



CONNECTER MONTRÉAL AU MONDE

LES GENS | LES ENTREPRISES | LES COLLECTIVITÉS

1	PROFIL D'ENTREPRISE
2	MESSAGE DE LA DIRECTION
6	FAITS SAILLANTS 2010
8	REVUE DES ACTIVITÉS
8	EXPLOITATION AÉROPORTUAIRE
14	SERVICES IMMOBILIERS ET COMMERCIAUX
17	INGÉNIERIE ET CONSTRUCTION
19	BILAN ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL
19	PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE
22	GESTION DU CLIMAT SONORE
25	RESSOURCES HUMAINES ET IMPLICATION SOCIALE
30	ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE
37	RAPPORT DE LA DIRECTION
38	RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT
39	ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
42	NOTES COMPLÉMENTAIRES
69	GOUVERNANCE
73	PLAN STRATÉGIQUE DE CINQ ANS
79	COMPAGNIES AÉRIENNES ET DESTINATIONS

FAITS SAILLANTS

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

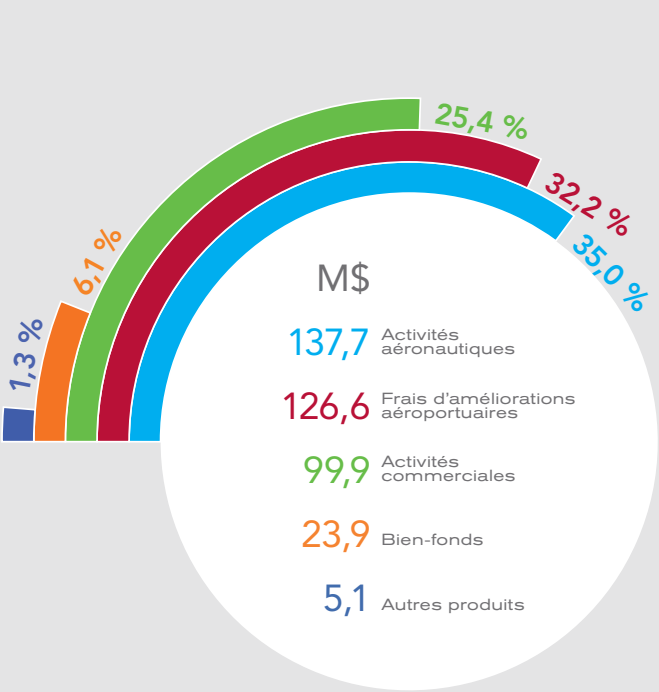
(en milliers de dollars)

	2010	2009	2008	2007	2006
	\$	\$	\$	\$	\$
Produits	393 179	350 968	362 244	320 717	285 160
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges (avant quote-part des résultats et radiation des placements à la valeur de consolidation)	(15 929)	(8 989)	15 885	(4 915)	(17 518)
BALIA (avant quote-part des résultats et radiation des placements à la valeur de consolidation)	163 610 ⁽¹⁾	151 466	173 125 ⁽¹⁾	141 671 ⁽¹⁾	117 062
Investissements	68 471	186 414	234 877	154 071	82 976

⁽¹⁾Avant considération de la moins-value (ou du gain en 2010) relative aux placements détenus dans des papiers commerciaux adossés à des actifs.

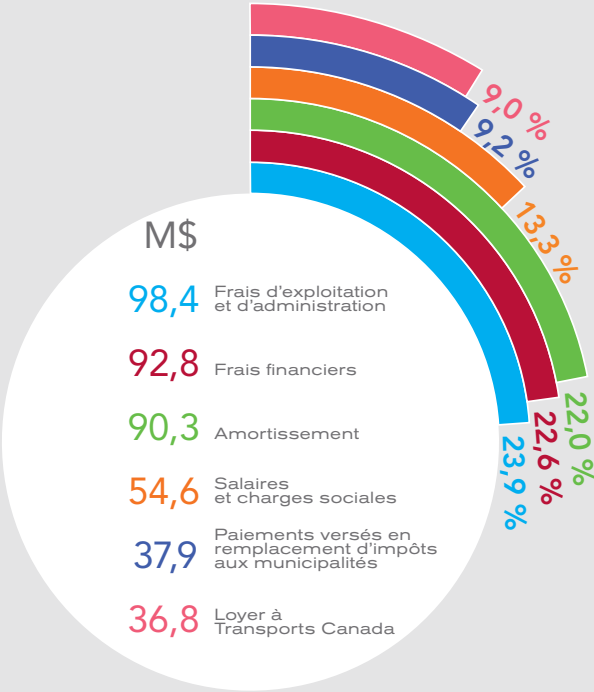
SOURCES DE REVENUS

(en millions de dollars)



TYPES DE DÉPENSES

(en millions de dollars)



ADM

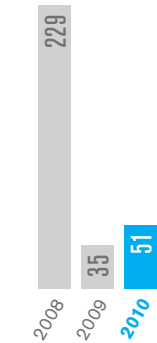
DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER ET COMMERCIAL 2010

Nouvelles locations
(en mètres carrés)

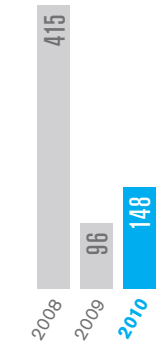


DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER 2008-2010

Investissements générés
(en millions de dollars)
Estimations

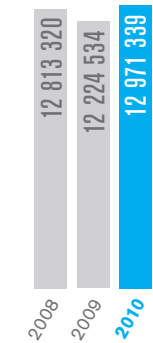


Emplois créés
Estimations

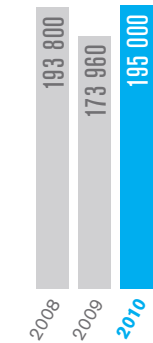


EXPLOITATION

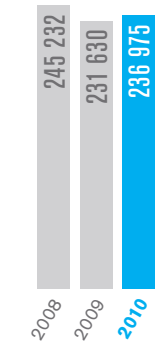
Trafic passagers



Volume de fret
(en tonnes)



Mouvements d'aéronefs



PROFIL D'ENTREPRISE

Aéroports de Montréal (ADM), société à but non lucratif et sans capital-actions, est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et de l'Aéroport international de Montréal-Mirabel en vertu d'un bail d'une durée de 60 ans conclu avec Transports Canada en 1992.

LA MISSION D'AÉROPORTS DE MONTRÉAL EST TRIPLE:

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

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

Les aéroports internationaux Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel constituent d'importants pôles d'activité économique et des atouts de développement pour le Grand Montréal. 31 transporteurs passagers et 25 transporteurs tout-cargo relient Montréal à un nombre important d'aéroports dans le monde. En 2010, quelque 13 millions de passagers et 195 000 tonnes métriques de marchandises ont transité par les aéroports Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel. Les 250 établissements actifs sur les sites aéroportuaires génèrent un grand total de 60 000 emplois, dont 31 600 directs, et une valeur ajoutée de 5,5 G\$ par année.

MESSAGE DE LA DIRECTION

LE FAIT SAILLANT DE 2010 A ÉTÉ, SANS CONTREDIT, LE RETOUR EN FORCE DE LA CROISSANCE DU TRAFIC AÉRIEN MONDIAL, SUR FOND DE REPRISE ÉCONOMIQUE. LE TRAFIC PASSAGERS À MONTRÉAL-TRUDEAU S'EST ÉTABLI TOUT JUSTE AU-DESSOUS DE LA BARRE DES 13 M DE PASSAGERS, CONTRE 12,2 M EN 2009, UNE HAUSSE DE 6,1 %. IL S'AGIT D'UN NOUVEAU SOMMET HISTORIQUE POUR MONTRÉAL-TRUDEAU.



JAMES C. CHERRY
Président-directeur général

RÉAL RAYMOND
Président du Conseil

UNE ANNÉE RECORD, DES RÉSULTATS AU-DELÀ DES ATTENTES

Le fait saillant de 2010 a été, sans contredit, le retour en force de la croissance du trafic aérien mondial, sur fond de reprise économique. Le trafic passagers à Montréal-Trudeau s'est établi tout juste au-dessous de la barre des 13 millions de passagers, contre 12,2 millions en 2009, une hausse de 6,1 %. Il s'agit d'un nouveau sommet historique pour Montréal-Trudeau.

Nous avons prévu une reprise, mais modérée. Historiquement, le rattrapage après une récession nécessite plusieurs années. La croissance plus rapide que prévu du trafic aérien a fait en sorte que nos résultats financiers ont dépassé nos attentes.

- Les produits se sont élevés à 393,2 M\$, une augmentation de 12 % par rapport à 2009. Tous les secteurs d'activité ont participé à l'amélioration.
- Considéré comme le meilleur indicateur de notre performance financière, le BAIIA (excédent des produits sur les charges avant intérêts, impôts, amortissement et gain sur les autres placements) s'est chiffré à 163,6 M\$, en hausse de 8 % par rapport à 2009.
- L'insuffisance des produits par rapport aux charges a atteint 15,9 M\$, soit environ 18 M\$ de moins que ce que nous avons budgétisé, grâce essentiellement à nos revenus plus élevés que prévu.

Nous sommes très satisfaits de cette performance, et nous en félicitons chaleureusement toute l'équipe d'ADM ainsi que nos partenaires. Toutefois, l'économie mondiale est loin d'être complètement remise et plusieurs risques subsistent, comme la hausse des cours pétroliers et les remous géopolitiques. Nous demeurons donc prudents face à l'avenir.

INVESTISSEMENTS ET TRAVAUX

Comme nous l'avions évoqué l'an dernier, nos investissements dans les infrastructures aéroportuaires ont ralenti substantiellement depuis l'ouverture, en août 2009, du nouveau secteur des départs vers les États-Unis, dernière grande étape de la transformation de l'aérogare. Pour 2010, nos investissements ont totalisé 68,5 M\$ comparativement à une moyenne d'environ 170 M\$ par année depuis 2001. Nos travaux ont porté principalement sur le réaménagement du réseau routier à Montréal-Trudeau ainsi que sur le maintien en bon état de nos installations.

Toutefois, dès 2011, nous entreprendrons des travaux majeurs afin de nous donner de la capacité additionnelle pour faire face à l'augmentation rapide des besoins pour

les vols internationaux. Le secteur international connaît en effet une croissance soutenue depuis 2002, laquelle ne s'est pas démentie même pendant la récession, et tout indique qu'elle se poursuivra dans l'avenir. Par exemple, Air Canada entend continuer d'utiliser Montréal-Trudeau comme plaque tournante entre l'Europe et l'Amérique, et plusieurs transporteurs internationaux ont manifesté l'intérêt de desservir des destinations en Asie, en Amérique latine et au Moyen-Orient au départ de Montréal.

Au cours des prochaines années, la jetée internationale existante sera prolongée de six nouvelles portes d'embarquement pour gros porteurs. Le concept modulaire de l'aérogare permet de le faire à un coût raisonnable. De plus, nous comptons réaménager et agrandir l'aire des départs internationaux dans l'ancienne partie de l'aérogare.

Soulignons que ces travaux étaient planifiés dans notre plan directeur à long terme. Conformément à notre bail avec Transports Canada, nous devons procéder sous peu à une mise à jour de ce plan pour Montréal-Trudeau. Le prochain plan projettera l'aéroport à l'horizon 2033. Comme on le sait, le réseau de pistes a la capacité requise, en termes de mouvements aériens, pour nous permettre de faire face à la demande bien au-delà de cet horizon. Par contre, l'aérogare et les installations connexes devront continuer d'évoluer.

L'AÉROTRAIN

En ce qui concerne la navette ferroviaire express entre l'aéroport et la Gare Centrale (Aérottrain), ADM a proposé au ministère des Finances du Québec, en début d'année, un financement mixte (public et privé). Selon le scénario proposé, les gouvernements du Canada et du Québec et le secteur privé assumeraient chacun 200 M\$, soit un tiers du financement requis.

Le gouvernement du Québec a bien accueilli la proposition en réservant la somme voulue dans son budget et en confirmant ADM dans son rôle de maître d'œuvre, puis en approuvant le tracé. Nous remercions les ministres Raymond Bachand et Sam Hamad de leur soutien diligent. Cet engagement crucial a ensuite permis d'initier, par l'intermédiaire d'Infrastructure Québec, une demande auprès du Fonds PPP Canada qui a été jugée recevable.

Parallèlement, des études d'achalandage de qualité *investment grade* réalisées par une firme internationale indépendante ont permis de valider nos hypothèses par rapport au type de service désiré par la clientèle

aéroportuaire (direct, fréquent et dédié), ainsi que sa nette préférence pour la Gare Centrale comme point de chute au centre-ville. Les études techniques détaillées en cours permettront d'affiner les coûts du projet.

D'autres étapes cruciales seront franchies en 2011. Un appel de propositions permettra notamment de confirmer l'intérêt du secteur privé à l'égard du partenariat public-privé. Une mise en service en 2016 demeure réalisable.

Tout comme la Ville de Montréal, la Communauté urbaine de Montréal, Tourisme Montréal et de nombreux autres intervenants socio-économiques, nous sommes convaincus des bénéfices positifs de ce projet pour la collectivité montréalaise. De plus, comme nous l'avons toujours soutenu, les infrastructures de l'Aérotain pourront servir pour d'autres services ferroviaires passagers dans l'axe est-ouest.

ÉTUDE D'IMPACTS ÉCONOMIQUES DES AÉROPORTS

Tous les cinq ans, Aéroports de Montréal confie à une firme indépendante le soin d'évaluer les impacts économiques générés par nos deux sites aéroportuaires. Un volet de notre mission consiste en effet à contribuer au développement économique de la région métropolitaine de Montréal, notamment par la mise en valeur des installations dont nous avons la responsabilité.

Or, la plus récente étude, publiée en novembre 2010, démontre clairement que les aéroports internationaux Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel constituent non seulement des infrastructures de transport indispensables pour le Grand Montréal, voire le Québec tout entier, mais aussi d'importants pôles d'emplois et d'activités économiques.

Les quelque 250 établissements actifs sur les sites aéroportuaires de Montréal-Trudeau et de Montréal-Mirabel généraient en 2009 :

- un grand total de 60 000 emplois, dont 28 000 emplois directs à Montréal-Trudeau et près de 3 600 à Montréal-Mirabel ;
- une valeur ajoutée directe, indirecte et induite de 5,5 milliards de dollars, ce qui représente environ 4 % du PIB du Grand Montréal ;
- des recettes fiscales et parafiscales totalisant environ 1 milliard de dollars pour les trois paliers de gouvernement, dont 47 millions en taxes foncières.

Le secteur de la fabrication et de la réparation d'aéronefs, qui compte une dizaine d'entreprises, telles que Bombardier Aéronautique, Pratt & Whitney Canada, L-3 MAS et Aveos, est notamment le plus important en termes d'emplois (19 809) et de valeur ajoutée (2,6 milliards de dollars).

De plus, l'économie de Montréal profite d'une large part des dépenses touristiques des visiteurs en provenance de l'extérieur du Québec qui transitent par l'aéroport, lesquelles sont estimées à 750 millions de dollars par année (estimation 2008).

De 2005 à 2009, le nombre d'emplois directs, indirects et induits générés par les deux sites aéroportuaires a progressé de 4 000 emplois et la valeur ajoutée totale, de 1 milliard de dollars et ce, en dépit de la crise économique de 2008-2009.

Nous sommes heureux de constater à quel point les aéroports internationaux Trudeau et Mirabel contribuent à l'essor du Grand Montréal. Ces résultats éloquentes témoignent du bien-fondé de nos orientations stratégiques et de nos programmes de développement.

CONCURRENCE

Le modèle de propriété des grands aéroports canadiens a été mis en place il y a deux décennies et force est de constater qu'il a donné de bons résultats jusqu'à maintenant. Grâce aux investissements massifs réalisés sans subvention gouvernementale, les grands aéroports sont aujourd'hui modernes et efficaces, en plus de contribuer à la création de richesse. Pour le gouvernement du Canada, la cession des aéroports à des administrations aéroportuaires locales, telle Aéroports de Montréal, a été une excellente affaire. Non seulement il n'investit plus dans les aéroports mais il engrange même des revenus substantiels : juste en loyer, Ottawa a perçu plus de 2,5 milliards de dollars depuis 1992, soit plus que la valeur comptable des aéroports au moment de leur cession.

Depuis quelques années toutefois, on constate que la compétitivité des aéroports et des transporteurs aériens canadiens est minée par les politiques fiscales imposées par le gouvernement du Canada. Ces politiques contrastent grandement avec celles en vigueur aux États-Unis où les aéroports, les transporteurs aériens et les services de navigation aérienne reçoivent un généreux soutien financier de l'État. La différence de régime fiscal et de vision entre les deux pays voisins, tant au niveau fédéral que municipal, explique aussi pourquoi les *low cost* n'opèrent pas au Canada, préférant s'établir dans des aéroports américains situés juste de l'autre côté de la frontière.

Cette problématique est bien connue, bien documentée, et de nombreux mémoires ont été présentés au fil des ans par l'industrie du transport aérien pour sensibiliser le gouvernement du Canada à la nécessité de tenir compte de ce nouveau contexte concurrentiel.

Récemment, d'autres voix se sont élevées pour réclamer des changements. En octobre 2010, la Coalition nationale du voyage et du tourisme a publié une étude qui montre que le Canada perd de son intérêt comme destination touristique internationale en raison du fardeau fiscal et réglementaire qui pèse sur cette industrie. Puis, en février 2011, un sondage réalisé par l'Association des hôtels du Canada a chiffré à 21 % la proportion de touristes de loisir qui ont dit avoir pris un avion en 2010 à partir d'un aéroport américain afin de bénéficier de tarifs aériens plus bas.

Bref, il est grand temps de se pencher sérieusement, tous ensemble, sur cette question de compétitivité qui devient de plus en plus préoccupante. Donnons-nous comme défi de faire évoluer le modèle de propriété des aéroports, ainsi que les politiques fiscales et la réglementation touchant le transport aérien, afin de créer le maximum de richesse pour l'ensemble des Canadiens. Il y va de notre intérêt comme pays.

UNE ENTREPRISE EN ÉVOLUTION

Aéroports de Montréal aura bientôt 20 ans. C'est en effet en 1992 que la Société a pris le relais de Transports Canada dans la gestion, l'exploitation et le développement des aéroports Trudeau et Mirabel. ADM est aujourd'hui une organisation mature et aguerrie qui a relevé avec succès de nombreux défis au fil des ans et développé un savoir-faire reconnu dans divers domaines.

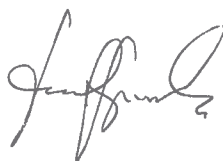
Tout récemment, nous avons adopté une nouvelle vision selon laquelle ADM vise à devenir un gestionnaire d'aéroports parmi les meilleurs au monde. Dans cette optique, l'entreprise s'est donné comme objectif de devenir un employeur de choix, et nos 150 cadres viennent d'entreprendre un programme de formation de deux ans pour développer leurs compétences en leadership.

Tout en maintenant notre focus premier sur le service à la clientèle à Montréal-Trudeau et à Montréal-Mirabel, nous avons décidé de mettre à profit notre expertise en renouant avec nos activités de services-conseils. En 2010, nous avons été à même de constater que les opportunités d'affaires ne manquent pas. Par exemple, suite aux problèmes vécus l'hiver dernier, plusieurs aéroports européens ont fait appel à nous pour les aider à planifier leurs opérations hivernales. ADM, de concert avec des partenaires, a également été sollicitée pour l'obtention de concessions aéroportuaires dans divers pays. De nouveaux défis s'offrent donc à nous pour le futur!

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le soussigné, M. Réal Raymond, auparavant vice-président du Conseil, a succédé à M. Pierre Martin à la présidence du Conseil. Trois nouveaux membres se sont joints au Conseil en cours d'année. Il s'agit de M. Normand Legault, recommandé par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, de M^{me} Danielle Poudrette, recommandée par les principaux transporteurs aériens actifs à Montréal-Trudeau, et de M. Jean-Pierre Desrosiers, nommé par le Conseil lui-même.

D'autre part, nous tenons à remercier chaleureusement MM. Charles Lapointe et Robert Guay qui ont quitté le Conseil après avoir rempli le maximum de mandats autorisé, soit trois chacun. Leur contribution aux travaux du Conseil, particulièrement en ce qui concerne le service à la clientèle, a été exemplaire. M. Lapointe était en outre président du Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines.



RÉAL RAYMOND
Président du Conseil



JAMES C. CHERRY
Président-directeur général

Notre collègue Pierre Martin nous a quittés subitement en juin dernier, à peine quelques mois avant de prendre sa retraite après 12 ans de service dont dix à titre de président du Conseil. Jusqu'à la fin, il aura consacré ses meilleures énergies à l'avancement de dossiers stratégiques pour nos aéroports.

Afin de perpétuer la mémoire de ce grand gestionnaire, qui fut aussi un ardent défenseur de l'éducation supérieure, Aéroports de Montréal a créé le Programme de bourses Pierre-Martin. Ce programme, qui s'adresse aux enfants et petits-enfants d'employés d'ADM, vise à les encourager à poursuivre des études supérieures. Chaque année, quatre bourses totalisant 10 000 \$ seront octroyées par tirage au sort parmi les candidats admissibles.

FAITS SAILLANTS 2010

01 UN NOUVEAU RECORD DE TRAFIC À MONTRÉAL-TRUDEAU

Tout près de 13 millions de passagers embarqués/débarqués ont transité par l'aéroport Montréal-Trudeau en 2010, établissant ainsi un nouveau record. Après plus de 18 mois de recul, le trafic s'est emballé à compter de mars et la saison estivale a été occupée comme jamais. Dans l'ensemble, la hausse a été de 6,1 % par rapport à 2009, soit une croissance supérieure à celle observée dans les autres grands aéroports canadiens.



