'accompagner d'une amélioration de la desserte en transport collectif de l'Ouest-de-l'Île.

D'où l'idée en 2006 de s'associer à l'AMT dans un projet conjoint pour la mise en place d'une infrastructure commune pouvant répondre à la fois aux besoins de la clientèle aéroportuaire et à ceux de la clientèle métropolitaine.

C'est ainsi que de 2006 à 2009, nous avons réalisé ensemble des études de préfaisabilité de divers tracés à l'intérieur d'emprises ferroviaires existantes du CN et du CP.

En 2010, un dossier d'affaire initial a été présenté à PPP Canada ainsi qu'à nos autres partenaires, pour évaluation. Après avoir reçu le feu vert du gouvernement du Québec, nous avons amorcé une étude de capacité détaillée de l'Option CN/Gare Centrale. Cette étude a été terminée en 2011.

Puis, nous avons engagé des discussions avec le CN en vue d'en arriver à une entente formelle sur la construction, l'exploitation et l'entretien des voies ferrées devant être aménagées à l'intérieur de ses emprises. À la fin de l'année 2011, nous n'étions pas encore parvenus à une entente.

De fait, nos discussions se sont heurtées à un certain nombre d'enjeux qui découlent du fait que le corridor ferroviaire CN-CP est l'un des plus achalandés en Amérique du Nord pour le transport de marchandises. Par exemple, la majeure partie du trafic de conteneurs du Port de Montréal transite par ce corridor.

Une des conditions posées par le CN est à l'effet que l'aménagement des voies pour la navette, le contrôle des trains et l'entretien du réseau seraient sous sa responsabilité exclusive.

Tous les risques inhérents seraient toutefois assumés par ADM. Or, notre modèle d'affaires ne nous permet pas de prendre de tels risques, car cela pourrait mettre en péril notre capacité à remplir notre mission première.

De plus, en raison de la cohabitation avec les trains de marchandises, le CN n'est pas en mesure de garantir en tout temps la disponibilité des voies pour assurer la fiabilité du service.

Enfin, certaines exigences techniques non prévues dans nos estimations entraîneraient une hausse des coûts de construction.

Ajoutons à tout cela le fait que la collectivité montréalaise souhaite une plus grande intégration des projets aéroportuaire et métropolitain.

Cette situation a amené ADM à regarder une approche alternative, inspirée notamment du succès de la Canada Line de Vancouver. En consultation avec nos partenaires, nous avons donc commandé une étude conceptuelle basée sur un train léger électrique en site propre.

Comme le démontrent l'exemple de la Canada Line et de nombreux autres réseaux de train léger dans le monde, une telle approche comporterait de nombreux avantages.

Les voies étant dédiées à 100 %, on bénéficierait d'une capacité, d'une flexibilité et d'une fiabilité maximales.

Le matériel roulant léger, électrique, se traduirait par des coûts d'énergie réduits de 25 % à 40 % par rapport aux trains diesel lourds, et ce, avec une technologie d'opération à la fois performante et économique.

Le fait d'être en site propre, sur voies surélevées, signifie aussi une plus grande flexibilité au niveau du tracé. Par exemple, le trajet de la navette serait plus direct, et plus court, en suivant l'axe routier A20/Turcot/A720.

Un train léger, rapide, signifie aussi un niveau de service amélioré. Il serait possible d'offrir des départs plus fréquents, aux 10 minutes par exemple, et ce avec un temps de parcours réduit. Selon une évaluation révisée, l'achalandage serait accru de 30 %, à 10 000 passagers par jour pour notre service de navette.

Autre avantage majeur, l'approche en site propre dégagerait une grande capacité excédentaire qu'il serait possible d'utiliser pour éventuellement desservir la clientèle de l'Ouest-de-l'Île.

De fait, il serait possible de prolonger l'infrastructure au-delà de Dorval.

Mais, le plus grand intérêt de cette approche est qu'elle permettrait de revenir à la vision de départ de 2006, c'est-à-dire une infrastructure commune entre Dorval et le centre-ville et deux services distincts: aéroportuaire express et métropolitain.

On peut donc imaginer un réseau sur lequel circuleraient des trains rouges pour l'aéroport et des trains bleus pour l'Ouest.

D'autre part, on parle ici d'une technologie du 21^e siècle: électrique, propre, moderne, à l'image de Montréal ville de design, et comportant des bénéfices environnementaux significatifs.

Entre autres, on peut facilement prévoir un important transfert modal en faveur du transport collectif ainsi qu'une réduction significative de la congestion routière et des émissions de GES.

Voilà. À ce stade-ci, il me serait difficile d'en dire plus et il serait prématuré d'avancer des coûts. Mais, compte tenu de tous les avantages et bénéfices que je viens de mentionner, nous nous devons de continuer d'explorer cette avenue des plus prometteuses, tant pour ADM que pour la collectivité montréalaise.

Je cède maintenant la parole à M. Raymond pour la suite.

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.

Questions

8. Clôture de l'assemblée

S'il n'y a plus d'autres questions, je déclare cette assemblée levée. Merci et à l'an prochain.