02 LANCEMENT DU SERVICE 747 EXPRESS BUS

Fin mars, la Société de transport de Montréal (STM) lançait son tout nouveau service d'autobus express entre l'aéroport Montréal-Trudeau et la Gare d'autocars de Montréal. Opérant 24 heures par jour, 7 jours par semaine, la nouvelle ligne 747 effectue des arrêts à la station de métro Lionel-Groulx ainsi qu'aux principaux hôtels et points d'intérêt le long du boulevard René-Lévesque. Grâce à son service efficace et fréquent, la 747 s'est rapidement acquis de nombreux adeptes parmi les voyageurs et représente une alternative des plus intéressantes pour les employés de la communauté aéroportuaire.



03 WI-FI GRATUIT À MONTRÉAL-TRUDEAU

En fin d'année, dans le but d'offrir une valeur ajoutée à ses passagers, Aéroports de Montréal a mis en place un service gratuit d'accès à Internet à l'intention des passagers de Montréal-Trudeau. Disponible partout dans l'aérogare, le réseau Aero Wi-Fi peut accueillir quelque 1250 internautes en même temps. Pour bénéficier de ce service sans frais, pour des périodes de 60 minutes à la fois, il suffit d'accepter les conditions d'utilisation.



04 UN APPUI DE TAILLE POUR LE PROJET DE NAVETTE FERROVIAIRE

En mars, le projet de l'Aérotrain a reçu un appui de taille de la part du gouvernement du Québec sous la forme d'une contribution de 200 M\$.

Cet engagement a permis d'initier des démarches auprès du gouvernement du Canada pour une contribution équivalente. L'approbation du tracé ferroviaire proposé par ADM pour l'Aérotrain et appuyé par de nombreux organismes montréalais a ensuite ouvert la voie au lancement des études techniques et financières détaillées.



05 UN GRAND TOTAL DE 60 000 EMPLOIS LIÉS AUX AÉROPORTS

Une étude d'impacts économiques pour l'année 2009 a chiffré à environ 60 000 le nombre d'emplois directs, indirects et induits générés par les 250 entreprises établies sur les sites aéroportuaires de Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel. Infrastructures essentielles pour les affaires, le tourisme et l'industrie, les deux aéroports représentent une valeur ajoutée totale de 5,5 G\$, l'équivalent de 4 % du PIB du Grand Montréal. Le secteur de la fabrication et de la maintenance d'aéronefs et de composantes d'aéronefs est le plus important des huit recensés.



06 RÉOUVERTURE DE L'HÔTEL DE MIRABEL PRÉVUE EN 2012

Syscomax Immobilier, un entrepreneur des Basses-Laurentides déjà actif à Montréal-Mirabel, redonnera vie à deux composantes du complexe d'aérogare. La réfection de l'édifice administratif d'ADM situé en bordure de l'autoroute 50 est déjà avancée. De même, la rénovation complète de l'hôtel adjacent sera entreprise à l'automne en vue d'une réouverture à la fin de 2012.





GRAND PRIX DU CANADA



AIRBUS A380

EXPLOITATION AÉROPORTUAIRE

TRAFIC PASSAGERS

Après avoir plafonné en 2008 et subi un fort recul en 2009 en raison de la récession mondiale, le trafic passagers à Montréal-Trudeau a rebondi de façon spectaculaire, de 6,1%, pour s'établir à près de 13 millions de passagers, un nouveau record pour ADM. Le précédent pic remontait à 2007 : il aura donc fallu tout juste trois ans pour surpasser le niveau d'avant-récession. Sans les nombreuses annulations de vols causées par différents incidents comme les nuages de cendres volcaniques au-dessus de l'Europe et les fortes tempêtes de neige pendant les Fêtes, la hausse aurait été encore plus considérable.

LA FIN DE LA RÉCESSION, LA REPRISE DU TOURISME À MONTRÉAL ET LE RETOUR DU GRAND PRIX DU CANADA, L'AUGMENTATION DE L'OFFRE DE SIÈGES PAR LES TRANSPORTEURS AINSI QUE LE LANCEMENT DE NOUVELLES DESTINATIONS À MONTRÉAL-TRUDEAU SONT QUELQUES-UNS DES FACTEURS QUI ONT CONTRIBUÉ À CE RETOUR EN FORCE DE LA CROISSANCE DU TRAFIC.

Les indicateurs sont au vert pour tous les secteurs. Le transfrontalier, qui avait été fortement ébranlé par la récession, a connu une solide progression de 10,0% grâce notamment au retour des voyageurs d'affaires. L'international a poursuivi son élan, enregistrant un excellent 6,4% ; il s'agit là d'une 8^e année consécutive de croissance pour ce secteur. De son côté, le trafic domestique a crû de 3,6%.

La part du trafic international atteint maintenant 37,5%, arrivant presque à égalité avec celle du secteur domestique (38,2%). Le secteur transfrontalier représente, quant à lui, 24,3% du trafic total.

La fin de la récession, la reprise du tourisme à Montréal et le retour du Grand Prix du Canada, l'augmentation de l'offre de sièges par les transporteurs ainsi que le lancement de nouvelles destinations à Montréal-Trudeau sont quelques-uns des facteurs qui ont contribué à ce retour en force de la croissance du trafic.

TRANSPORTEURS ET DESTINATIONS

Les transporteurs aériens ont continué d'enrichir l'offre au départ de Montréal-Trudeau, particulièrement dans le secteur international. Désireuse d'utiliser davantage Montréal comme plaque tournante entre l'Amérique et l'Europe, Air Canada a ajouté Bruxelles, Barcelone et Athènes à son horaire d'été, et la desserte de Bruxelles a été maintenue pendant l'hiver. De même, Lufthansa propose désormais Munich toute l'année, et non plus seulement l'été, tandis que Swiss a augmenté ses fréquences sur Zurich pendant l'hiver. On a noté également une hausse des vols nolisés internationaux, notamment en provenance du Japon et de l'Allemagne.

Air Transat a consolidé son offre sur le marché des vols vacances en augmentant sa capacité vers l'Europe et vers le Sud. Le transporteur québécois dessert plus de 30 destinations point à point durant la saison estivale, dont 18 vers l'Europe, et plus de 30 autres durant la saison hivernale.

DANS LE CADRE DES CÉLÉBRATIONS ENTOURANT LES 60 ANS D'AIR FRANCE AU CANADA, UN AIRBUS A380 A EFFECTUÉ UN VOL SPÉCIAL ENTRE PARIS ET MONTRÉAL, LE 7 OCTOBRE DERNIER, AVEC QUELQUE 500 PASSAGERS RÉGULIERS À SON BORD. L'OPÉRATION A ÉTÉ COURONNÉE DE SUCCÈS, LE GRACIEUX GÉANT DES AIRS AYANT ATTIRÉ L'ATTENTION DES MÉDIAS ET DES FOULES AU-DELÀ DES ATTENTES.



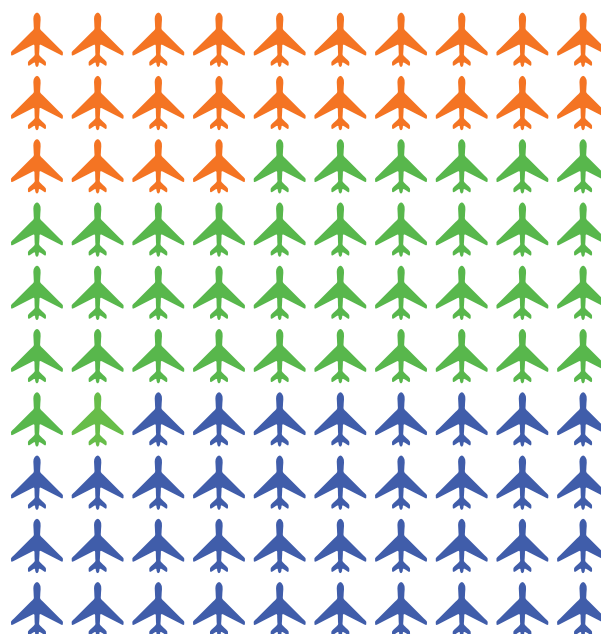
60 ANS D'AIR FRANCE AU CANADA

Dans le cadre des célébrations entourant les 60 ans d'Air France au Canada, un Airbus A380 a effectué un vol spécial entre Paris et Montréal, le 7 octobre dernier, avec quelque 500 passagers réguliers à son bord. L'opération a été couronnée de succès, le gracieux géant des airs ayant attiré l'attention des médias et des foules au-delà des attentes. Le président d'Air France, M. Pierre-Henri Gourgeon, a profité de l'occasion pour annoncer la mise en service du A380 sur la route Paris-Montréal à compter du printemps 2011.

Dans le segment soleil, Air Canada a repris la route Montréal-Mexico, suite à la faillite de Mexicana. Trois autres nouvelles destinations sont apparues sur les écrans de Montréal-Trudeau: Antigua (Antigua-et-Barbuda), Liberia (Costa Rica) et Cartagena (Colombie). Signalons également la présence accrue de WestJet dans les voyages vers le Sud, l'arrivée du transporteur-voyagiste Thomas Cook dans le segment soleil ainsi que le retour en fin d'année d'Aeromexico sur la route Montréal-Mexico.

Dans le secteur transfrontalier, la principale nouveauté a été le lancement des destinations de Phoenix et de West Palm Beach par Air Canada. En ce qui concerne les vols domestiques, les transporteurs ont, dans l'ensemble, maintenu leur offre et Porter a ajouté Halifax à son horaire.

TRAFIC AÉROPORTUAIRE RÉPARTITION SECTORIELLE



 **TRANSFRONTALIER**
24,3 %

 **INTERNATIONAL**
37,5 %

 **DOMESTIQUE**
38,2 %

En 2010, les trois destinations les plus populaires ont été Toronto, Paris et New York.

DESTINATIONS LES PLUS POPULAIRES EN 2010



FRET AÉRIEN

Au total, quelque 195 000 tonnes de marchandises ont transité par les aéroports internationaux de Montréal en 2010, ce qui représente une hausse d'environ 12 % par rapport à 2009. De ce chiffre, l'aéroport Montréal-Trudeau a traité 107 000 tonnes, une hausse de 23 % ; cette croissance exceptionnelle s'explique à la fois par la reprise économique mondiale et par l'ajout de nombreuses destinations et de fréquences sur l'Europe. Le fret manutentionné à Montréal-Mirabel a pour sa part augmenté de 1 %, à 88 000 tonnes.

MOUVEMENTS AÉRIENS

Dans l'ensemble, les mouvements aériens enregistrés par Aéroports de Montréal se sont élevés à 236 975 en 2010, ce qui représente une augmentation de 2,3 % par rapport à 2009. Sur une base sectorielle, les mouvements internationaux sont en hausse de 5,1 %, les mouvements transfrontaliers, de 4,3 %, et les mouvements domestiques, de 0,8 %.

OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES ET SERVICE À LA CLIENTÈLE

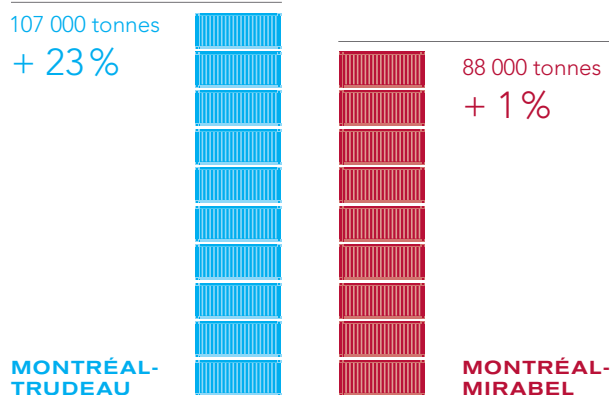
La scène internationale a été jalonnée en 2010 par différents incidents qui ont affecté les opérations, dont le renforcement des mesures de sûreté pour les vols à destination des États-Unis à la suite de l'attentat avorté du 25 décembre 2009, l'éruption volcanique en Islande survenue au printemps et les fortes tempêtes de neige en Europe pendant les Fêtes. Aéroports de Montréal a réagi à ces défis en mettant en place rapidement des solutions adaptées et en gérant les impacts des nombreuses annulations de vols. Pour le rapatriement

de quelque 6000 Canadiens coincés en Haïti suite au séisme de janvier, ADM a notamment déployé une structure d'accueil spéciale pour assurer à la fois un traitement discret des rapatriés et un cadre efficace pour les services humanitaires à pied d'œuvre.

Au nombre des initiatives visant à améliorer la fluidité dans l'aérogare et le service à la clientèle, soulignons la ségrégation des passagers arrivants, au niveau du hall des douanes canadiennes, en deux groupes : résidents et visiteurs. Mise de l'avant en collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada, cette nouvelle façon de faire donne d'excellents résultats, assurant un traitement plus rapide des résidents. Depuis l'automne 2010, les membres Nexus bénéficient, sur présentation de leur carte, d'un passage accéléré au point de fouille des vols domestiques. Cette initiative de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien sera étendue aux deux autres points de fouille.

Face à la croissance du trafic, ADM s'est efforcée de réduire les temps d'attente en augmentant les capacités de traitement, et ce, sans modifications majeures aux installations. Ainsi, des lignes ont été rajoutées au point de fouille international, la capacité de la salle à bagages sortants pour les vols domestiques et internationaux a été accrue, et les bornes d'enregistrement situées au centre du hall des départs domestiques et internationaux ont été réorganisées d'une manière plus fonctionnelle. De plus, des comptoirs désaffectés à la suite de la relocalisation des départs transfrontaliers ont été remis en service pour desservir des vols internationaux.

FRET AÉRIEN



POUR LE RAPATRIEMENT DE QUELQUE 6000 CANADIENS COINCÉS EN HAÏTI SUITE AU SÉISME DE JANVIER, ADM A DÉPLOYÉ UNE STRUCTURE D'ACCUEIL SPÉCIALE POUR ASSURER À LA FOIS UN TRAITEMENT DISCRET DES RAPATRIÉS ET UN CADRE EFFICACE POUR LES SERVICES HUMANITAIRES À PIED D'ŒUVRE.



RAPATRIEMENT DES CANADIENS COINCÉS EN HAÏTI



SÉGRÉGATION DES PASSAGERS

La signalisation et l'information aux passagers sont demeurées des préoccupations de tous les instants. En particulier, des programmes spécifiques ont été mis en œuvre pour mitiger les impacts des travaux sur le réseau routier et aux bornes d'entrée et de sortie des stationnements.

Au niveau des arrivées, le comptoir d'accueil et d'information est désormais animé conjointement avec la Société de transport de Montréal, et ses heures d'ouverture ont été prolongées afin de répondre aux besoins accrus créés notamment par la mise en service de la ligne express 747. Par ailleurs, l'entente conclue avec le Bureau du taxi de Montréal assure aux propriétaires de taxis et de limousines travaillant à l'aéroport un guichet unique efficace tout en contribuant à l'amélioration de la qualité du service.

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

Les aéroports canadiens ont poursuivi la mise en place des mesures de sûreté additionnelles décrétées à la suite de l'attentat du 25 décembre 2009. Toutefois, force est de constater que la multiplication des mesures de sûreté devient un enjeu de plus en plus important. Non seulement l'industrie doit absorber une bonne partie des coûts ainsi générés, mais l'ajout continu de nouvelles mesures constitue une source d'insatisfaction pour les passagers et une entrave à la fluidité des opérations. L'industrie a réitéré le besoin de revoir l'approche actuelle.

Le travail de la Sûreté aéroportuaire d'ADM a permis encore cette année de réduire le nombre de vols d'autos et de bagages et de sauver des vies.

ADM a d'autre part poursuivi la mise en œuvre de son système de gestion de la sécurité (SGS) conformément aux lignes directrices émises par Transports Canada. Le nouveau SGS, dont les phases 2 et 3 ont été mises en œuvre avec succès en 2010, vise à déceler les risques en matière de sécurité avant qu'ils ne donnent lieu à des incidents. Soulignons que d'autres compagnies actives du côté air sont également tenues de se doter de tels systèmes comme protection supplémentaire pour renforcer la sécurité.

TECHNOLOGIES AÉROPORTUAIRES

ADM a continué ses efforts pour demeurer à l'avant-garde dans la mise en œuvre de technologies aéroportuaires qui facilitent et accélèrent le traitement des passagers et de leurs bagages.

Montréal-Trudeau compte un total de 125 bornes libre-service toutes munies d'imprimantes d'étiquettes à bagages. Un total de 13 compagnies aériennes les utilisent et plus de 2,3 millions de leurs passagers s'y sont enregistrés en 2010, ce qui représente 35,4 % de tous les passagers en partance de Montréal-Trudeau.

Suite au déploiement en 2009 d'un système BRS (*Baggage Reconciliation System*) dans les deux salles de tri des bagages de Montréal-Trudeau, ADM a étendu son réseau Wi-Fi professionnel à l'extérieur de l'aérogare, autour des portes d'embarquement, afin de permettre aux bagagistes d'exercer un suivi des bagages jusqu'au point de chargement des aéronefs. Grâce à leurs scanners portables, ils ont ainsi accès à l'information en temps réel sur la localisation et le statut des bagages, et sont à même d'intervenir plus efficacement tout au long du parcours des bagages depuis la salle de tri jusqu'à la soute de l'aéronef.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), en collaboration avec ADM, a complété l'instauration de son système BPSS (*Boarding Pass Security Scanning*) aux points de contrôle préembarquement. Ce système permet à l'ACSTA de valider électroniquement les cartes d'embarquement des passagers en partance. Deux lectures sont effectuées, une au début de la file d'attente et une seconde juste avant la fouille, afin d'évaluer les temps d'attente. Les données ainsi recueillies seront précieuses aux fins de la gestion et de la planification aéroportuaires.

De façon générale, avec les nombreux déploiements technologiques des dernières années, un grand nombre de données opérationnelles sont désormais disponibles. ADM a entrepris la création d'une base de données où celles-ci seront stockées et organisées. Là encore, cette information pourra servir à mieux gérer les opérations et à planifier les installations futures.

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

Aéroports de Montréal mesure la satisfaction de la clientèle de Montréal-Trudeau au moyen de sondages trimestriels réalisés auprès de quelque 1800 passagers au départ et 900 passagers à l'arrivée. Ces sondages constituent un outil de gestion crucial pour l'amélioration du service à la clientèle. L'échelle de mesure comprend sept niveaux, d'extrêmement satisfait à extrêmement insatisfait en passant par ni satisfait ni insatisfait (neutre).

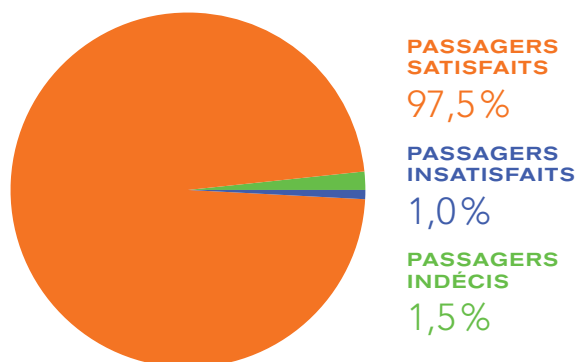
Pour 2010, la satisfaction globale des passagers au départ s'est chiffrée à 5,73 sur 7, et ce, malgré les incidents qui ont perturbé les opérations au cours de l'année. La proportion des passagers qui se sont dits globalement satisfaits (extrêmement satisfait, très satisfait ou satisfait) s'est établie à 97,5 %, contre 96,9 % en 2009. Le taux d'insatisfaction est, quant à lui, passé de 1,6 % en 2009 à 1,0 % en 2010.

L'étape du parcours du passager jugée la plus importante est l'enregistrement. Or, l'ensemble des indicateurs liés à l'enregistrement a obtenu une note moyenne de 5,92 sur 7, soit la note la plus élevée parmi les huit groupes d'indicateurs. Sans égard à l'importance accordée par les passagers, les indicateurs pour lesquels la satisfaction est la plus grande sont la disponibilité des places assises dans la zone d'embarquement, le sentiment de sécurité, la possibilité d'être servi dans les deux langues officielles et la courtoisie du personnel en général.

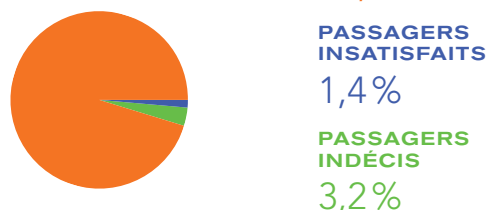
Chez les passagers à l'arrivée, la satisfaction globale a été de 5,80 sur 7. La proportion des passagers se disant globalement satisfaits a atteint 95,4 %, soit sensiblement le même niveau qu'en 2009. Les indicateurs pour lesquels le taux de satisfaction est le plus élevé sont la disponibilité des chariots à bagages, la capacité du douanier à s'exprimer dans la langue officielle de son choix (français ou anglais) et la signalisation pour se rendre de l'avion à la salle des douanes.

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE EN 2010 (% DES PASSAGERS SATISFAITS, TRÈS ET EXTRÊMEMENT SATISFAITS)

DÉPART
(1800 PASSAGERS)



ARRIVÉE
(900 PASSAGERS)



ADM A CONTINUÉ
SES EFFORTS POUR
DEMEURER À L'AVANT-
GARDE DANS LA MISE
EN ŒUVRE DE
TECHNOLOGIES
AÉROPORTUAIRES
QUI FACILITENT ET
ACCÉLÈRENT LE
TRAITEMENT DES
PASSAGERS ET DE
LEURS BAGAGES.



LIGNE PRIORITAIRE

SERVICES IMMOBILIERS ET COMMERCIAUX

IMMOBILIER – MONTRÉAL-MIRABEL

Le développement de la plateforme de Mirabel en tant que complexe aérospatial de calibre mondial a franchi de nouvelles étapes en 2010. Le 4 octobre dernier, le motoriste Pratt & Whitney Canada a inauguré son nouveau centre d'essais en vol, lequel comprend notamment un vaste hangar pouvant accueillir deux Boeing 747 en même temps. Une usine d'assemblage de moteurs de nouvelle génération a également été mise en chantier, et son ouverture est prévue pour 2011. D'une superficie totale de 27 870 m², le Centre aéronautique de Mirabel de P&WC représente un investissement de 360 M\$ qui créera 300 emplois d'ici 2015.

Le fournisseur de services de soutien d'aéronefs L-3 MAS a été choisi par le gouvernement du Canada pour assurer la maintenance des avions de chasse canadiens CF-18 jusqu'à la fin de leur vie utile, soit au moins jusqu'en 2017. Ce nouveau mandat permettra de maintenir les emplois aux installations de la Société à Mirabel.

De son côté, Bombardier Aéronautique a complété la construction d'une usine pour le prototypage et la certification du nouvel appareil CSeries, dont la mise en production commerciale est prévue pour 2013.

En prévision d'une expansion de ses activités aéronautiques, Avianor a pris possession de la baie sud du hangar d'ADM en vertu d'une entente de location à long terme.

À la fin août, le nouveau système de protection incendie de type déluge destiné à desservir la zone des hangars d'entretien d'aéronefs a reçu sa certification. Il s'agit là d'un équipement stratégique qui permettra à ADM de développer davantage cette zone.

Par ailleurs, dans le cadre d'une entente de location à long terme, la société Syscomax Immobilier a débuté la rénovation de l'édifice administratif d'ADM situé en bordure de l'autoroute 50. L'entreprise prévoit également entreprendre en 2011 la réfection complète de l'hôtel, fermé depuis 2002.

Le taux d'occupation des bâtiments industriels à locataire unique, à Montréal-Mirabel, affiche toujours 100 %, et ce, pour une quatrième année consécutive. Les bâtiments cargo à locataires multiples ont accueilli deux nouveaux locataires, soit le Groupe Robert et l'Institut de formation aérospatiale.

Un centre de distribution de propane (Budget Propane) a été érigé sur un terrain en bordure de l'autoroute. Enfin, un centre de la petite enfance (CPE Le Petit Équipage) ouvrira ses portes en 2011.

IMMOBILIER – MONTRÉAL-TRUDEAU

Le fait saillant de l'année a été la signature d'une entente à long terme avec Air Inuit pour la construction de sa nouvelle base opérationnelle sur un terrain de 6 039 m² situé en bordure du boulevard de la Côte-Vertu. D'une valeur de 25 M\$, le projet comprend deux hangars pour



NOUVEAU CENTRE D'ESSAIS EN VOL
DE PRATT & WHITNEY



L-3 MAS



USINE CSERIES



CABINE M

aéronefs, des ateliers, un bâtiment administratif ainsi qu'un salon d'accueil pour vols privés. Les travaux qui ont débuté en janvier 2011 devraient se terminer en juillet 2012.

D'autre part, la société Avmax, spécialisée dans la fabrication de composantes d'aéronefs, a emménagé dans un hangar d'ADM.

En fin d'année, les espaces à bureaux, hangars et entrepôts appartenant à la Société à Montréal-Trudeau étaient loués à 100 %. Avec plus de 400 baux à gérer, ADM a réussi de nouveau à maintenir un taux de renouvellement des baux et des révisions supérieur à 95 %.

SERVICES COMMERCIAUX

L'année 2010 a vu l'ouverture de sept nouveaux commerces dans l'aérogare de Montréal-Trudeau, dont quatre dans la jetée transfrontalière et trois dans la jetée internationale, y compris le resto-bar à vin Cabine M du chef montréalais Louis-François Marcotte. Au total, l'aérogare abrite plus de 80 boutiques, restaurants et services divers.

Montréal-Trudeau s'est vu décerner le prix Best Customer Service dans la catégorie aéroports de taille moyenne à l'occasion du salon ARN Revenue Conference & Exhibition, qui s'est tenu en mars à Houston.

Suite à une entente conclue avec Astral Média en vue d'accroître les revenus de publicité, les ponts d'embarquement et les bâtiments d'interface pourront accueillir des affiches publicitaires à compter de juin 2011.

Enfin, la Société offre désormais aux passagers de Montréal-Trudeau un service gratuit d'accès à Internet. Disponible partout dans l'aérogare, le réseau Aero Wi-Fi peut accueillir quelque 1250 internautes en même temps. Autrefois payant, comme c'est encore le cas dans de nombreux aéroports, l'accès Wi-Fi a été rendu gratuit en réponse à un souhait de la clientèle.



AIR INUIT

SERVICES DE TRANSPORT ET DE STATIONNEMENT

ADM a parachevé en 2010 le remplacement du système de contrôle d'accès et de paiement de ses stationnements publics, et ce, sans affecter le niveau de service.

Le nouveau système, qui comprend une solution de sécurisation des transactions bancaires, satisfait à la nouvelle norme PCI des compagnies émettrices de cartes de crédit.

On compte actuellement à Montréal-Trudeau un total de 11 500 places de stationnement. Quelque 1000 places ont été supprimées en raison de la reconfiguration du

réseau routier en cours dans le secteur de l'ÉconoParc. Le nouveau stationnement souterrain HotelParc, dont la commercialisation a débuté en 2010, a cependant fait gagner 500 nouvelles places.

Lancé au printemps, le nouveau service 747 Express Bus de la Société de transport de Montréal a connu un vif succès à sa première année. Le nombre moyen de passagers est passé en quelques mois de 500 à 2500 par jour. Rappelons que ce service spécial relie Montréal-Trudeau à la Gare d'autocars de Montréal (Berri-UQAM), tout en effectuant des arrêts aux principaux points d'intérêt au centre-ville.

ADM A PARACHEVÉ EN 2010 LE REMPLACEMENT
DU SYSTÈME DE CONTRÔLE D'ACCÈS ET DE
PAIEMENT DE SES STATIONNEMENTS PUBLICS,
ET CE, SANS AFFECTER LE NIVEAU DE SERVICE.
LE NOUVEAU SYSTÈME, QUI COMPREND UNE
SOLUTION DE SÉCURISATION DES TRANSACTIONS
BANCAIRES, SATISFAIT À LA NOUVELLE NORME
PCI DES COMPAGNIES ÉMETTRICES DE CARTES
DE CRÉDIT.



INGÉNIERIE ET CONSTRUCTION

AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

Après une décennie de grands travaux qui ont culminé avec le parachèvement du nouveau secteur des départs vers les États-Unis en 2009, le développement de Montréal-Trudeau a marqué une pause en 2010. De nombreux projets d'amélioration et d'entretien ont cependant été réalisés à Montréal-Trudeau au cours de l'année, dont les principaux sont :

- la réhabilitation complète de la voie de circulation Bravo, sur 2 km ;
- l'ajout d'une première baie dans le cadre de l'agrandissement du garage d'entretien d'ADM ;
- l'installation des nouvelles bornes d'entrée/sortie des stationnements publics ;
- l'agrandissement du point de fouille international par l'ajout de cinq positions, pour un total de 15 ; et
- le réaménagement de la salle à bagages sortants pour les vols internationaux afin d'en accroître la capacité et l'efficacité.

Du côté de Montréal-Mirabel, la principale réalisation a été le parachèvement du système de protection incendie de type déluge. Cette infrastructure stratégique comprend deux bassins d'eau, une station de pompage ainsi que le réseau de distribution pour acheminer l'eau vers les hangars d'avions.

TRAVAUX ROUTIERS

Un autre chantier important, et visible, a été celui de l'amélioration des accès routiers à l'aéroport Montréal-Trudeau.

Dans le cadre de la reconfiguration du réseau routier d'ADM, les travaux ont porté sur un troisième et dernier viaduc ainsi que sur environ 1 km de chaussées et services connexes. Rappelons que ce projet de quelque 95 M\$ vise essentiellement à harmoniser le réseau routier en façade de l'aérogare avec le futur échangeur Dorval/Côte-de-Liesse, tout en améliorant la fluidité de la circulation véhiculaire sur le site.

Les travaux de réaménagement de l'échangeur Dorval, sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec, se sont également poursuivis en 2010. Plusieurs viaducs ont notamment été érigés, dont celui au-dessus de l'autoroute 20. Les travaux ont aussi porté sur certains tronçons de rues et de voies temporaires pour permettre la construction du nouvel échangeur Côte-de-Liesse en 2011. Quant aux bretelles d'accès entre l'aéroport et l'autoroute 20 (vers et en provenance du centre-ville), le MTQ a reporté la date de livraison à l'été 2012. Aéroports de Montréal contribue pour 20 M\$ au financement de ce projet.

PLANIFICATION

La croissance soutenue du trafic international a amené ADM à revoir et à accélérer les études reliées à l'accroissement de la capacité des installations côté air pour ce secteur. Le concept retenu et validé auprès des transporteurs concernés comprend la construction de six nouvelles portes d'embarquement pour gros porteurs dans le prolongement de la jetée internationale existante, ainsi que l'aménagement d'importantes surfaces de tablier en béton. Le projet implique aussi la démolition des derniers hangars le long de Stuart-Graham, ainsi que la déviation de cette rue, pour permettre de prolonger le tablier et de créer les nouveaux postes de stationnement pour avions. La réalisation de l'ensemble de ces travaux s'échelonnait sur six ans, de 2011 à 2016, en respectant un phasage très précis.



RÉHABILITATION DE LA VOIE DE CIRCULATION BRAVO

Côté ville, un plan de réaménagement global du hall des départs domestiques et internationaux, situé dans le vieux bâtiment central, a été arrêté. Ce plan, qui sera réalisé en étapes d'ici 2016, comprend principalement un nouveau point de contrôle préembarquement centralisé, qui servira à la fois pour les vols domestiques et internationaux, ainsi que deux nouveaux îlots d'enregistrement et de dépôt de bagages. L'aire commerciale sera aussi réaménagée en partie.

En ce qui concerne le développement à plus long terme de Montréal-Trudeau, ADM a réalisé des études fonctionnelles pour faire face à l'augmentation des besoins au niveau du hall des douanes canadiennes et des salles à bagages entrants et sortants. On a également finalisé les concepts pour la modernisation des bureaux administratifs et la réfection de la façade de l'ancien bâtiment central. Enfin, on a amorcé des études d'achalandage et de capacité en vue de l'élaboration du plan directeur 2013-2033.

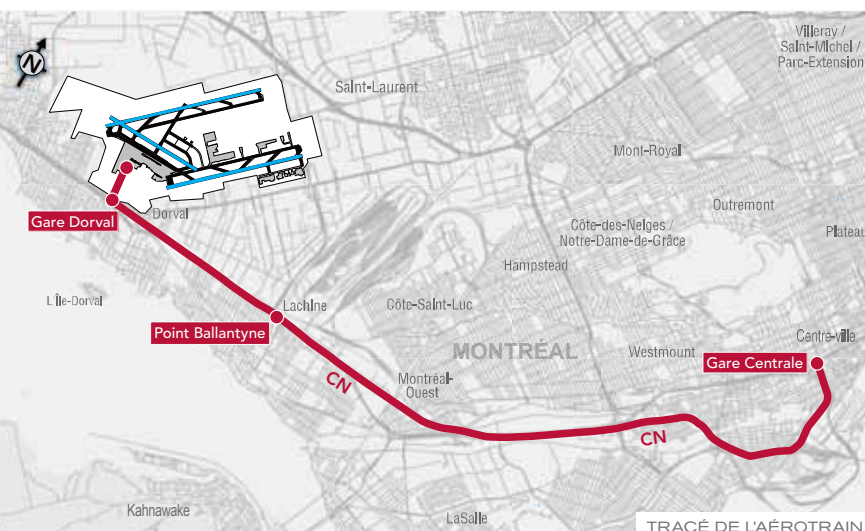
NAVETTE FERROVIAIRE (AÉROTRAIN)

Le projet de navette ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville a progressé rondement en 2010, tant au point de vue des études qu'à celui du financement. Un jalon crucial a été la décision du gouvernement du Québec, en mars, à l'occasion du discours du budget, d'octroyer 200 M\$ à la réalisation du projet et de confirmer Aéroports de Montréal dans son rôle de maître d'œuvre. Le projet tel que conçu par ADM a également reçu l'appui de plusieurs organismes, dont la Ville de Montréal, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Tourisme Montréal et la Société de transport de Montréal.

Les études de pré faisabilité étant terminées, le tracé favorisé par ADM pour sa navette et aboutissant à la Gare Centrale a été approuvé par le gouvernement du Québec, tout comme celui favorisé par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour son train de l'Ouest et aboutissant à Lucien-L'Allier. Les deux projets chemineront ainsi de façon distincte et les deux parties collaboreront pour le tronçon commun entre l'échangeur Dorval et l'autoroute 13. Une nouvelle structure de gouvernance du projet a été approuvée en fin d'année.

ADM a d'autre part entrepris les études de conception finale de l'Aérotrein. Une étude d'achalandage *investment grade* a notamment été réalisée par une firme reconnue internationalement. Une étude de capacité détaillée a débuté, de concert avec le CN, pour déterminer avec précision les infrastructures ferroviaires requises, tandis que les discussions se poursuivent avec Homburg relativement aux aménagements à effectuer à la Gare Centrale.

En ce qui concerne le financement du projet, ADM fait équipe avec Infrastructure Québec afin de valider l'approche de partenariat public-privé (PPP). Le projet a été soumis à PPP Canada et ce dernier l'a accueilli comme étant recevable. Un dossier d'affaires initial doit lui être soumis pour sa considération à la fin de mars 2011.



TRACÉ DE L'AÉROTRAIN



PLAN DE RÉAMÉNAGEMENT DU HALL DES DÉPARTS

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

DES ENGAGEMENTS CLAIRS

De par sa mission, Aéroports de Montréal vise à maintenir une cohabitation harmonieuse avec le milieu, particulièrement quant à la protection de l'environnement. La Société s'est ainsi dotée d'une politique environnementale qui énonce clairement ses engagements à cet égard et que l'on peut consulter sur le site admtl.com.

En 2010, ADM a renouvelé sa participation au Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise. Pour la période 2010-2015, ADM s'est engagée plus particulièrement à réaliser 17 actions, dont :

- réduire la dépendance à l'automobile et augmenter la performance environnementale du parc de véhicules conventionnels;
- réduire les émissions de GES des bâtiments existants et des nouveaux bâtiments;
- implanter des mesures de réduction à la source;
- tenir des événements écoresponsables;
- stimuler la demande de technologies, produits et services verts.

Enfin, ADM est signataire de la Déclaration d'engagement à lutter contre les changements climatiques, selon laquelle les principaux intervenants de l'industrie de l'aviation mondiale se sont engagés à travailler ensemble afin de viser une croissance nulle des émissions de carbone.

CERTIFICATIONS

Aéroports de Montréal possède un système intégré de gestion environnementale dont la certification ISO 14001 a été reconduite en 2010. Basé sur des procédures et des instructions de travail précises ainsi que sur des programmes d'amélioration continue, ce système assure un encadrement rigoureux et cohérent des activités, produits ou services susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement.

L'aérogare de Montréal-Trudeau a reçu la certification BOMA BEST qui reconnaît les efforts investis pour améliorer la performance environnementale de l'immeuble.

EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE ET ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)

L'amélioration de l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de GES constituent pour ADM une préoccupation majeure qui est notamment prise en considération dans la conception des nouveaux bâtiments, comme le secteur des départs transfrontaliers ou l'agrandissement du garage d'entretien, et dans les programmes d'amélioration des bâtiments existants.

Pour ses besoins en chauffage et climatisation, l'aérogare de Montréal-Trudeau dispose d'une centrale thermique ultra-performante axée sur la récupération d'énergie et qui consomme les différentes sources d'énergie dans l'ordre préférentiel suivant : électricité, gaz naturel et mazout.

Dans toutes les parties neuves de l'aérogare, les besoins en chauffage ou en climatisation sont réduits grâce à un système ingénieux permettant de maintenir l'éclairage naturel à un niveau optimal par l'ouverture ou la fermeture automatisée des stores fixés aux fenêtres. Plusieurs améliorations liées au bâtiment tendent vers le même objectif d'économie d'énergie : remplacement des portes glissantes par des portes tournantes étanches, installation de régulateurs de vitesse sur les escaliers et trottoirs mécaniques, optimisation de l'éclairage et des systèmes de ventilation, etc.

D'autre part, ADM vise à se doter d'une flotte de véhicules écoénergétiques. Dans cette optique, la société Budget Propane procède à la conversion d'une vingtaine de véhicules au propane, plus efficace et moins polluant que l'essence traditionnelle. Ce projet, dont le lancement



a eu lieu en novembre en présence de la ministre Nathalie Normandeau, bénéficie d'une aide de l'Agence d'efficacité énergétique du Québec. La réduction des GES ainsi obtenue sera notamment attestée par l'École de technologie supérieure.

ADM participe aussi à un projet de démonstration pour déployer et tester différentes technologies de l'hydrogène, dont la pile à combustible, à Montréal-Trudeau. Initiative d'Air Liquide Canada, ce projet bénéficie de l'appui des gouvernements fédéral et provincial. En 2010, deux stations de remplissage ont été aménagées sur des sites fournis par ADM, et le déploiement du programme a débuté.

Dans le même ordre d'idées, la Société encourage ses employés à utiliser des modes de transport alternatifs pour leurs déplacements domicile-travail (voir page 26). ADM incite aussi les compagnies aériennes à utiliser les unités d'alimentation électrique incorporées dans les passerelles d'embarquement, plutôt que les groupes électrogènes à bord de leurs appareils.

EN 2010, LA SOCIÉTÉ A D'AILLEURS ÉTÉ LA PREMIÈRE ADMINISTRATION AÉROPORTUAIRE À VENDRE DES CRÉDITS DE CARBONE SUR LE MARCHÉ VOLONTAIRE. UN TOTAL DE 24 205 CRÉDITS ÉQUIVALANT À AUTANT DE TONNES DE GES ÉCONOMISÉES ONT AINSI ÉTÉ VENDUS.

Les mesures prises en matière d'efficacité énergétique portent fruit. On estime en effet qu'entre 2001 et 2010, la consommation d'énergie moyenne normalisée en fonction de la superficie et de la température extérieure a été réduite de 40 %, tandis que la réduction des émissions de GES normalisées a excédé les 75 %.

En 2010, la Société a d'ailleurs été la première administration aéroportuaire à vendre des crédits de carbone sur le marché volontaire. Un total de 24 205 crédits équivalant à autant de tonnes de GES économisées ont ainsi été vendus.

Enfin, un inventaire des émissions de GES a été réalisé pour Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel, lequel tient compte non seulement des activités terrestres mais également des mouvements d'aéronefs jusqu'à 3 000 pi d'altitude, et un programme d'actions a été élaboré afin de réduire encore leur empreinte écologique respective.

PROGRAMMES DE RECYCLAGE ET DE RÉDUCTION À LA SOURCE

Adhérant au principe des 3RV (réduction à la source, réutilisation, recyclage et valorisation), ADM exploite, à l'intérieur de l'aérogare de Montréal-Trudeau et dans les bureaux administratifs, des bacs de récupération multi-matières (papier, carton, plastique, verre et métal). En 2010, les matières résiduelles générées à l'aérogare ont fait l'objet d'une étude de caractérisation et un audit a été réalisé sur la gestion des matières résiduelles en vue d'identifier des pistes d'amélioration.

Un autre programme bien établi concerne la récupération du béton et de l'asphalte enlevés lors de la réfection d'infrastructures côté air, lesquels sont ensuite réutilisés comme matériau de fondation ou de remplissage.

ADM vise aussi à réduire à la source l'utilisation des matières dangereuses en leur substituant des produits moins nocifs. Par exemple, ADM privilégie l'utilisation de produits de nettoyage certifiés sans danger pour l'environnement et s'efforce de réduire son inventaire de matières dangereuses.

D'autres programmes ou initiatives concernent l'achat de pneus d'hiver et de papier d'imprimerie recyclés ainsi que l'organisation d'événements écoresponsables.

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS

Après avoir participé à la restauration et la mise en valeur d'un habitat du papillon monarque situé dans le parc Marcel-Laurin, dans l'arrondissement de Saint-Laurent, ADM enchaîne avec une seconde contribution en vue de la plantation de végétaux indigènes pour l'alimentation du colibri à gorge rubis ainsi que de la restauration des habitats originaux envahis par le nerprun toxique.

DES EMPLOYÉS D'ADM ONT PARTICIPÉ, AVEC D'AUTRES BÉNÉVOLES, AU VERDISSEMENT DE LA COUR DE L'ÉCOLE GENTILLY À DORVAL, PROJET RÉALISÉ EN PARTENARIAT AVEC LA CITÉ DE DORVAL ET LA DIRECTION DE L'ÉCOLE.



VERDISSEMENT DE LA COUR DE L'ÉCOLE GENTILLY À DORVAL

Des employés d'ADM ont participé, avec d'autres bénévoles, au verdissement de la cour de l'École Gentilly à Dorval, projet réalisé en partenariat avec la Cité de Dorval et la direction de l'école.

ADM demeure engagée envers le projet de création d'un parc de conservation régional à l'extrémité nord du territoire de l'aéroport Montréal-Trudeau, tout en souhaitant que les discussions avec l'arrondissement de Saint-Laurent et la Ville de Montréal permettront d'en arriver à une entente formelle en 2011. D'une superficie équivalant à 33 terrains de football, la parcelle qu'ADM est prête à affecter à ce projet comprend un grand marais, des marécages ainsi qu'une forêt naturelle mature (hêtraie).

D'autre part, dans le but d'améliorer la qualité des cours d'eau environnants, ADM poursuit le remplacement progressif de l'urée utilisée pour le déglacage des pistes par des produits plus respectueux de l'environnement, soit l'acétate de potassium et le formiate de sodium.

ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES

Préalablement à la réalisation d'un projet de développement, ADM procède à une étude environnementale pour identifier les impacts potentiels sur l'environnement et proposer des mesures de correction ou de mitigation. En 2010, de telles études ont été effectuées pour neuf projets d'ADM et 22 demandes de permis provenant de locataires. Une évaluation de site est également conduite à l'arrivée et au départ d'un

locataire et avant d'initier tout projet d'envergure sur l'une ou l'autre des plateformes aéroportuaires.

Par ailleurs, ADM a élaboré un programme d'audit de conformité environnementale pour les locataires établis sur ses sites aéroportuaires, et deux d'entre eux ont fait l'objet d'un tel audit en 2010.

SUIVI DE LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

ADM exerce un suivi de la qualité des eaux pluviales et sanitaires, des eaux souterraines et de l'air. Ces programmes d'échantillonnages et d'analyses sont confiés à des firmes externes qui possèdent les accréditations nécessaires. À titre d'exemple, plus de 500 analyses sont réalisées annuellement sur des échantillons d'eaux pluviales prélevés aux différents exutoires de l'aéroport Montréal-Trudeau. De plus, on a procédé en 2010 à l'échantillonnage d'émissions atmosphériques de six sources fixes afin de vérifier leur conformité à la norme. Rappelons que la Ville de Montréal exploite à Montréal-Trudeau une station de mesure de la qualité de l'air, et les données sont disponibles sur le site Internet de la Ville.

GESTION DU CLIMAT SONORE

UNE RESPONSABILITÉ PARTAGÉE

La gestion du climat sonore autour de l'aéroport Montréal-Trudeau est une responsabilité partagée. Transports Canada est l'organisme réglementaire chargé de veiller au respect de l'application des procédures et des règles d'atténuation du bruit généré par le trafic aérien, et a le pouvoir d'imposer des sanctions aux pilotes et aux transporteurs qui contreviennent à ces règles.

En vertu de son bail avec Transports Canada, Aéroports de Montréal a la responsabilité d'élaborer un plan de gestion du climat sonore, de mettre sur pied un comité consultatif et de traiter les plaintes relatives au bruit. Entre autres, la Société exerce, à l'aide d'un système ANOMS, une surveillance de tous les vols à Montréal-Trudeau afin de s'assurer du respect des règles en vigueur. Chaque fois qu'une irrégularité présumée est observée, Aéroports de Montréal en informe Transports Canada qui voit ensuite à prendre les mesures appropriées. En 2010, quelque 10 dossiers ont été soumis à Transports Canada pour enquête.

COMITÉ CONSULTATIF

Le Comité consultatif sur le climat sonore, présidé par ADM, regroupe des représentants de la Ville de Montréal, de l'arrondissement de Saint-Laurent, de la Cité de Dorval, de la Ville de Pointe-Claire, de Nav Canada (l'agence responsable des services de navigation aérienne), des transporteurs aériens, de Transports Canada, du gouvernement du Québec ainsi que des membres de la direction de l'aéroport. S'appuyant sur les travaux d'un comité technique formé de spécialistes, il constitue un forum efficace d'échange d'information, de discussion et de consultation sur toute question relative au climat sonore, y compris l'utilisation effective et projetée du territoire riverain de l'aéroport et notamment les développements résidentiels à proximité.

Le Comité consultatif sur le climat sonore a tenu trois réunions au cours de l'année en revue. Par ailleurs, Aéroports de Montréal a poursuivi ses rencontres périodiques avec les représentants des conseils de ville ou d'arrondissement intéressés par les questions de climat sonore.

PLAN DE GESTION DU CLIMAT SONORE

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

En 2010, ADM a procédé à un inventaire des meilleures pratiques dans le monde en matière de gestion du climat sonore. La Société évalue maintenant l'applicabilité de certaines avenues prometteuses relevées dans d'autres aéroports.

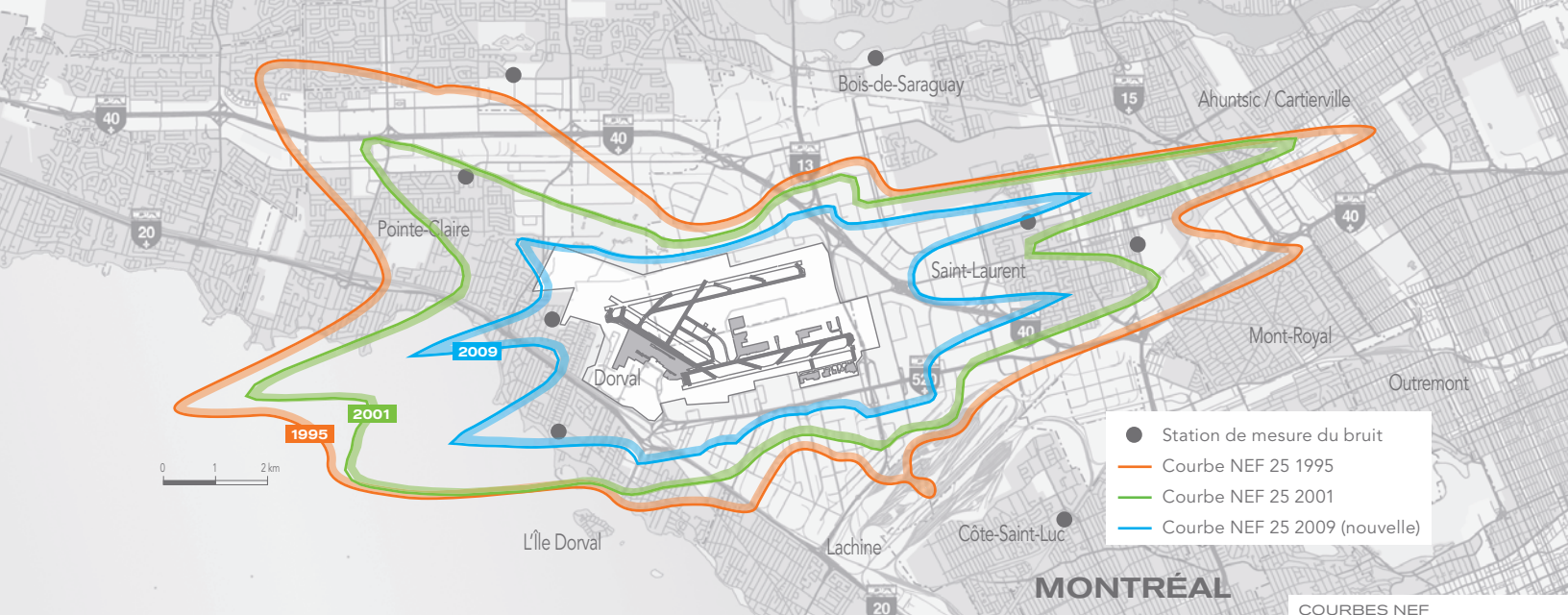
Un projet piloté par Nav Canada et auquel participent ADM et d'autres aéroports canadiens pourrait mener à l'instauration de la procédure d'approche communément appelée *continuous descent approach*. Cette approche, qui est déjà en usage dans plusieurs régions du monde, a été conçue pour réduire à la fois la consommation de carburant et l'impact sonore en supprimant les paliers.

D'autres initiatives mises de l'avant au cours de l'année se sont traduites par un suivi plus rigoureux des exemptions pour les vols durant les heures d'exploitation restreinte, le retrait de certains appareils bruyants, un meilleur encadrement des essais moteurs ainsi qu'un traitement plus rapide des plaintes. De même, les travaux de réfection de la voie de circulation Bravo ont été effectués sur une année, et non deux comme prévu initialement, de manière à minimiser les impacts pour les riverains.

INFORMATION DES CITOYENS

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

De plus, une ligne téléphonique dédiée (514 633-3351) diffuse des messages d'information préenregistrés et permet de parler à un conseiller aux communications avec les citoyens. Les citoyens peuvent aussi communiquer avec nous par courrier électronique (yulclientele@admtl.com) ou encore consulter notre site Internet. Celui-ci comporte une foire aux questions sur le climat sonore et d'autres outils d'information sont en développement.



COURBES NEF 25 2009/1995

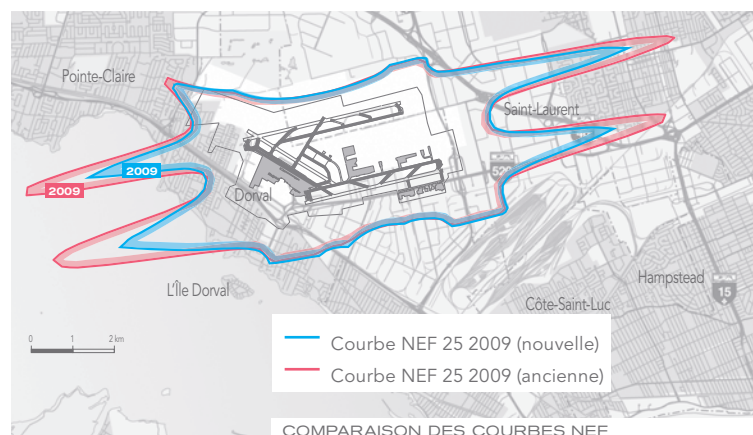
L'évaluation du bruit perçu dans le voisinage de l'aéroport est effectuée en se basant sur la méthodologie du modèle NEF (Noise Exposure Forecast) développée par Transports Canada (TC). Les résultats des calculs sont présentés sous la forme de courbes.

Il est important de noter que Transports Canada a effectué récemment, en collaboration avec le Conseil national de recherches Canada, une mise à niveau de sa méthodologie pour le calcul de la courbe NEF au Canada, tant au plan informatique qu'à celui des données relatives au bruit des aéronefs. De fait, Transports Canada utilise dorénavant la même base de données que la Federal Aviation Administration (FAA) qui renferme des informations à jour sur quelque 350 types d'appareils. Le nouveau logiciel tient compte des caractéristiques des avions plus modernes, de leurs performances améliorées, des nouvelles normes de certification acoustique et de la plus grande diversité de modèles d'avions et de motorisations. Ainsi, la nouvelle méthodologie donne lieu à des écarts par rapport à l'ancienne.

Peu importe la méthodologie utilisée, la courbe NEF25 de 2009 se compare avantageusement à celle de 1995, année de référence (81,9 km² et 107 333 personnes). L'amélioration du climat sonore découle principalement de la modernisation de la flotte et du retrait des avions bruyants de chapitre 2.

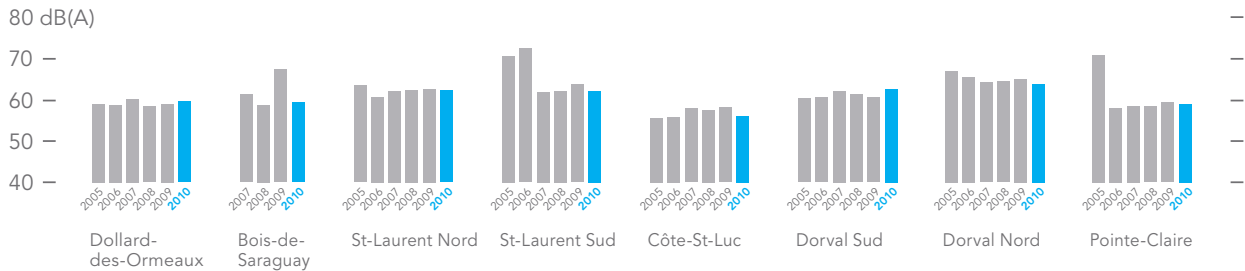
Conjointement avec le Comité consultatif sur le climat sonore, les transporteurs, Nav Canada et Transports Canada, ADM continue d'investir des efforts soutenus pour améliorer le climat sonore autour de l'aéroport.

Pour l'année 2009, ADM a fait préparer les courbes NEF25 selon les deux méthodologies. La superficie de l'empreinte sonore atteint 27,2 km² avec la nouvelle méthodologie, comparativement à 30,1 km² avec l'ancienne. Une réduction plus substantielle est constatée au niveau du nombre de personnes résidant sous la courbe qui passe à 9 903, comparativement à 17 917 avec l'ancienne. Ces écarts reflètent essentiellement l'actualisation de la banque de données utilisées par Transports Canada.



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

Le Leq total englobe toutes les sources de bruit mesurées par la station de bruit et pas seulement le bruit des avions (ex. : trafic routier).



Note : Les niveaux sonores relevés à Dollard-des-Ormeaux du 12 août au 23 septembre 2007 ont été exclus du calcul du Leq total puisque des travaux de construction ont eu lieu près de la station de mesure du bruit.

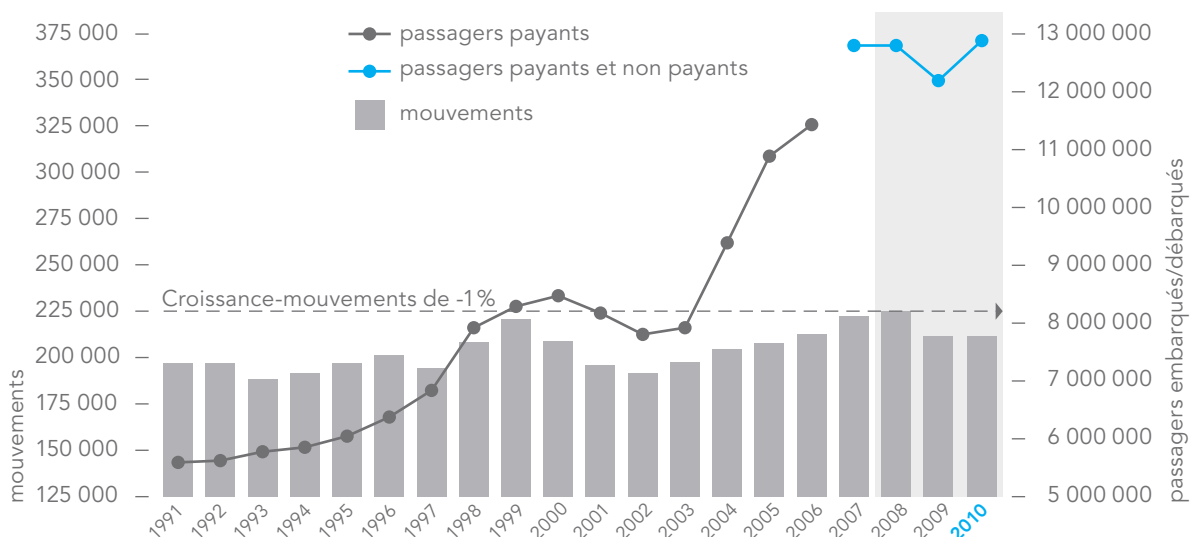
L'indicateur de bruit appelé Leq total, exprimé en décibels dB(A), est basé sur les données de bruit réelles recueillies à l'aide des capteurs sonores installés dans les quartiers avoisinants. Il reflète le cumul des bruits évolutifs pendant une période donnée. Il caractérise bien la quantité de bruit reçue au cours de l'année.

ÉVOLUTION DU TRAFIC SUR 20 ANS

Le trafic aérien est caractérisé principalement par le nombre de mouvements (atterrissages et décollages) par année, par leur répartition au cours de la journée ainsi que par les types d'appareils utilisés. Malgré une croissance du nombre de passagers à l'aéroport Montréal-Trudeau entre 1991 et 2010, le nombre de mouvements d'aéronefs

est demeuré plutôt stable au cours de cette même période. Cette situation s'explique essentiellement par l'augmentation de la part relative du trafic international, qui utilise des avions transportant un plus grand nombre de passagers par mouvement, ainsi que par des taux de remplissage plus élevés.

ÉVOLUTION DU TRAFIC SUR 20 ANS – 1991 À 2010



Note : Les statistiques passagers pour 2007 à 2010 comprennent les passagers payants et non payants, selon la nouvelle méthode désormais utilisée par ADM. Les années antérieures à 2007 étaient basées sur les passagers payants seulement.

RESSOURCES HUMAINES ET IMPLICATION SOCIALE

EMPLOYEUR DE CHOIX

Aéroports de Montréal s'est donné comme objectif de devenir un employeur de choix, en se démarquant par ses pratiques de gestion novatrices en matière d'attraction, de rétention et de mobilisation des ressources humaines et, surtout, en étant reconnu comme tel par ses employés. Sa gestion s'appuie en outre sur des valeurs humaines dont elle fait la promotion active, à savoir : l'esprit d'équipe, le respect de l'individu, la rigueur et la persévérance, la loyauté et l'intégrité et, enfin, l'innovation et la créativité.

En 2010, la Société a adopté une démarche structurée en vue d'appliquer le concept d'employeur de choix au sein de l'entreprise. La première étape, déjà amorcée, consiste en une évaluation des pratiques de gestion actuelles. De plus, la définition ou le déploiement de certains programmes spécifiques se sont poursuivis en parallèle.

La Société entend actualiser et optimiser ses pratiques de dotation, y compris les médias utilisés et les messages véhiculés, afin d'assurer le renouvellement des effectifs dans un contexte de rareté croissante de la main-d'œuvre dans plusieurs métiers. En 2010, une firme spécialisée a été mandatée pour effectuer un audit des outils existants ainsi qu'un sondage auprès des employés pour évaluer leurs perceptions. De plus, un groupe de discussion a été tenu avec des gestionnaires afin de valider le tout. La mise en œuvre du plan d'action se fera progressivement en 2011.

PROGRAMMES ET POLITIQUES

Suite à la réflexion effectuée en 2009, un programme de développement des compétences en leadership a été élaboré de concert avec un partenaire externe, et son déploiement a débuté. Le programme LeadAIR, qui s'adresse à quelque 150 gestionnaires, s'étendra sur deux ans. Modulable en fonction des besoins des différents groupes de gestionnaires, le programme fait appel à trois techniques d'apprentissage éprouvées : la formation dynamique, le coaching individuel et les

ateliers de codéveloppement professionnel. Rappelons que six compétences de base sont jugées essentielles à la réussite de l'entreprise : le sens de l'engagement, la mobilisation, la gestion d'une culture client, l'orientation sur les résultats, les relations interpersonnelles efficaces et le développement des talents. Deux autres compétences, à savoir le sens politique et la pensée stratégique, concernent plus particulièrement la direction.

LEADAIR

IDENTITÉ VISUELLE DU PROGRAMME LEADAIR

Étant assujettie à la *Loi sur l'équité en matière d'emploi* et désireuse de maintenir un milieu de travail exempt de discrimination et ouvert à la diversité, ADM s'est dotée d'un plan d'action 2011-2013 visant à la fois à assurer une meilleure représentativité des groupes ciblés par la loi (femmes, autochtones, personnes handicapées et minorités visibles) et à bénéficier des avantages de la diversité, notamment en ayant accès à un plus large bassin de talents et en projetant auprès de la clientèle une image plus proche de la réalité québécoise d'aujourd'hui.

Au nombre des autres programmes et politiques en vigueur, citons la politique de prévention du harcèlement, le programme de formation et de développement professionnel, le programme d'aide aux employés ainsi que le programme de reconnaissance et de prix d'excellence. De plus, de nombreux outils d'information interne – journal d'entreprise, bulletins, intranet – sont à la disposition des employés.



RISQUES DU MÉTIER

COMME TOUT EMPLOYEUR RESPONSABLE, ADM A À CŒUR L'INTÉGRITÉ ET LE MIEUX-ÊTRE DE SES EMPLOYÉS. DANS CETTE OPTIQUE, PRÈS DE 3 300 HEURES DE FORMATION EN CLASSE EN SANTÉ ET SÉCURITÉ ONT ÉTÉ DISPENSÉES EN 2010, ET TOUS LES EMPLOYÉS ONT ÉTÉ INVITÉS À SUIVRE UNE FORMATION EN LIGNE SUR LE CODE CANADIEN DU TRAVAIL.

SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Comme tout employeur responsable, ADM a à cœur l'intégrité et le mieux-être de ses employés. Dans cette optique, près de 3 300 heures de formation en classe en santé et sécurité ont été dispensées en 2010, et tous les employés ont été invités à suivre une formation en ligne sur le Code canadien du travail. De plus, un comité de promotion de la santé-sécurité au travail a été créé par la direction Entretien des installations, tandis qu'un programme d'inspection des lieux de travail uniformisé a été mis sur pied pour l'ensemble des comités locaux de santé-sécurité au travail.

RELATIONS DE TRAVAIL

ADM a conclu avec ses gestionnaires de premier niveau une entente d'un an qui permettra de compléter le processus d'évaluation des emplois entamé au début de 2010 pour les employés cols blancs, gestionnaires et non régis. Voulant maintenir un climat de travail serein et durable, la Société a aussi mis sur pied un comité de relations de travail pour l'unité des pompiers et entrepris de former les gestionnaires des employés cols bleus sur l'application de la convention collective en vigueur.

RELEVÉ DE RÉMUNÉRATION GLOBALE

Un relevé personnalisé de rémunération globale sera dorénavant produit tous les ans à l'intention de tous les employés réguliers à temps plein. Ce relevé leur permettra de prendre connaissance de la valeur des diverses composantes de leur rémunération ainsi que des sommes versées par ADM au titre des régimes de retraite et des différents régimes gouvernementaux d'assurances collectives.

TRANSPORT DURABLE

Par le biais de son programme Écono écolo pratique lancé en 2009, ADM vise à encourager ses employés, au moyen d'incitatifs financiers, à utiliser des modes de transport alternatifs à l'automobile solo dans les déplacements domicile-travail. À la fin de l'année, 147 employés regroupés au sein de 65 équipes étaient inscrits au volet covoiturage. De plus, 24 employés étaient inscrits au volet transport en commun (allégo) et bénéficiaient ainsi de la subvention d'ADM de 40,00 \$ par mois (à condition d'adhérer pour une période de 12 mois consécutifs). Dès que le nombre de participants atteindra 25, ce qui ne devrait pas tarder, ceux-ci pourront en outre bénéficier du rabais allégo.

PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES

Indicateurs	2010	2009
Employés réguliers	578	534
Formation (heures)	26 465	19 284
Postes comblés	135	155
Départs à la retraite	17	14
Taux de roulement ¹	7,82	8,88
Taux d'absentéisme	5,64	5,83
Taux de fréquence ²	3,6	4,1
Taux de gravité ³	51,0	35,1

Notes

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



SANTÉ ET SÉCURITÉ
AU TRAVAIL



ESPRIT D'ÉQUIPE



MÉRITE ENVIRONNEMENTAL

PRIX D'EXCELLENCE

Les Prix d'excellence d'ADM reconnaissent les individus ou équipes qui se sont particulièrement illustrés au cours de l'année. Les lauréats sont choisis parmi les propositions soumises par les employés eux-mêmes. Voici les récipiendaires des Prix d'excellence 2010.

ENGAGEMENT ET MOBILISATION

Jonathan Ducreux, Roxane Benoit, Denis Boucher (Sûreté aéroportuaire, Mirabel), Paul-André Langlais, Louise Mathieu, Jaime Leiva, Stéphane Boudrias, Yvan Giampalma, Michel Vermette, Guy Crête, Line Lanthier, Donald Houle, Charles Aubé, Denise Dubuc, Benoît Tessier, Michel Fillion, Richard Demers, Anne Marcotte, Frédérick Wallace, Jocelyne Leroux, Anne-Marie Latrémouille, Suzanne Weinstein, Eugénie Takla, Stéphane Di Tullio, Sergio Valente, Lise Richard, Nicole Beauchamp

Pour leur mobilisation dans le cadre d'Opération Rapat 2010 (Haïti)

MENTION

Marc-André Turcotte, Marc-André Allaire, Guylain Fortier, Patrice Fortin, Patrick Lebeau, Dan-Claudiu Fratean, Sylvain Tessier, Laurent Séguin, Lyne Michaud

Pour leur participation à la construction d'une aire de jeux à l'École Saint-Louis

ESPRIT D'ÉQUIPE

Éric Montplaisir, Lise Lafleur, Mélanie Aussant, Eugénie Takla, Ferdinando Colavita, Luc Charbonneau, John Brilotti, Stephen Hudon, Johanne Green, Daniel St-Pierre, Sergio Valente, Sophie Gagnon, Simon El-Khoury, Fabien Breton, Lyne Gilbert, Diane Tellier, Frédérick Wallace, Isabelle Tétrault, Michael White, Jean-François Tanguay, Sébastien Turcot

Pour l'implantation d'un nouveau système de gestion des stationnements publics

INNOVATION ET CRÉATIVITÉ

Gilles Pepin, Pierre Audette, Christian Bergeron, Pierre Boily, Patrick Huneault, Martin Lachaine, Ronald Leduc, Martin Le Jossec, Paul Mongeau, Sylvain Yelle

Pour la conception d'un outil de torquage servant à serrer les boulons des feux encastrés sur les pistes et voies de circulation

2^E PRIX

Pierre Audette, Donald Campeau, Cristian Faraon, Denis Piché

Pour le développement d'un système informatisé d'émissions d'étiquettes de danger et d'arc électrique

MÉRITE ENVIRONNEMENTAL

Gilles Pepin, Maxyme Roy, Michel Giroux, Normand Aubin, Sidy Doukouré, Stéphane Hamel, Yvan Lafontaine

Pour la réduction du nombre de produits dangereux et l'amélioration de la gestion des matières dangereuses résiduelles

MENTION

Nathalie Boisvert, Michel Fillion, Raymond Labelle, Isabelle Ouellet, Paolo Sbragia

Pour le don à un établissement d'enseignement de bornes d'enregistrement qui n'étaient plus utilisées

SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Sylvain Léger

Pour la conception et la fabrication d'un dispositif permettant d'immobiliser les carrousels à bagages pendant les travaux d'entretien

SERVICE À LA CLIENTÈLE

Manuel Lopez, Gérard Belloc, Stéphane Boudrias, Dan-Claudiu Fratean, Anne Marcotte, Isabelle Tétrault, Luc Charbonneau, Marie-Claude Desgagnés

Pour la mise en service de l'Express bus 747 entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal

MENTION

Renée Lebel, Manuel Lopez, Paolo Sbragia, John Brilotti, Jacques Carlos, Lyne Chalifoux, Sergio Valente, Antoine Rostworowski

Pour le déploiement d'un projet de lecture des cartes d'embarquement au point de fouille domestique

IMPLICATION SOCIALE

Aéroports de Montréal s'efforce d'être un bon citoyen corporatif et s'implique de diverses façons dans sa communauté, notamment à titre de partenaire de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, de la Chambre de commerce et d'industrie de Saint-Laurent, de la Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal, de Montréal International et de Tourisme Montréal.

LES EMPLOYÉS D'ADM ONT AUSSI PARTICIPÉ À DIVERS PROJETS COMMUNAUTAIRES. UNE ÉQUIPE D'UNE DIZAINE D'EMPLOYÉS A NOTAMMENT PRÊTÉ MAIN-FORTE À UNE CORVÉE DE NETTOYAGE DU BOISÉ MARCEL-LAURIN À L'OCCASION DU JOUR DE LA TERRE, TANDIS QUE DES GROUPES DE CADRES ONT EFFECTUÉ DU BÉNÉVOLAT À MOISSON MONTRÉAL ET À LA MISSION OLD BREWERY.

Suite au tremblement de terre survenu à Haïti en janvier 2010, l'aéroport Montréal-Trudeau a été désigné par le gouvernement du Canada comme porte d'entrée pour les vols de rapatriement des ressortissants canadiens. ADM a pris entièrement à sa charge tous les frais aéronautiques reliés à ces vols et aux autres vols humanitaires en partance ou en provenance d'Haïti. De plus, la Société a fait don à Haïti de 31 palettes de matériel d'urgence, principalement de la literie.

En novembre, ADM s'est associée à la première campagne canadienne contre l'exploitation sexuelle des enfants dans le voyage et le tourisme. Initiative du Bureau

international des droits des enfants et appuyée par de nombreux organismes, cette campagne vise à sensibiliser les personnes ciblées avant leur départ.

En plus de maintenir son appui à Kéroul (collecte de monnaie étrangère à l'aéroport) et à Olympiques spéciaux Québec (Défi 767), entre autres, la Société a effectué des dons en nature, du matériel informatique et du mobilier, à des organismes communautaires comme le Centre de formation professionnelle Léonard-de-Vinci.

La Sûreté aéroportuaire a poursuivi son implication à titre d'unité de transport pour l'Association canadienne des dons d'organes. Depuis 2005, la Sûreté a réalisé près de 500 transports d'organes ou d'équipes médicales entre l'aéroport et un centre hospitalier de Montréal.

Comme chaque année, les employés d'ADM ont participé à la campagne de financement de Centraide. En 2010, les dons ont totalisé 77 504 \$, soit 15 % de plus que l'année précédente. La Société ayant pour politique d'y aller d'une contribution égale, c'est un chèque de 155 008 \$ qui a été remis à cet organisme de bienfaisance.

Les employés d'ADM ont aussi participé à divers projets communautaires. Une équipe d'une dizaine d'employés a notamment prêté main-forte à une corvée de nettoyage du Boisé Marcel-Laurin à l'occasion du Jour de la Terre, tandis que des groupes de cadres ont effectué du bénévolat à Moisson Montréal et à la Mission Old Brewery.



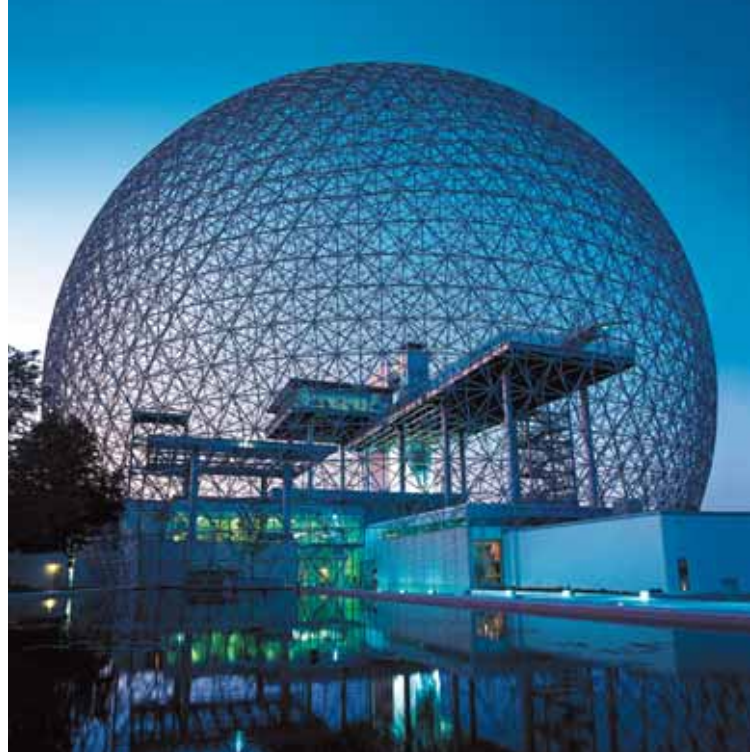
DÉFI 767

PROGRAMME CULTUREL L'AÉROGALERIE

Aéroports de Montréal a organisé trois nouvelles expositions photographiques dans la zone publique de l'aérogare de Montréal-Trudeau :

- *Tissée serrée, les liens de la biodiversité* a été produite à l'occasion de l'Année internationale de la biodiversité, par la Biosphère, musée de l'environnement. L'exposition illustre la richesse de la biodiversité canadienne. Les photographies proviennent du concours « Reflets de la nature » mené par la Fédération canadienne de la faune.
- *Signé Montréal* présente une partie de l'histoire de la ville vue par Pointe-à-Callière, musée d'archéologie et d'histoire de Montréal : les Amérindiens, la fondation de Montréal, les régimes français et britannique, l'ère moderne et le développement des réseaux.
- *Montréal ville de sports* est une exposition unique réalisée par le photographe André Paradis et qui célèbre les sports de renom pratiqués en 2010 à Montréal.

Le programme culturel de L'Aérogalerie s'inscrit dans le cadre du programme d'identité montréalaise — une initiative qui vise à donner un caractère typiquement montréalais aux installations aéroportuaires et à participer au développement artistique et culturel de Montréal.



ANNÉE INTERNATIONALE DE LA BIODIVERSITÉ



MONTRÉAL VILLE DE SPORT

ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE ET DES RÉSULTATS CONSOLIDÉS D'EXPLOITATION

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 (en millions de dollars)

SOMMAIRE FINANCIER

	2010	2009	Variation
	\$	\$	%
Produits	393,2	351,0	12,0
Charges d'exploitation (excluant les PRIM)	153,0	141,0	8,5
Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités (« PRIM »)	37,9	36,7	3,3
Loyer à Transports Canada	36,8	21,6	70,4
Amortissement	90,3	82,0	10,1
Frais financiers	92,8	78,6	18,1
Gain sur les autres placements (PCAA)	(1,7)	—	100,0
Total des charges	409,1	359,9	13,7
Insuffisance des produits par rapport aux charges	(15,9)	(8,9)	78,7
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation (avant variation des éléments du fonds de roulement)	67,4	111,1 ⁽¹⁾	(39,3)
BAIIA	163,6	151,5	8,0

(1) Il est à noter que la Société a enregistré dans ses flux de trésorerie de 2009 une somme de 43 millions \$ non récurrente annuellement relativement à l'octroi d'un droit d'exploitation exclusif d'une salle à bagages pour une durée de 20 ans.

Les états financiers sont dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada (« PCGR »).

La Société présente le BAIIA qui est une mesure financière n'ayant pas de sens prescrit par les PCGR. Il est donc peu probable que l'on puisse le comparer avec des mesures du même type présentées par d'autres sociétés. 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 PCGR. Le BAIIA est utilisé par la direction comme indicateur pour évaluer la performance opérationnelle.

Le BAIIA est défini par la Société comme étant l'excédent des produits sur les charges avant intérêts, impôts, amortissement et gain sur les autres placements.

Le tableau suivant présente le rapprochement du BAIIA, mesure financière non conforme aux PCGR, avec l'insuffisance des produits par rapport aux charges mesurée selon les PCGR :

	2010	2009
	\$	\$
Insuffisance des produits par rapport aux charges	(15,9)	(8,9)
Frais financiers	92,8	78,6
Frais financiers inclus dans les charges d'exploitation	1,3	1,1
Produits d'intérêts	(3,2)	(1,3)
Amortissement	90,3	82,0
Gain sur les autres placements (PCAA)	(1,7)	—
BAIIA	163,6	151,5

Aperçu général

Aéroports de Montréal (« ADM ») est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement des aéroports internationaux Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel en vertu d'un bail d'une durée de 60 ans conclu avec Transports Canada en 1992. Société sans capital-actions, ADM ne verse aucun dividende. Payant un loyer à Transports Canada (actuellement de 36,8 M\$), ADM assure elle-même le financement de ses programmes d'immobilisations. Comme plusieurs entreprises, ADM considère le BAIIA (excédent des produits sur les charges avant intérêts, impôts, amortissement et gain sur les autres placements) comme le meilleur indicateur de sa performance financière.

FAITS SAILLANTS

Investissements

Suite à la récession, la Société a freiné ses investissements en immobilisations pour 2010. Ces derniers se sont chiffrés à 68,5 M\$, contre 186,4 M\$ l'exercice précédent. Les travaux ont porté principalement sur la reconfiguration du réseau routier en façade de l'aérogare et sur des projets visant à améliorer la fluidité des passagers dans l'aérogare de Montréal-Trudeau. Les investissements dans les aéroports reprendront leur rythme normal en 2011.

Au cours de 2010, les investissements dans les aéroports ont été financés entièrement par les flux de trésorerie provenant des activités aéroportuaires y compris les frais d'améliorations aéroportuaires «FAA».

BAIIA

Le BAIIA s'est établi à 163,6 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2010, une performance supérieure de 12,1 M\$ ou 8 % par rapport à 2009.

Produits

	2010	2009	Variation
	\$	\$	%
Activités aéronautiques	137,7	125,8	9,5
Frais d'améliorations aéroportuaires	126,6	104,0	21,7
Activités commerciales	99,9	94,6	5,6
Bien-fonds	23,9	21,3	12,2
Autres produits	5,1	5,3	(3,8)
Total des produits	393,2	351,0	12,0

Les produits se sont élevés à 393,2 M\$ en 2010, soit une augmentation de 42,2 M\$ ou 12 % par rapport à 2009. Cette hausse est principalement attribuable à l'augmentation des tarifs aéronautiques et des FAA ainsi qu'à la croissance du trafic passagers. L'annulation par Transports Canada du programme de contribution aux services de police dans les aéroports canadiens a toutefois occasionné un manque à gagner.

Activités aéronautiques

Les produits tirés des activités aéronautiques se sont élevés à 137,7 M\$ en 2010, une hausse de 11,9 M\$ ou 9,5 % par rapport à 2009. Ces revenus se composent principalement des droits d'atterrissage et des redevances générales d'aérogare perçus des sociétés aériennes et représentent 35 % (35,8 % en 2009) de l'ensemble des revenus d'ADM. Cette hausse est attribuable, d'une part, aux augmentations tarifaires des redevances générales d'aérogare et des droits d'atterrissage de 5,5 % et 3 % respectivement, et, d'autre part, à l'accroissement du trafic passagers et des mouvements d'aéronefs, de 6,1 % et 2,3 % respectivement.

Frais d'améliorations aéroportuaires

Les produits générés par les FAA ont totalisé 126,6 M\$ en 2010, en hausse de 22,6 M\$ ou 21,7 % par rapport à l'an dernier, et ce, en raison de l'augmentation du trafic passagers et du nouveau tarif de 25 \$ entré en vigueur en mai 2010. Ces revenus représentent 32,2 % (29,6 % en 2009) de l'ensemble des revenus d'ADM et sont entièrement affectés au financement des améliorations aéroportuaires, incluant le paiement des intérêts sur la dette à long terme.

ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE ET DES RÉSULTATS CONSOLIDÉS D'EXPLOITATION

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 (en millions de dollars)

Activités commerciales

Les produits liés aux activités commerciales se sont élevés à 99,9 M\$ en 2010, en hausse de 5,3 M\$ ou 5,6 % par rapport à 2009. Ces revenus se composent principalement des loyers et redevances provenant des concessions, ainsi que des revenus des stationnements publics et de la location de divers espaces; ceux-ci totalisent 25,4 % (27 % en 2009) de l'ensemble des revenus d'ADM. L'augmentation de ces produits en 2010 est attribuable à l'accroissement des redevances perçues de certains concessionnaires et des revenus générés par les stationnements publics en raison de la hausse du trafic passagers, ainsi qu'à l'impact d'une première année complète pour des ententes signées en 2009 et à l'ouverture de nouvelles concessions.

Bien-fonds

Les produits tirés des bien-fonds se sont élevés à 23,9 M\$ en 2010, en progression de 2,6 M\$ ou 12,2 % par rapport à l'exercice financier de 2009, et représentent 6,1 % (6,1 % en 2009) de l'ensemble des revenus d'ADM. La croissance de ces produits provenant de la location de terrains reflète la signature de nouvelles ententes de location, le renouvellement d'ententes aux taux du marché ainsi que l'impact d'une année complète pour des baux signés au cours de 2009.

Autres produits

Les autres produits ont totalisé 5,1 M\$ en 2010, une diminution de 0,2 M\$ ou 3,8 % par rapport à l'an dernier. Ces revenus représentent 1,3 % (1,5 % en 2009) de l'ensemble des revenus d'ADM et proviennent principalement de revenus d'intérêt sur les surplus de liquidités.

Charges d'exploitation

	2010	2009	Variation
	\$	\$	%
Salaires et charges sociales	54,6	51,7	5,6
Frais d'exploitation et d'administration	98,4	89,3	10,2
Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités « PRIM »	37,9	36,7	3,3
Total des charges d'exploitation	190,9	177,7	7,4

Les charges d'exploitation se sont élevées à 190,9 M\$ en 2010, soit une augmentation de 13,2 M\$ ou 7,4 % par rapport à 2009.

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales sont passés de 51,7 M\$ en 2009 à 54,6 M\$ en 2010, soit une augmentation de 2,9 M\$ ou 5,6 %. Cette hausse est attribuable à l'augmentation des salaires et des avantages sociaux y afférents, ainsi qu'à la hausse de la charge de retraite et à la croissance de l'effectif.

Frais d'exploitation et d'administration

Les frais d'exploitation et d'administration ont atteint 98,4 M\$ en 2010, soit une hausse de 9,1 M\$ ou 10,2 % par rapport à l'exercice financier de 2009. Cette augmentation s'explique notamment par la hausse des coûts d'exploitation consécutive à l'ouverture en août 2009 du nouveau secteur des départs vers les États-Unis, par la radiation en 2010 de certaines études devenues désuètes ainsi que par l'augmentation des frais de perception des FAA.

Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités

Les paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités se sont élevés à 37,9 M\$ pour l'exercice 2010, soit une augmentation de 1,2 M\$ ou 3,3 % par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation s'explique notamment par la hausse de la valeur foncière de Montréal-Trudeau consécutive à la mise en service du nouveau secteur des départs vers les États-Unis en août 2009.

Loyer à Transports Canada

Le loyer à Transports Canada s'est chiffré à 36,8 M\$ pour l'année financière terminée le 31 décembre 2010, en hausse de 15,2 M\$ ou 70,4 % par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation est attribuable à l'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2010 de la nouvelle formule de calcul en vertu de laquelle le loyer est désormais établi en fonction d'un pourcentage des revenus.

Amortissement

L'amortissement s'est élevé à 90,3 M\$ en 2010, ce qui représente une hausse de 8,3 M\$ ou 10,1 % par rapport à l'exercice précédent. Cette hausse résulte principalement de l'ouverture du nouveau secteur des départs vers les États-Unis.

Frais financiers

Les frais financiers se sont élevés à 92,8 M\$ pour l'exercice en revue, en hausse de 14,2 M\$ ou 18,1 % par rapport à l'exercice 2009. Cette hausse est attribuable, d'une part, à la diminution du montant des intérêts capitalisés aux travaux en cours résultant de la baisse du niveau des investissements en capital et, d'autre part, à l'augmentation de la dette suite à l'émission d'une série d'obligations à revenus de 150 M\$ en avril 2010. Le produit net de cette émission sera affecté entièrement au remboursement éventuel des obligations de série A du même montant venant à échéance en avril 2012.

Gain sur les autres placements

En mars 2010, la Société a complété les modalités de cession d'investissements en billets à terme adossés à des actifs et en actifs traditionnels (PCAA) pour une somme totale de 23,6 M\$. Cette vente a entraîné un gain de 1,6 M\$ réalisé dans les résultats consolidés.

Insuffisance des produits par rapport aux charges

L'exercice terminé le 31 décembre 2010 s'est soldé par une insuffisance des produits par rapport aux charges de 15,9 M\$ comparativement à une insuffisance de 8,9 M\$ pour l'exercice 2009. Les transferts aux gouvernements en 2010, qui comprennent le loyer à Transports Canada et les taxes municipales, ont atteint 74,7 M\$, ce qui représente environ 20 % des revenus totaux. Il s'agit d'une majoration de 16,4 M\$ ou 28,1 % par rapport à l'exercice précédent. N'eût été de la hausse de ces transferts, l'année 2010 se serait soldée par un excédent des produits par rapport aux charges de 0,5 M\$.

Perspectives financières pour 2011

ADM prévoit qu'en 2011 le trafic passagers augmentera d'environ 2,7 % par rapport à 2010, et ce, principalement en raison du fort potentiel de croissance du secteur international.

La Société anticipe un BAIIA d'environ 177 M\$ pour 2011, comparativement à 164 M\$ en 2010. Cette hausse proviendra notamment de l'accroissement du trafic passagers et des augmentations tarifaires prévues, ainsi que de l'impact d'une année complète de la hausse des FAA de 20 \$ à 25 \$. Ces impacts favorables seront cependant contrebalancés en partie par la hausse des transferts aux gouvernements.

Par ailleurs, les investissements prévus dans les infrastructures aéroportuaires sont estimés à 165 M\$. La Société possède ou a accès à suffisamment de sources de liquidités pour respecter ses obligations financières et procéder aux investissements requis. ADM possédait, au 31 décembre 2010, près de 144 M\$ d'encaisse et placements à court terme. En février 2011, la Société a renégocié les modalités de sa facilité de crédit obtenue auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes et a augmenté la limite de cette dernière, la faisant passer de 70 M\$ à 150 M\$. Cette facilité de crédit a été renouvelée jusqu'au 4 avril 2014.

ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE ET DES RÉSULTATS CONSOLIDÉS D'EXPLOITATION

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 (en millions de dollars)

Normes internationales d'information financière («IFRS»)

En février 2008, le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé que les normes comptables utilisées au Canada par les sociétés ayant une obligation d'information du public convergeront vers les IFRS à compter des exercices ouverts à partir du 1^{er} janvier 2011. En 2008, la Société a pris la décision de migrer vers les IFRS et présentera donc ses états financiers intermédiaires et annuels de l'exercice se terminant le 31 décembre 2011 selon ces normes, ainsi que des données comparatives pour l'exercice 2010. Dans ce contexte, la Société a entrepris un plan de conversion aux IFRS qui comporte trois phases : planification et diagnostic, analyse et conception de politiques comptables, et mise en œuvre et exécution.

Planification et diagnostic

La Société a complété la première phase de planification et diagnostic, qui comprenait : l'élaboration d'un plan de transition détaillé en vue du passage aux IFRS, l'analyse diagnostique des principales différences entre les PCGR et les IFRS ayant des répercussions pour la Société, l'identification et la formation des employés touchés par la transition aux IFRS, et l'identification des adaptations requises au système d'information comptable pour permettre une comptabilisation en parallèle des états financiers selon les PCGR et les IFRS pour 2010.

Analyse et conception de politiques comptables

La deuxième phase a porté sur l'analyse détaillée des différences entre les PCGR et les IFRS identifiées à la phase de planification et diagnostic, tant d'un point de vue de la comptabilisation que de l'information à fournir, ainsi que sur l'analyse de la norme IFRS 1 qui fournit des directives sur la transition et les choix devant être effectués. Cette étape a été exécutée en communiquant avec les principaux aéroports canadiens pour assurer une cohérence des choix et traitements adoptés dans l'industrie.

La Société a analysé l'impact de chaque norme et identifié les changements requis aux politiques comptables. Une analyse de l'impact de la mise en place des IFRS sur les différents secteurs de l'entreprise (informatique, ingénierie et construction, ressources humaines et autres) a également été effectuée. De plus, le processus d'implantation des modifications requises au système d'information comptable a été entamé. L'avancement des travaux a été communiqué au Comité de vérification.

Mise en œuvre et exécution

La phase de mise en œuvre et exécution a consisté à établir les nouvelles politiques comptables identifiées à la phase précédente, à documenter formellement les positions de la Société et à obtenir l'approbation par le Comité de vérification quant aux choix effectués en vertu de la norme IFRS 1. Les modifications requises au système d'information comptable ont été terminées. La Société a également évalué l'impact de l'adoption des IFRS sur les états financiers consolidés et est à compléter la préparation des états financiers consolidés et des notes selon les IFRS. L'avancement des travaux est communiqué au Comité de vérification périodiquement.

Voici les principales différences identifiées à la date de transition ainsi que les normes ayant un impact sur les résultats futurs de la Société :

a) IFRS 1 – Première application des IFRS :

La norme IFRS 1 fournit des directives pour la première application des IFRS. En général, cette application doit se faire de façon rétrospective et les ajustements de conversion entre les PCGR et les IFRS doivent être comptabilisés dans les actifs nets.

Par contre, cette norme permet certaines exemptions obligatoires et facultatives à cette application rétrospective. La Société a adopté les exemptions facultatives suivantes :

Immobilisations	<p>Choix : Évaluer les immobilisations à la date de transition au coût présumé. Ce choix peut être effectué actif par actif. Ce coût présumé peut correspondre à :</p> <ul style="list-style-type: none"> – la juste valeur à la date de transition, ou – à une réévaluation selon le référentiel comptable antérieur, en autant que la réévaluation est comparable à la juste valeur, au coût ou au coût amorti selon les IFRS. <p>Choix d'ADM : Application de l'exemption à la juste valeur pour certains actifs. Les autres actifs seront comptabilisés à la transition à leur coût actuel en fonction de l'approche par composantes (voir la section b).</p> <p>Impact à la date de transition : Augmentation de la valeur des immobilisations et des actifs nets d'ouverture de 1,2 M\$.</p> <p>Impact sur les résultats futurs : Augmentation de la charge d'amortissement pour les actifs faisant l'objet de l'exemption.</p>
Avantages du personnel	<p>Choix : Transférer les écarts actuariels cumulés dans les actifs nets d'ouverture à la date de transition et appliquer la norme de façon prospective.</p> <p>Choix d'ADM : Adoption de l'exemption et transfert des écarts actuariels cumulés aux actifs nets à la date de transition.</p> <p>Impact à la date de transition : Diminution de l'actif au titre des prestations constituées et des actifs nets d'ouverture de 32,2 M\$.</p> <p>Impact sur les résultats futurs : Toutes choses étant égales par ailleurs, diminution de la charge de retraite due à l'élimination des pertes non amorties.</p>
Coûts d'emprunt	<p>Choix : Appliquer les dispositions transitoires de la norme IAS 23 – Coûts d'emprunt (International Accounting Standard « IAS »), qui permet l'application prospective à partir de la date effective d'application, qui peut être choisie entre la date la plus éloignée du 1^{er} janvier 2009 ou la date de transition aux IFRS ou une date antérieure.</p> <p>Choix d'ADM : Adoption de l'exemption à partir de la date de transition aux IFRS, soit le 1^{er} janvier 2010.</p> <p>Impact à la date de transition : Diminution des immobilisations et des actifs nets d'ouverture de 52,9 M\$.</p> <p>Impact sur les résultats futurs : Diminution de la charge d'amortissement, car la base de coût est diminuée en raison de la radiation des intérêts préalablement capitalisés.</p>

Les autres exemptions ne sont pas applicables pour ADM.

ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE ET DES RÉSULTATS CONSOLIDÉS D'EXPLOITATION

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 (en millions de dollars)

b) Immobilisations

Les IFRS sont semblables aux PCGR en ce qui a trait à la comptabilisation des immobilisations, mais il existe quelques différences. Entre autres, selon les IFRS, les immobilisations doivent être amorties en fonction de leurs composantes significatives. La Société a donc identifié les composantes significatives et calculé l'amortissement selon celles-ci. L'impact à la date de transition est une augmentation des immobilisations et des actifs nets d'ouverture de 62,2 M\$, soit environ 3 % du coût des immobilisations à la date de transition. Dans le futur, toutes choses étant égales par ailleurs, l'impact sur la charge d'amortissement sera variable, soit moindre que l'aurait été l'amortissement selon les PCGR pour les trois premières années, et plus élevé par la suite.

c) Coûts d'emprunt

Selon les PCGR, une Société peut choisir de capitaliser les coûts d'emprunt, alors que selon les IFRS les coûts d'emprunt qui sont directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qualifié doivent être capitalisés au coût de l'actif. Selon les PCGR, la Société capitalisait ses coûts d'emprunt aux actifs qualifiés. La Société a analysé la norme IFRS et a conclu qu'il existe des différences dans la méthode de capitaliser les coûts d'emprunt selon les IFRS par rapport aux PCGR, c'est pourquoi la Société a choisi de décapitaliser les coûts d'emprunt préalablement enregistrés à la date de transition (voir la section a).

d) Autres normes analysées ayant un impact moins significatif

Avantages du personnel

Subséquentement à la date de transition, tel que permis par la norme, la Société reportera et amortira certains gains et pertes actuariels sous réserve de certaines dispositions (méthode du corridor). Une méthode similaire était également permise selon les PCGR et était utilisée par la Société. Outre l'impact de l'application de l'exemption relativement aux avantages du personnel à la date de transition (voir la section a), l'application de cette norme n'a aucune incidence significative pour la Société.

Dépréciation d'actifs

La méthode de calcul de la dépréciation des actifs diffère selon les IFRS. Selon ces dernières, les actifs doivent être regroupés en unités génératrices de trésorerie (« UGT ») sur la base d'entrées de trésorerie qui sont largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs, et le test de dépréciation est effectué en une seule étape en utilisant la méthode des flux de trésorerie futurs actualisés. Pour ce faire, la Société a déterminé les UGT existantes au sein de la structure et développé un modèle pour tester la dépréciation des actifs. L'application de cette norme n'a aucune incidence significative pour la Société à la date de transition.

Provisions et éventualités

Selon les IFRS, un seuil de probabilité inférieur aux PCGR est utilisé pour la constatation des provisions et des passifs éventuels, ce qui pourrait résulter en la constatation plus rapide de passifs. L'application de cette norme n'a aucune incidence significative pour la Société à la date de transition.

Contrats de location

Le classement des contrats de location selon les IFRS est basé sur des critères qualitatifs plutôt que quantitatifs selon les PCGR. La Société a analysé ses contrats de location significatifs et selon cette analyse l'application de cette norme n'a aucune incidence significative pour la Société à la date de transition.

e) Faits nouveaux en matière d'IFRS et de réglementation

Plusieurs normes importantes sont en révision et l'International Accounting Standards Board (« IASB ») continue de proposer des changements aux IFRS. Durant son passage aux IFRS, la Société surveille régulièrement l'évolution de ces normes et ajuste son plan de conversion en conséquence.

RAPPORT DE LA DIRECTION

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

Le président-directeur général,



James C. Cherry, FCA
Le 3 mars 2011

Le vice-président, Finances et administration
et chef de la direction financière,



Philippe Rainville, CA

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Aux administrateurs de Aéroports de Montréal

RAPPORT SUR LES ÉTATS FINANCIERS

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de la Société Aéroports de Montréal, qui comprennent le bilan consolidé au 31 décembre 2010 et les états consolidés des résultats, de l'évolution des actifs nets et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION POUR LES ÉTATS FINANCIERS

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, 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.

RESPONSABILITÉ DE L'AUDITEUR

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

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

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

OPINION

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Aéroports de Montréal au 31 décembre 2010 ainsi que de ses résultats d'exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

RAPPORT RELATIF À D'AUTRES OBLIGATIONS LÉGALES ET RÉGLEMENTAIRES

Conformément aux exigences de la Partie II de la Loi sur les corporations canadiennes, nous déclarons qu'à notre avis les principes comptables généralement reconnus du Canada ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Raymond Chabot Grant Thornton S.E. N.C. R. L.

Montréal, le 3 mars 2011

¹ Comptable agréé auditeur permis n° 20154

BILAN CONSOLIDÉ

au 31 décembre 2010 (en milliers de dollars)

	2010	2009
	\$	\$
ACTIF		
Actif à court terme		
Encaisse	40 370	82 350
Encaisse affectée (note 5)	48 333	43 825
Placements (note 6)	103 311	49 992
Débiteurs (note 7)	27 896	24 431
Stocks	4 087	4 169
Frais payés d'avance	2 987	3 553
	226 984	208 320
Immobilisations (note 8)	1 473 096	1 492 743
Subvention gouvernementale (note 9)	3 750	—
Avantages incitatifs relatifs aux baux (note 10)	16 065	16 936
Placement à long terme	—	453
Obligations provinciales (note 11)	150 079	—
Autres placements (note 12)	—	25 247
Actif au titre des prestations constituées (note 20)	24 134	20 267
	1 894 108	1 763 966
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	127 259	130 127
Produits reportés	5 061	4 958
Versements sur les obligations à long terme et sur les obligations en vertu de contrats de location-acquisition	3 067	2 120
	135 387	137 205
Obligations à long terme (note 14)	1 509 341	1 362 923
Obligations en vertu de contrats de location-acquisition (note 15)	20 039	15 131
Produits reportés	82 759	85 979
Loyer reporté (note 16)	1 092	1 309
Impôts futurs (note 19)	572	572
Intérêts minoritaires, sans participation	575	575
	1 749 765	1 603 694
ACTIFS NETS	144 343	160 272
	1 894 108	1 763 966

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Pour le conseil,



RÉAL RAYMOND, administrateur



RAYMOND REID, administrateur

RÉSULTATS CONSOLIDÉS

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 (en milliers de dollars)

	2010	2009
	\$	\$
PRODUITS		
Activités aéronautiques	137 714	125 792
Frais d'améliorations aéroportuaires (note 17)	126 593	103 969
Activités commerciales	99 907	94 612
Bien-fonds	23 910	21 280
Autres	5 055	5 315
	393 179	350 968
CHARGES		
Salaires et charges sociales	54 562	51 724
Frais d'exploitation et d'administration	98 406	89 263
Paievements versés en remplacement d'impôts aux municipalités (note 1)	37 920	36 745
	190 888	177 732
Excédent des produits par rapport aux charges avant les postes énumérés ci-dessous	202 291	173 236
Loyer à Transports Canada (note 16)	36 857	21 598
Amortissement des immobilisations	89 634	81 329
Amortissement des avantages incitatifs relatifs aux baux	673	732
Frais financiers	92 789	78 566
Gain sur les autres placements (notes 6 et 12)	(1 733)	—
	218 220	182 225
INSUFFISANCE DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES	(15 929)	(8 989)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés et la note 4 fournit des renseignements additionnels sur les résultats consolidés.

ÉVOLUTION DES ACTIFS NETS CONSOLIDÉE

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 (en milliers de dollars)

	2010	2009
	\$	\$
Solde au début	160 272	169 261
Insuffisance des produits par rapport aux charges	(15 929)	(8 989)
Solde à la fin	144 343	160 272

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 (en milliers de dollars)

	2010	2009
	\$	\$
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Insuffisance des produits par rapport aux charges	(15 929)	(8 989)
Éléments hors caisse		
Gain sur les autres placements	(1 733)	—
Radiation du placement à long terme	453	—
Amortissement de l'escompte sur obligations provinciales	(90)	—
Dépréciation des immobilisations	—	1 155
Amortissement des immobilisations	89 634	80 174
Amortissement des avantages incitatifs relatifs aux baux	1 067	1 125
Amortissement des frais d'émission d'emprunts	1 023	951
Produits reportés	(3 117)	39 825
Perte (gain) sur la cession d'immobilisations	(56)	40
Écart entre la charge de retraite et les cotisations versées	(3 867)	(3 139)
	67 385	111 142
Variations des éléments du fonds de roulement (note 18)	10 626	8 873
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	78 011	120 015
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Encaisse affectée	(4 508)	(270)
Placements	—	17 507
Obligations provinciales	(149 989)	—
Autres placements	23 615	6 990
Immobilisations	(84 782)	(206 683)
Produit découlant de la cession d'immobilisations	69	260
Avantages incitatifs relatifs aux baux	(196)	(1 763)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(215 791)	(183 959)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Obligations à long terme	148 346	—
Remboursement des obligations à long terme	(2 120)	(1 355)
Remboursement des obligations en vertu de contrats de location-acquisition	(255)	(69)
Loyer reporté	(217)	(218)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	145 754	(1 642)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	7 974	(65 586)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début	132 342	197 928
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin	140 316	132 342
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		
Encaisse	40 370	82 350
Placements (note 6)	99 946	49 992
	140 316	132 342

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2010 (en milliers de dollars)

1 – STATUTS ET NATURE DES ACTIVITÉS

Aéroports de Montréal (la « Société ») a été constituée le 21 novembre 1989 à titre de société sans capital-actions en vertu de la Partie II de la Loi sur les corporations canadiennes.

La Société est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau (« Montréal-Trudeau ») et de l'aéroport international de Montréal-Mirabel (« Montréal-Mirabel »).

La mission de la Société est triple :

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

Aéroports de Montréal entend réussir dans ses divers secteurs d'activité – les services aéroportuares, aéronautiques, immobiliers et commerciaux – et développer chacune de ses deux plates-formes aéroportuares à son plein potentiel. Dans cette optique, Montréal-Trudeau agit comme plaque tournante du transport passager domestique, transfrontalier et international, tandis que Montréal-Mirabel est développé comme aéroport industriel et tout-cargo.

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

La Société est également exemptée de la Loi sur la fiscalité municipale. En vertu d'une entente intervenue avec Travaux Publics 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 ce ministère.

2 – NORMES INTERNATIONALES D'INFORMATION FINANCIÈRE

En février 2008, le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé que les normes comptables utilisées au Canada par les sociétés ayant une obligation d'information du public convergeront vers les normes internationales d'information financière (« IFRS ») à compter des exercices ouverts à partir du 1^{er} janvier 2011. En 2008, la Société a pris la décision de migrer vers les IFRS et présentera donc ses états financiers intermédiaires et annuels pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2011 selon les normes IFRS.

3 – CONVENTIONS COMPTABLES

Mode de présentation

Les états financiers consolidés sont exprimés en dollars canadiens et sont préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada.

Principes de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de la Société et de sa filiale Aéroports de Montréal Capital Inc. (« ADMC »). Tous les soldes et toutes les opérations intersociétés ont été éliminés.

Estimations comptables

Pour dresser des états financiers conformément aux PCGR, la direction de la Société doit faire des estimations et poser des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés dans les états financiers et les notes y afférentes. Ces estimations sont fondées sur la connaissance que la direction possède des événements en cours et sur les mesures que la Société pourrait prendre à l'avenir. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Dans ses estimations, la direction a formulé des jugements difficiles, complexes et subjectifs, souvent à la suite de questions de nature incertaine, notamment en ce qui a trait à la provision pour créances douteuses, aux produits liés aux frais d'améliorations aéroportuaires, aux durées de vie utile des actifs à long terme, aux hypothèses sous-tendant les régimes de retraite à prestations déterminées de la Société et à l'utilisation de flux de trésorerie futurs estimatifs.

Des modifications aux hypothèses sous-jacentes pourraient donner lieu à des changements importants aux estimations.

Actifs et passifs financiers

Les instruments financiers sont évalués à la juste valeur lors de leur comptabilisation initiale. L'évaluation des instruments financiers dans les périodes ultérieures dépend de leur classement. Le classement des instruments financiers de la Société est présenté dans le tableau qui suit :

Catégorie	Instrument financier
Actifs détenus à des fins de transaction	Encaisse
	Encaisse affectée
	Placements
	Autres placements
Placements détenus jusqu'à leur échéance	Obligations provinciales
Prêts et créances	Débiteurs
	Subvention gouvernementale
Autres passifs financiers	Créditeurs et charges à payer
	Obligations à long terme

Les actifs détenus à des fins de transaction sont constatés à leur juste valeur au bilan consolidé. Les gains et les pertes découlant de la variation de la juste valeur sont comptabilisés à l'état des résultats consolidés dans la période où ils se produisent.

Les placements détenus jusqu'à leur échéance sont évalués à leur coût après amortissement calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Le montant constaté lors de leur comptabilisation initiale correspond au montant nominal des obligations provinciales, déduction faite de l'escompte à l'émission.

Lors de leur évaluation ultérieure, les débiteurs et la subvention gouvernementale sont comptabilisés à leur coût après amortissement, qui correspond habituellement au montant initial comptabilisé, déduction faite de toute provision pour créances douteuses.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2010 (en milliers de dollars)

3 – CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

Les créiteurs et charges à payer sont évalués au coût après amortissement calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif, et les gains et les pertes découlant de leur évaluation ultérieure, à la fin de chaque période, sont présentés à l'état des résultats consolidés.

Les obligations à long terme sont évaluées à leur coût après amortissement calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Le montant constaté lors de leur comptabilisation initiale correspond au montant nominal des obligations à long terme, représentant leur juste valeur, déduction faite des frais d'émission des emprunts connexes.

Dérivés incorporés

Un dérivé incorporé qui n'est pas étroitement lié au contrat hôte devrait être séparé et classé comme instrument financier détenu à des fins de transaction. Il est comptabilisé à la juste valeur et les modifications ultérieures à la juste valeur sont inscrites à l'état des résultats consolidés. Aux 31 décembre 2010 et 2009, la Société ne détenait pas d'instruments hybrides qui contiennent un dérivé incorporé à séparer du contrat hôte.

Constatation des produits

Les principales sources de produits de la Société se composent d'activités aéronautiques, d'activités commerciales, de frais d'améliorations aéroportuaires, de bien-fonds et d'autres activités, principalement composées de produits d'intérêts. Les produits sont constatés selon les critères suivants :

- Il y a des preuves convaincantes de l'existence d'un accord;
- Les services ont été rendus;
- Le prix est déterminé ou déterminable;
- Le recouvrement est raisonnablement assuré.

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

Les produits provenant des activités commerciales sont comptabilisés comme suit :

- Les loyers provenant des concessionnaires sont calculés selon le montant le plus élevé entre le pourcentage convenu des ventes comptabilisées par les concessionnaires et un loyer minimum garanti. Les loyers minimums sont comptabilisés selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des baux respectifs et les loyers fluctuant en fonction des ventes sont comptabilisés lorsque les concessionnaires atteignent les objectifs convenus;
- Les loyers des locaux pour bureaux sont constatés selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des baux correspondants;
- Les produits de stationnement sont constatés selon l'utilisation des lieux.

Les produits découlant des frais d'améliorations aéroportuaires sont comptabilisés dès qu'un passager utilise les services aériens d'un transporteur.

Les loyers de terrains sont constatés sur la durée des baux correspondants.

Les produits d'intérêts sont constatés lorsqu'ils sont gagnés.

3 – CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

Encaisse

L'encaisse se compose d'espèces et de dépôts à vue.

Placements

Les placements comprennent des placements très liquides qui peuvent être convertis en un montant de trésorerie et qui échoient moins d'un an après la date de l'acquisition. Certains placements sont considérés comme des équivalents de trésorerie puisque leur terme, à la date d'acquisition, est de trois mois ou moins.

Stocks

Les stocks sont évalués au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moins élevé des deux. Le coût est calculé selon la méthode du coût moyen pour les pièces de rechange et selon la méthode de l'épuisement successif pour les stocks en vrac.

Immobilisations

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût et sont amorties selon leur durée probable d'utilisation ou selon la durée du bail en utilisant la méthode de l'amortissement linéaire sur les périodes suivantes :

	Années
Bâtiments	Entre 5 et 30
Mobilier et matériel	Entre 4 et 10
Matériel informatique	4
Améliorations locatives	Entre 5 et 40
Immobilisations louées	Entre 20 et 40
Machinerie et matériel	Entre 3 et 14

Les immobilisations louées se composent de locaux pour bureaux, d'un bâtiment et d'équipements pour lesquels les droits de licences sont généralement attribués à une tierce partie.

Les projets d'immobilisations en cours sont comptabilisés au coût et commencent à être amortis au moment de leur mise en service (qui correspond au moment où ils sont prêts à être utilisés) ou sont radiés si, par suite d'une modification de circonstances, la direction estime que le projet ne sera pas mené à terme. Les coûts d'entretien normaux sont passés en charges à mesure que ces frais sont engagés. Les dépenses constituant une amélioration des actifs du fait d'un changement dans les capacités ou d'une prolongation des durées de vie utile sont capitalisées.

Subventions gouvernementales

Les subventions gouvernementales octroyées pour la construction d'immobilisations sont comptabilisées lorsque la Société a obtenu l'assurance raisonnable qu'elle se conformera 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 la charge d'amortissement est calculée sur le montant net sur la durée probable d'utilisation des immobilisations en cause.

Capitalisation des intérêts débiteurs

Les intérêts débiteurs sont capitalisés aux projets d'immobilisations en cours jusqu'à ce que les actifs soient mis en service. Le taux d'intérêt utilisé correspond à la moyenne pondérée des taux d'intérêt effectifs sur les emprunts bancaires, si utilisés, et les obligations à long terme de la Société.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2010 (en milliers de dollars)

3 – CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

Contrats de location

Les contrats de location sont classés comme des contrats de location-acquisition ou comme des contrats de location-exploitation, d'après les modalités dont ils sont assortis. Lorsque pratiquement tous les avantages et les risques inhérents à la propriété sont transférés au preneur, le contrat est considéré comme un contrat de location-acquisition.

Dépréciation d'actifs à long terme

Les actifs à long terme, comprenant principalement les immobilisations, sont soumis à un test de recouvrabilité lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. La valeur comptable d'un actif à long terme n'est pas recouvrable si elle excède le total des flux de trésorerie non actualisés qui résulteront vraisemblablement de l'utilisation et de la cession éventuelle de l'actif. Dans un tel cas, une perte de valeur doit être constatée et correspond à l'excédent de la valeur comptable d'un actif à long terme sur sa juste valeur.

Avantages incitatifs relatifs aux baux

Les avantages incitatifs relatifs aux baux sont composés principalement d'allocations aux locataires et de frais de mise en place des baux. Les allocations aux locataires constituent des avantages incitatifs engagés dans le cadre de la négociation de la location initiale et de la livraison des locaux. Les allocations aux locataires sont amorties sur la durée des baux y ayant donné lieu et sont comptabilisées en réduction des produits de location. Les frais de mise en place des baux constituent des avantages incitatifs engagés lors de la phase préliminaire de certains projets. Ils sont amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des ententes.

Produits reportés

Les produits reportés se composent principalement de produits liés à des droits d'exploitation de certains actifs attribués à des tiers par la Société. Les produits reportés sont constatés selon la méthode linéaire sur la durée des ententes correspondantes.

Débiteurs

Le crédit est consenti en fonction de l'évaluation de la situation financière d'un client. Pour certains clients, la Société peut exiger un dépôt de garantie. Les débiteurs sont présentés aux montants à recevoir des clients selon les modalités de paiement convenues, déduction faite d'une provision pour créances douteuses.

Impôts sur les bénéfices

La filiale de la Société utilise la méthode du passif fiscal pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices. Selon cette méthode, les actifs et les passifs d'impôts futurs sont déterminés en fonction de l'écart entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et des passifs, et ils sont mesurés en appliquant, à la date des états financiers, les taux d'imposition et les lois fiscales en vigueur ou pratiquement en vigueur pour les exercices au cours desquels les écarts temporaires sont censés se résorber.

Conversion des devises

Les opérations libellées en devises ont été converties comme suit : les éléments monétaires d'actif et de passif libellés en devises sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de chaque exercice, et les produits et les charges sont convertis au taux moyen pour chaque exercice; les éléments non monétaires d'actif et de passif ont été convertis au taux en vigueur à la date des opérations. Les gains et les pertes de change sur les éléments d'actif et de passif sont comptabilisés à l'état des résultats consolidés.

3 – CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

Régimes d'avantages sociaux futurs

La Société comptabilise ses obligations découlant des régimes d'avantages sociaux ainsi que les coûts connexes, déduction faite des actifs des régimes. À cette fin, la Société a adopté les conventions suivantes :

- Le coût des prestations de retraite gagnées par les salariés est établi par calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services et est imputé aux résultats lorsque les services sont rendus par les salariés. Les calculs tiennent compte des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des régimes de retraite;
- Pour les besoins du calcul du taux de rendement prévu des actifs des régimes, ces actifs sont évalués à leur juste valeur;
- Les gains actuariels (pertes actuarielles) résultent de l'écart entre le rendement à long terme réel des actifs des régimes au cours d'une période et le rendement à long terme prévu des actifs des régimes pendant cette période, et des modifications apportées aux hypothèses utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées. L'excédent des gains actuariels cumulés nets (des pertes actuarielles cumulées nettes) sur 10 % des obligations au titre des prestations, ou sur 10 % de la juste valeur des actifs des régimes, est amorti sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs couverts par les régimes;
- La durée résiduelle moyenne d'activité des salariés couverts par les régimes de retraite varie de 7 à 11 ans (6 à 11 ans en 2009);
- Le 1^{er} janvier 2000, la Société a adopté prospectivement la nouvelle norme comptable sur les avantages sociaux. La Société amortit, selon la méthode linéaire, l'actif transitoire sur 14 ans, qui représente la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés censés recevoir des avantages en vertu des régimes d'avantages sociaux au 1^{er} janvier 2000;
- Le coût des services passés découlant des modifications des régimes est amorti selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs à la date des modifications.

Coûts de transaction

Les coûts de transaction liés aux instruments financiers non classés comme étant détenus à des fins de transaction sont comptabilisés au bilan comme un ajustement du coût de l'instrument financier sous-jacent et sont amortis selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2010 (en milliers de dollars)

4 – INFORMATIONS SUR LES RÉSULTATS CONSOLIDÉS

	2010	2009
	\$	\$
Produits tirés des contrats de location-exploitation	79 479	72 967
Produits d'intérêts	3 225	1 294
Gain (perte) sur la cession d'immobilisations	56	(40)
Dépréciation des immobilisations	—	1 155
Stocks passés en charges	1 855	1 465
Radiation du placement à long terme	453	—
	2010	2009
	\$	\$
Frais financiers		
Intérêts sur les obligations à long terme	91 207	85 467
Intérêts sur les obligations en vertu de contrats de location-acquisition	1 659	937
Amortissement des frais d'émission d'emprunts	1 023	951
Intérêts capitalisés	(1 100)	(8 789)
	92 789	78 566

5 – ENCAISSE AFFECTÉE

En vertu de l'acte de fiducie, la Société doit maintenir un fonds de réserve affecté au service de la dette qui s'élève à 48 250 \$ (43 812 \$ en 2009), représentant la somme des paiements d'intérêts et de capital sur les obligations à long terme décrites à la note 14, et devant être effectués au cours des six mois suivant la date du bilan.

6 – PLACEMENTS

La Société détient des placements totalisant 99 946 \$ constitués d'acceptations bancaires (un placement de 49 992 \$ en 2009 composé d'un billet à escompte) ayant, à l'acquisition, une échéance de trois mois ou moins, portant intérêt à un taux de 1,05 % (0,24 % en 2009).

De plus, la Société détient un placement de 3 365 \$ qui est constitué d'investissements dans des billets à taux variable à l'origine des papiers commerciaux adossés à des actifs « non admissibles » pour lesquels la valeur a été garantie par une institution financière et dont la contrepartie sera encaissée d'ici un an. En 2009, ces investissements étaient présentés au poste « Autres placements ». Au 31 décembre 2010, la Société a réévalué ses billets à taux variable à leur juste valeur en utilisant un modèle d'évaluation qui incorpore le risque de crédit attribuable aux actifs sous-jacents ainsi que les taux d'intérêt en vigueur sur les marchés, ce qui a entraîné un gain non réalisé de 180 \$ aux résultats consolidés.

7 – DÉBITEURS

	2010	2009
	\$	\$
Comptes clients	10 019	4 374
Provision pour créances douteuses	(200)	(226)
	9 819	4 148
Frais d'améliorations aéroportuaires et frais d'aérogare	9 976	6 524
Billet à ordre	—	5 596
Recouvrement de coûts d'améliorations aux immobilisations	2 907	3 731
Recouvrement de frais de sécurité	—	474
Revenus de location	1 734	1 175
Intérêts sur les obligations provinciales	594	—
Autres	2 866	2 783
	27 896	24 431

La variation de la provision pour créances douteuses s'établit comme suit :

	2010	2009
	\$	\$
Solde au début	(226)	(287)
Augmentation de la provision	(76)	(135)
Comptes clients provisionnés recouverts	102	196
Solde à la fin	(200)	(226)

8 – IMMOBILISATIONS

	Coût	Amortissement cumulé	2010 Coût non amorti
	\$	\$	\$
Terrain	11 590	—	11 590
Bâtiments	22 692	2 958	19 734
Mobilier et matériel	322 080	186 603	135 477
Matériel informatique	54 320	38 876	15 444
Améliorations locatives	1 601 279	453 854	1 147 425
Immobilisations louées	110 818	20 838	89 980
Machinerie et matériel	37 556	19 152	18 404
Projets d'immobilisations en cours	35 042	—	35 042
	2 195 377	722 281	1 473 096

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2010 (en milliers de dollars)

8 – IMMOBILISATIONS (SUITE)

			2009
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Terrain	11 590	—	11 590
Bâtiments	17 413	2 134	15 279
Mobilier et matériel	316 605	166 303	150 302
Matériel informatique	47 314	34 189	13 125
Améliorations locatives	1 571 242	395 974	1 175 268
Immobilisations louées	108 780	17 452	91 328
Machinerie et matériel	35 314	18 115	17 199
Projets d'immobilisations en cours	18 652	—	18 652
	2 126 910	634 167	1 492 743

Les bâtiments comprennent des actifs en vertu de contrats de location-acquisition dont le coût et l'amortissement cumulé totalisent respectivement 20 479 \$ et 1 095 \$ au 31 décembre 2010 (15 200 \$ et 376 \$ en 2009).

9 – SUBVENTION GOUVERNEMENTALE

Au cours de l'exercice, la Société s'est qualifiée pour une subvention gouvernementale reliée à la construction d'un système de protection incendie de type déluge à Montréal-Mirabel pour un montant de 3 750 \$. Cette subvention est à recevoir sur une période de 10 ans en versements annuels égaux après la fin des travaux, et débutant un an après la réception par le gouvernement de la réclamation administrative finale, qui doit être soumise au plus tard le 31 mars 2011. Cette subvention porte intérêt au taux des obligations du Québec à échéance de 6 ans plus 0,5 %. Au 31 décembre 2010, la Société s'est conformée à toutes les conditions rattachées à l'octroi de la subvention.

10 – AVANTAGES INCITATIFS RELATIFS AUX BAUX

			2010
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Allocations aux locataires	10 165	7 694	2 471
Frais de mise en place des baux	18 536	4 942	13 594
	28 701	12 636	16 065

			2009
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Allocations aux locataires	9 969	7 300	2 669
Frais de mise en place des baux	18 536	4 269	14 267
	28 505	11 569	16 936

11 – OBLIGATIONS PROVINCIALES

Le 16 avril 2010, la Société a émis la série J d'obligations à revenus (voir la note 14) et les produits de cette émission ont été investis dans des obligations provinciales. Cet investissement a une valeur nominale à l'émission de 150 250 \$, porte intérêt semestriellement aux taux nominal et effectif de 1,90 % et de 1,99 % respectivement, et vient à échéance le 16 avril 2012, date à laquelle les produits seront affectés au remboursement des obligations de série A venant à échéance à cette même date.

12 – AUTRES PLACEMENTS

	2010	2009
	\$	\$
Investissement dans des papiers commerciaux adossés à des actifs	—	52 513
Provision pour moins-value	—	(27 266)
	—	25 247

En mars 2010, la Société a complété les modalités requises pour la vente des investissements en billets à terme adossés à des actifs et en actifs traditionnels pour un montant total de 23 556 \$. Cette vente a entraîné un gain réalisé dans les résultats consolidés d'un montant de 1 553 \$.

Au 31 décembre 2010, le solde du placement, composé de billets à taux variable (à l'origine des papiers commerciaux adossés à des actifs « non admissibles »), est présenté au poste « Placements » (voir la note 6).

13 – EMPRUNT BANCAIRE

Suite à l'émission de la série J d'obligations à revenus (voir la note 14), la Société a réduit sa facilité de crédit obtenue auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes de 140 000 \$ à 70 000 \$ (140 000 \$ en 2009), à compter de mai 2010. Cette facilité de crédit a été renouvelée jusqu'au 4 avril 2011. La facilité de crédit est garantie par une obligation nantie émise aux termes de l'acte de fiducie supplémentaire décrit à la note 14.

La facilité de crédit porte intérêt au taux des acceptations bancaires majoré d'une prime de 125 points de base (27,5 points de base en 2009). Les frais d'attente sont calculés à un taux annuel de 31,25 points de base (8 points de base en 2009) sur le montant inutilisé de la facilité de crédit.

Au cours de l'exercice financier, une lettre de crédit tirée de cette facilité de crédit a été émise au montant de 5 827 \$ (néant en 2009) pour le régime de retraite de la Société (voir aussi la note 22). Cette lettre de crédit est soumise aux mêmes conditions que la facilité de crédit. Outre l'émission de cette lettre de crédit, aucun montant n'est utilisé sur la facilité de crédit.

De plus, un montant de 39 090 \$ (35 973 \$ en 2009) est réservé pour le fonds de prévoyance lié à l'exploitation et à l'entretien en vertu de l'acte de fiducie, décrit à la note 14.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2010 (en milliers de dollars)

14 – OBLIGATIONS À LONG TERME

	2010	2009
	\$	\$
Obligations de série A, valeur nominale à l'émission de 150 000 \$, taux nominal et effectif de 6,35 % et de 6,58 % respectivement, intérêts payables le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2002 et échéant le 16 avril 2012, capital exigible à l'échéance	149 562	149 257
Obligations de série B, valeur nominale à l'émission de 300 000 \$, taux nominal et effectif de 6,95 % et de 7,1 % 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	292 216	293 723
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	192 491	192 366
Obligations de série E, valeur nominale à l'émission de 150 000 \$, taux nominal et effectif de 6,61 % et de 6,98 % respectivement, intérêts payables le 11 avril et le 11 octobre de chaque année, débutant le 11 avril 2004, capital remboursable le 11 avril et le 11 octobre de chaque année, débutant le 11 avril 2009 et échéant le 11 octobre 2033	144 222	144 495
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	288 669	288 465
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	296 775	296 737
Obligations de série J, valeur nominale à l'émission de 150 000 \$, taux nominal et effectif de 5,47 % et de 5,55 % respectivement, intérêts payables le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2010 et échéant le 16 avril 2040, capital exigible à l'échéance	148 357	—
	1 512 292	1 365 043
Versements sur les obligations	2 951	2 120
	1 509 341	1 362 923

Les obligations à long terme sont présentées déduction faite des frais d'émission des emprunts connexes qui s'élèvent à 33 370 \$ (32 739 \$ en 2009).

Les obligations de la Société sont garanties par une hypothèque sur l'universalité des biens actuels et futurs de la Société. Ni l'acte de fiducie, ni la sûreté, ni aucune sûreté supplémentaire ne seront publiés ou enregistrés à quelque moment que ce soit à l'encontre ou à l'égard de droits réels ou de biens immobiliers. La Société doit maintenir certaines clauses restrictives financières prévues à l'acte de fiducie, toutes décrites à la note 21.

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 0,16 %, de 0,24 %, de 0,34 %, de 0,35 %, de 0,245 %, de 0,29 % et de 0,34 % par année respectivement pour les obligations de série A, de série B, de série D, de série E, de série G, de série H et de série J.

14 – OBLIGATIONS À LONG TERME (SUITE)

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

	\$
2011	2 951
2012	153 854
2013	4 835
2014	5 898
2015	7 051
Exercices subséquents	1 371 073

Au 31 décembre, la juste valeur des obligations s'établit comme suit :

	2010	2009
	\$	\$
Série A	157 905	163 155
Série B	348 044	320 140
Série D	239 960	220 500
Série E	171 638	156 372
Série G	304 980	276 690
Série H	326 580	296 580
Série J	159 345	—
	1 708 452	1 433 437

15 – OBLIGATIONS EN VERTU DE CONTRATS DE LOCATION-ACQUISITION

	2010	2009
	\$	\$
Obligation en vertu d'un contrat de location-acquisition, remboursable par versements mensuels de capital et intérêts variant entre 111 \$ et 174 \$, portant intérêt au taux effectif de 9,6 %, débutant le 30 mars 2009 et échéant le 29 septembre 2039	15 194	15 131
Obligation en vertu d'un contrat de location-acquisition, remboursable par versements mensuels de capital et intérêts variant entre 38 \$ et 45 \$, portant intérêt au taux effectif de 7,23 %, débutant le 1 ^{er} mars 2010 et échéant le 28 février 2030	4 961	—
	20 155	15 131
Versements sur les obligations en vertu de contrats de location-acquisition	116	—
	20 039	15 131

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2010 (en milliers de dollars)

15 – OBLIGATIONS EN VERTU DE CONTRATS DE LOCATION-ACQUISITION (SUITE)

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

	\$
2011	1 792
2012	1 792
2013	1 792
2014	1 870
2015	1 896
Exercices subséquents	47 277
	56 419
Intérêts	(36 264)
Obligations en vertu de contrats de location-acquisition	20 155

16 – BAIL À LONG TERME

La location des installations aéroportuaires se fait au moyen d'un bail à long terme signé le 31 juillet 1992 entre Transports Canada et la Société. Depuis le 1^{er} août 1992, la Société assume les contrats de charges et bénéficie des contrats productifs en vigueur. Le bail est d'une durée ferme de 60 ans sans possibilité d'annulation, sauf en cas de défaut, et la Société jouit d'une option de renouvellement de 20 ans moyennant un préavis d'au moins 10 ans. Le bail est sur une base « absolument nette », 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 ». À cet égard, en vertu de son bail avec Transports Canada, la Société doit investir dans ses infrastructures des sommes annuelles totalisant environ 28 000 \$ (dollars de 1991). Dans l'éventualité où une insuffisance ou un excédent des sommes se produirait, le montant devrait être reporté à l'exercice suivant. Au 31 décembre 2010, la Société excède le montant minimum prescrit en vertu du bail.

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

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

Afin de venir en aide aux principaux aéroports canadiens, Transports Canada leur a offert de reporter une partie de leur loyer pour la période du 1^{er} juillet 2003 au 30 juin 2005. La Société s'est prévaluée de ce report, qui totalise 2 180 \$. Ce montant est remboursable, sans intérêt, par versements annuels égaux sur une période de 10 ans à compter du 1^{er} janvier 2006.

16 – BAIL À LONG TERME (SUITE)

La révision de la formule de loyer pour les aéroports canadiens annoncée par Transports Canada en 2005, est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2010. À compter de 2010, le loyer est calculé selon un pourcentage des revenus en utilisant un pourcentage progressif des revenus de l'aéroport, tel que 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 \$	0 %
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 %

17 – FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

La Société a introduit des frais d'améliorations aéroportuaires (« FAA ») pour tous les passagers en partance des aéroports internationaux de Montréal-Trudeau (1^{er} novembre 1997) et de Montréal-Mirabel (15 juillet 2001). Ces frais sont utilisés en totalité dans le but de financer le programme en immobilisations des aéroports internationaux de Montréal-Trudeau et de Montréal-Mirabel. Entre le 1^{er} novembre 1997 et le 31 décembre 2010, les dépenses en immobilisations cumulatives totalisaient un montant de 1 911 000 \$ (1 846 000 \$ en 2009) et excédaient de 1 041 000 \$ (1 103 000 \$ en 2009) les montants cumulatifs perçus au titre des FAA.

18 – INFORMATIONS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

Les variations des éléments du fonds de roulement se détaillent comme suit :

	2010	2009
	\$	\$
Débiteurs	(3 465)	(4 324)
Stocks	82	(330)
Frais payés d'avance	566	(1 066)
Créditeurs et charges à payer	13 443	14 593
	10 626	8 873

Les intérêts versés à même les flux de trésorerie se sont élevés à 90 009 \$ (85 943 \$ en 2009) et les intérêts encaissés à 3 131 \$ (1 877 \$ en 2009).

Au cours de l'exercice, des immobilisations ont été acquises au coût total de 68 471 \$ (186 414 \$ en 2009). De plus, des immobilisations en vertu de contrats de location-acquisition ont été acquises au coût total de 5 279 \$ (15 200 \$ en 2009).

Les acquisitions d'immobilisations incluses dans les créditeurs et charges à payer totalisent 28 206 \$ (44 517 \$ en 2009).

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2010 (en milliers de dollars)

19 – IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

Au 31 décembre, les principaux éléments inclus dans les impôts futurs sont les suivants :

	2010	2009
	\$	\$
Passif		
Placements	1 276	1 320
Actif		
Avantages fiscaux liés à des pertes autres qu'en capital reportées aux exercices à venir	277	264
Avantages fiscaux liés aux dépenses de recherche et de développement	99	99
Immobilisations	328	385
	704	748
	572	572

Au 31 décembre 2010, la filiale a cumulé des pertes autres qu'en capital de 1 029 \$ disponibles pour réduire le bénéfice imposable des exercices futurs. Le montant et l'échéance de ces pertes sont les suivants : 362 \$ en 2014, 172 \$ en 2015, 95 \$ en 2029 et 400 \$ en 2030. De plus, la filiale disposait de pertes en capital nettes de 4 072 \$ pour lesquelles aucun avantage fiscal n'a été comptabilisé.

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

20 – AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Depuis le 1^{er} août 1992, la Société offre un régime de retraite à prestations déterminées aux salariés embauchés depuis cette date et aux salariés ayant transféré leurs droits acquis dans le cadre du régime de leur employeur précédent, le gouvernement du Canada – Transports Canada, au régime de retraite de la Société. Le régime prévoit des prestations aux salariés prenant leur retraite, qui sont fondées sur la durée de leur service et sur la rémunération moyenne des six meilleures années. La Société offre également un régime de retraite supplémentaire à prestations déterminées pour les dirigeants désignés de la Société.

La Société offre aussi un volet à cotisations déterminées. Tout nouvel employé embauché sera désormais assujéti à ce volet du régime. Au 31 décembre 2010, les cotisations au titre du régime de retraite à cotisations déterminées totalisent 305 \$ (129 \$ en 2009).

Total des paiements en trésorerie

Le total des paiements en trésorerie au titre des avantages sociaux futurs pour 2010, qui est constitué des cotisations de la Société à ses régimes de retraite capitalisés et des cotisations au régime à cotisations déterminées, se chiffre à 10 537 \$ (8 816 \$ en 2009), dont 153 \$ (186 \$ en 2009) versés directement par l'employeur à certains retraités.

	2010	2009
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées au début	183 186	146 603
Coût des services rendus de la période	4 861	3 154
Cotisations salariales	2 286	2 149
Intérêts	11 644	11 110
Prestations versées	(8 054)	(7 557)
Pertes actuarielles	13 070	27 727
Obligation au titre des prestations constituées à la fin	206 993	183 186

20 – AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

	2010	2009
	\$	\$
Actif		
Juste valeur au début	171 286	141 836
Cotisations patronales	10 232	8 687
Cotisations salariales	2 286	2 149
Rendement réel de l'actif	16 136	26 171
Prestations versées	(8 054)	(7 557)
Juste valeur à la fin	191 886	171 286

	2010	2009
	\$	\$
Actif au titre des prestations constituées		
Situation de capitalisation – déficit	(15 107)	(11 900)
Pertes actuarielles non amorties	39 763	32 993
Coût non amorti des services passés	885	1 049
Actif transitoire non amorti	(1 407)	(1 875)
	24 134	20 267

Les principales hypothèses actuarielles utilisées sont les suivantes :

	2010	2009
	%	%
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre		
Taux d'actualisation	5,50	6,25
Taux de croissance de la rémunération	3,50	3,75
Coût des prestations pour les exercices terminés le 31 décembre		
Taux d'actualisation	6,25	7,50
Taux de rendement prévu de l'actif	6,50	6,50
Taux de croissance de la rémunération	3,75	3,75

Le coût des prestations constaté de l'exercice est donc le suivant :

	2010	2009
	\$	\$
Coût des services rendus de l'exercice	4 861	3 154
Intérêts	11 644	11 110
Rendement réel de l'actif	(16 136)	(26 171)
Pertes actuarielles sur les obligations	13 070	27 727
Coût des prestations avant ajustements	13 439	15 820
Ajustements – nature à long terme		
Rendement de l'actif du régime	4 959	16 959
Pertes actuarielles	(11 729)	(26 927)
Coût des services passés	164	164
Actif transitoire	(468)	(468)
Coût des prestations constaté	6 365	5 548

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2010 (en milliers de dollars)

20 – AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

Date des évaluations des régimes à prestations déterminées

La Société évalue son obligation au titre des prestations constituées et la juste valeur des actifs des régimes pour les besoins de la comptabilité au 31 décembre de chaque année. Les dates des évaluations actuarielles les plus récentes ainsi que celles des prochaines évaluations obligatoires aux fins de capitalisation pour les régimes capitalisés sont les suivantes :

	Date de l'évaluation actuarielle la plus récente	Date de l'évaluation actuarielle obligatoire
Régime de retraite à prestations déterminées des salariés	31 décembre 2009	31 décembre 2010
Régime de retraite supplémentaire pour les dirigeants désignés	31 décembre 2010	31 décembre 2011

Composition des actifs des régimes

	2010	2009
	%	%
Titres de capitaux propres	67,6	66,3
Titres de créances	24,6	27,9
Titres immobiliers	4,9	4,8
Autres	2,9	1,0
Total	100,0	100,0

Les montants présentés ci-dessus quant à l'obligation au titre des prestations constituées et à la juste valeur des actifs des régimes au 31 décembre comprennent les montants suivants relativement au régime qui n'est pas entièrement capitalisé :

	2010	2009
	\$	\$
Juste valeur des actifs du régime	191 886	167 684
Obligation au titre des prestations constituées	206 993	179 935
Situation de capitalisation – déficit	(15 107)	(12 251)

21 – INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU CAPITAL

Objectifs et politiques de gestion des risques financiers

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

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

21 – INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU CAPITAL (SUITE)

Juste valeur et classement des instruments financiers

Au 31 décembre, le classement des instruments financiers ainsi que leur valeur comptable et leur juste valeur respective se détaillent comme suit :

2010

	Valeur comptable				Juste valeur
	Détenus à des fins de transaction	Placements détenus jusqu'à leur échéance	Prêts et créances	Autres passifs financiers	
	\$	\$	\$	\$	\$
Actifs financiers					
Encaisse	40 370	—	—	—	40 370
Encaisse affectée	48 333	—	—	—	48 333
Placements	103 311	—	—	—	103 311
Débiteurs	—	—	27 896	—	27 896
Subvention gouvernementale	—	—	3 750	—	3 750
Obligations provinciales	—	150 079	—	—	150 786
	192 014	150 079	31 646	—	374 446
Passifs financiers					
Créditeurs et charges à payer	—	—	—	127 259	127 259
Obligations à long terme	—	—	—	1 512 292	1 708 452
	—	—	—	1 639 551	1 835 711

2009

	Valeur comptable				Juste valeur
	Détenus à des fins de transaction	Placements détenus jusqu'à leur échéance	Prêts et créances	Autres passifs financiers	
	\$	\$	\$	\$	\$
Actifs financiers					
Encaisse	82 350	—	—	—	82 350
Encaisse affectée	43 825	—	—	—	43 825
Placements	49 992	—	—	—	49 992
Débiteurs	—	—	24 431	—	24 431
Autres placements	25 247	—	—	—	25 247
	201 414	—	24 431	—	225 845
Passifs financiers					
Créditeurs et charges à payer	—	—	—	130 127	130 127
Obligations à long terme	—	—	—	1 365 043	1 433 438
	—	—	—	1 495 170	1 563 565

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2010 (en milliers de dollars)

21 – INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU CAPITAL (SUITE)

Les méthodes et hypothèses suivantes ont été utilisées pour déterminer la juste valeur estimative de chaque catégorie d'instruments financiers :

- La juste valeur des placements, des débiteurs et des créditeurs et charges à payer est comparable à leur valeur comptable, étant donné leurs échéances à court terme;
- La juste valeur de la subvention gouvernementale est comparable à sa valeur comptable étant donné qu'elle porte intérêt au taux du marché;
- La juste valeur des obligations provinciales a été déterminée selon les cours de marché disponibles;
- La juste valeur des obligations à long terme a été déterminée selon les cours de marché disponibles.

Les produits et les charges liés à des actifs financiers et à des passifs financiers s'établissent comme suit :

	Revenus d'intérêts	
	2010	2009
	\$	\$
Encaisse	373	382
Placements	459	547
Obligations provinciales	2 075	—
Autres	318	365
	3 225	1 294
	Mauvaises créances	
	2010	2009
	\$	\$
Débiteurs	—	(39)
	Gain	
	2010	2009
	\$	\$
Autres placements	(1 733)	—
	Charge d'intérêts	
	2010	2009
	\$	\$
Obligations à long terme	91 130	77 629

Hiérarchie des évaluations à la juste valeur

La hiérarchie qui s'applique dans le cadre de la détermination de la juste valeur exige l'utilisation de données observables sur le marché chaque fois que de telles données existent. Un instrument financier est classé au niveau le plus bas de la hiérarchie pour lequel une donnée importante a été prise en compte dans l'évaluation de la juste valeur.

21 – INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU CAPITAL (SUITE)

La hiérarchie des évaluations à la juste valeur se compose des niveaux suivants :

Niveau 1 : Les prix (non rajustés) cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou passifs identiques;

Niveau 2 : Les données autres que les prix cotés visés au niveau 1, qui sont observables pour l'actif ou le passif, directement (à savoir des prix) ou indirectement (à savoir des dérivés de prix);

Niveau 3 : Les données relatives à l'actif ou au passif qui ne sont pas fondées sur des données de marché observables (données non observables).

Le tableau suivant présente les instruments financiers évalués à la juste valeur au bilan consolidé sur une base récurrente au 31 décembre, classés selon la hiérarchie d'évaluation :

	2010			
	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
	\$	\$	\$	\$
Actifs financiers				
Encaisse	40 370	—	—	40 370
Encaisse affectée	48 333	—	—	48 333
Placements	99 946	—	3 365	103 311
	188 649	—	3 365	192 014
	2009			
	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
	\$	\$	\$	\$
Actifs financiers				
Encaisse	82 350	—	—	82 350
Encaisse affectée	43 825	—	—	43 825
Placements	49 992	—	—	49 992
Autres placements	—	—	25 247	25 247
	176 167	—	25 247	201 414

Le tableau qui suit présente les changements survenus dans le niveau 3 au et pour l'exercice terminé le 31 décembre. La Société classe les instruments financiers dans le niveau 3 lorsque la technique d'évaluation est fondée sur au moins une donnée d'entrée significative qui n'est pas observable ou en raison d'un manque de liquidité de certains marchés. Il se peut que la technique d'évaluation soit aussi basée en partie sur des données d'entrée observables. Les gains et pertes présentés ci-dessous peuvent donc inclure des changements de juste valeur basés sur des données observables et non observables.

	2010	2009
	\$	\$
Juste valeur au 1 ^{er} janvier	25 247	32 237
Remboursement de capital et d'intérêts	(59)	(6 990)
Gain réalisé	1 553	—
Gain non réalisé	180	—
Vente des autres placements	(23 556)	—
Juste valeur au 31 décembre	3 365	25 247

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2010 (en milliers de dollars)

21 – INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU CAPITAL (SUITE)

Risque de change

La Société est exposée au risque de change en raison de l'encaisse, des débiteurs ainsi que des créditeurs et charges à payer libellés en devises autres que le dollar canadien, qui est la monnaie fonctionnelle de la Société. Au 31 décembre, des actifs et des passifs libellés en devises, convertis en dollars canadiens à la date de clôture, s'établissent comme suit :

	2010		2009
	\$ US	\$ US	€
	\$ CA	\$ CA	\$ CA
Encaisse et débiteurs	1 536	62	—
Créditeurs et charges à payer	150	128	729

Au 31 décembre 2010, 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.

Risque de taux d'intérêt

Les obligations à long terme de la Société portent intérêt à des taux fixes. Par conséquent, la Société n'est pas exposée au risque de flux de trésorerie, qui en général résulte des fluctuations des taux d'intérêt sur le marché.

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 obligations à long terme de la Société sont exposées à un risque de variation de leur juste valeur en raison des fluctuations des taux d'intérêt sous-jacents. La Société n'utilise pas d'instruments financiers dérivés pour atténuer ce risque. L'application d'une analyse de sensibilité n'aurait pas d'impact significatif sur ce risque.

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 au bilan consolidé de la Société pour ses actifs financiers exposés au risque de crédit, 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 l'encaisse, l'encaisse affectée, les placements, les débiteurs et les obligations provinciales.

Le risque de crédit associé à la subvention gouvernementale est considéré comme négligeable.

Encaisse, encaisse affectée, placements et obligations provinciales

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 ainsi que la cote de crédit acceptable et les échéances maximales de certains types d'instruments d'investissement.

Le risque de crédit lié à l'encaisse, à l'encaisse affectée, aux placements et aux obligations provinciales 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.

21 – INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU CAPITAL (SUITE)

Débiteurs

Le risque de crédit lié aux 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 débiteurs est aussi réduit au minimum par le fait que la Société exige des dépôts de garantie de certains clients. De plus, une partie des produits des activités aéronautiques est facturée et perçue à l'avance, avant même que les services ne soient rendus. La provision pour créances douteuses est maintenue conformément au risque de crédit, aux tendances historiques, à la conjoncture générale et aux autres informations, comme il est décrit ci-après, et est prise en compte dans les états financiers consolidés.

Le tableau suivant présente une analyse de la chronologie des débiteurs :

	2010	2009
	\$	\$
Courant	8 741	3 532
Créances de 30 à 60 jours	638	979
Créances de 61 à 90 jours	161	131
Créances de plus de 90 jours	479	(268)
	10 019	4 374
Provision pour créances douteuses	(200)	(226)
Solde au 31 décembre	9 819	4 148

La Société fait des estimations et pose des hypothèses afin de déterminer la provision pour créances douteuses appropriée. Les débiteurs impayés pendant une période dépassant celle prévue dans les modalités de paiement convenues sont considérés en souffrance. La Société détermine sa provision en tenant compte de nombreux facteurs, notamment la durée pendant laquelle les débiteurs sont en souffrance, la capacité actuelle du client d'honorer son obligation à l'égard de la Société, les résultats historiques, la conjoncture générale et le secteur d'activité dans son ensemble. La Société radie les débiteurs lorsqu'elle détermine qu'ils sont irrécouvrables et tout paiement reçu par la suite sur ces débiteurs est crédité aux résultats consolidés. La provision pour créances douteuses est calculée principalement selon une identification spécifique des débiteurs.

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 créditeurs et charges à payer 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 d'encaisse 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 remplir ses obligations dans un avenir prévisible.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2010 (en milliers de dollars)

21 – INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU CAPITAL (SUITE)

Le tableau qui suit établit les obligations financières de la Société pour les cinq prochains exercices et les exercices subséquents :

	Obligations en vertu de contrats de location-acquisition	Obligations à long terme	Engagements	Créditeurs et charges à payer	Total
	\$	\$	\$	\$	\$
Échéance courante	1 792	2 951	23 025	127 259	155 027
2012	1 792	153 854	13 678	—	169 324
2013	1 792	4 835	8 178	—	14 805
2014	1 870	5 898	2 591	—	10 359
2015	1 896	7 051	642	—	9 589
Exercices subséquents	47 277	1 371 073	—	—	1 418 350

Compte tenu de la disponibilité du financement de la Société, de son encaisse disponible, y compris de son encaisse affectée et de ses placements, ainsi que du calendrier de ses versements, la direction évalue que le risque de liquidité de la Société est faible.

Gestion du capital

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

La structure du capital de la Société comprend l'encaisse et l'encaisse affectée, les placements, les obligations provinciales et les obligations à long terme. 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 :

	2010	2009
	\$	\$
Obligations à long terme	1 512 292	1 365 043
Encaisse et encaisse affectée	(88 703)	(126 175)
Placements	(103 311)	(49 992)
Obligations provinciales	(150 079)	—
Autres placements	—	(25 247)
	(342 093)	(201 414)
	1 170 199	1 163 629

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

21 – INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU CAPITAL (SUITE)

Dans la réalisation des principaux objectifs décrits ci-dessus, la Société prend des mesures pour maintenir et accroître son BAIIA. Ces mesures comprennent principalement le lancement de nouveaux services et l'amélioration connexe des installations aéroportuaires.

Le BAIIA est une mesure financière non conforme aux PCGR et qui n'a pas de sens prescrit par ces derniers. Il est donc peu probable que l'on puisse le comparer avec des mesures similaires présentées par d'autres sociétés. Le BAIIA a pour objet d'apporter de l'information supplémentaire et ne devrait pas être considéré isolément ou comme substitut aux autres mesures de rendement financier calculées selon les PCGR. Le BAIIA est utilisé par la direction comme indicateur pour évaluer la performance opérationnelle.

La Société définit le BAIIA comme l'excédent (l'insuffisance) des produits par rapport aux charges avant : i) frais financiers nets des revenus d'intérêts; ii) l'amortissement des immobilisations et des avantages incitatifs relatifs aux baux; iii) les impôts; et iv) le gain sur les autres placements.

Le tableau suivant présente le rapprochement du BAIIA, mesure financière non conforme aux PCGR, avec l'insuffisance des produits par rapport aux charges mesurée selon les PCGR :

	2010	2009
	\$	\$
Insuffisance des produits par rapport aux charges	(15 929)	(8 989)
Ajustements :		
Frais financiers	92 789	78 566
Frais financiers inclus dans les frais d'exploitation	1 357	1 097
Produits d'intérêts inclus dans les autres produits	(3 181)	(1 269)
Amortissement	90 307	82 061
Gain sur les autres placements	(1 733)	—
BAIIA	163 610	151 466

La Société gère son capital en surveillant la cote de crédit émise par des agences de notation de crédit indépendantes et en analysant certains indicateurs financiers tels que le ratio de la dette par passager embarqué.

La Société, dans le cadre de son plan stratégique quinquennal, utilise le ratio dette par passager embarqué comme indicateur de performance, notamment lors de la détermination des sommes pouvant être investies dans son programme d'immobilisations au cours des années à venir. En effet, le ratio dette par passager embarqué constitue un des facteurs importants examiné par les agences de notation de crédit lors de la détermination de la cote de crédit de la Société.

La Société définit la dette comme étant la somme des obligations à long terme, incluant la portion court terme.

La dette par passager embarqué s'élève à 234 \$ au 31 décembre 2010 (225 \$ au 31 décembre 2009). Cette variation est expliquée par l'émission d'une nouvelle série d'obligations à revenus (voir la note 14) compensée par une augmentation du nombre de passagers embarqués, consécutive à la reprise de l'activité économique en 2010.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2010 (en milliers de dollars)

21 – INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU CAPITAL (SUITE)

Tous les emprunts contractés par la Société sont garantis aux termes d'un acte de fiducie qui établit la garantie habituelle et un ensemble de clauses restrictives courantes à l'avantage des prêteurs. La garantie comprend des fonds de réserve, un fonds d'urgence pour l'exploitation et la maintenance et une hypothèque sur l'universalité des biens actuels et futurs de la Société. Le fonds de réserve affecté au service de la dette est financé à même les produits de chaque émission d'obligations. L'acte de fiducie précise également les placements autorisés pour les fonds de réserve. La Société est tenue de maintenir un fonds de réserve affecté au service de la dette correspondant au total du capital et des paiements d'intérêts à verser pendant la période de six mois suivant la date du bilan.

Par ailleurs, la Société est assujettie à une clause restrictive externe concernant ses obligations à long terme. La Société doit maintenir un ratio du service de la dette brute égal ou supérieur à 1,25 jusqu'au remboursement complet des obligations et un ratio du service de la dette égal ou supérieur à 1,00. L'acte de fiducie de la Société définit ces deux ratios comme suit :

- Le ratio du service de la dette brute s'entend de la somme i) des flux de trésorerie disponibles pour l'exercice et ii) du solde du compte des produits au début de l'exercice, divisée par le montant du service de la dette pour cet exercice;
- Le ratio du service de la dette s'entend i) des flux de trésorerie disponibles pour l'exercice divisés par ii) le montant du service de la dette pour cet exercice.

Les flux de trésorerie disponibles sont définis comme étant l'excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges avant frais financiers et amortissement. Le solde du compte des produits est défini comme étant la somme de l'encaisse, des placements et des montants disponibles sur la facilité de crédit. Le montant du service de la dette est défini comme étant le total des frais financiers moins les revenus d'intérêts plus les versements en capital sur les obligations à long terme pour l'exercice.

Aux 31 décembre 2010 et 2009, la Société respecte les diverses clauses restrictives financières. Le ratio du service de la dette brute s'établit à 4,73 (5,86 au 31 décembre 2009) et celui du service de la dette s'établit à 1,80 (1,56 au 31 décembre 2009).

La Société surveille régulièrement sa conformité aux clauses restrictives financières externes, et fait rapport au conseil d'administration trimestriellement sur le respect de ces dernières.

La Société n'est pas assujettie, en vertu de règles extérieures, à toute autre exigence concernant le capital.

La Société n'a pas modifié sa stratégie de gestion du capital par rapport à celle de 2009.

22 – ENGAGEMENTS

En 2009, la Société a signé un contrat avec le ministère des Transports du Québec pour officialiser son engagement de prendre en charge 8,93 % des coûts, jusqu'à un maximum de 20 000 \$, associés au réaménagement de l'échangeur Dorval. Ce projet contribuera à améliorer l'accès routier aux installations de Montréal-Trudeau puisque de nouvelles rampes d'accès seront installées afin de relier directement les autoroutes 20 et 520 à Montréal-Trudeau. Les contributions estimées s'élèvent à 5 171 \$ en 2011, à 3 737 \$ en 2012 et à 2 348 \$ en 2013.

22 – ENGAGEMENTS (SUITE)

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

	\$
2011	17 854
2012	9 941
2013	5 830
2014	2 591
2015	642
	36 858

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 14 830 \$. Il est estimé qu'au cours de l'année 2011 la Société contractera des engagements pour l'acquisition et la construction d'immobilisations totalisant approximativement 165 000 \$.

De plus, la Société a émis des lettres de crédit reliées à ses régimes de retraite. Au 31 décembre 2010, le montant des lettres de crédit s'élève à 18 466 \$ (11 473 \$ en 2009).

23 – ÉVENTUALITÉS

Dans le cours normal de ses activités, la Société fait l'objet de procédures judiciaires comportant des demandes financières, lesquelles sont contestées. La direction estime que le règlement de ces demandes n'aura pas d'incidence négative importante sur la situation financière consolidée de la Société.

24 – ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DU BILAN

En février 2011, la Société a renégocié les modalités de sa facilité de crédit obtenue auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes et a augmenté la limite de cette dernière, la faisant passer de 70 000 \$ à 150 000 \$. Cette facilité de crédit a été renouvelée jusqu'au 4 avril 2014 et portera intérêt au taux des acceptations bancaires majoré d'une prime de 85 points de base. Les frais d'attente seront calculés à un taux annuel de 21,25 points de base sur le montant inutilisé de la facilité de crédit. Les lettres de crédit émises à partir de cette facilité de crédit seront soumises aux mêmes conditions que la facilité de crédit.

De plus, le 1^{er} janvier 2011, la Société a augmenté de 1 135 \$ une de ses lettres de crédit reliée au régime de retraite. À cette date, le montant des lettres de crédit émises s'élève donc à 19 601 \$.

25 – CHIFFRES DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

Certaines données correspondantes fournies pour l'exercice précédent ont été reclassées en fonction de la présentation adoptée pour le présent exercice.

LES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



RÉAL RAYMOND ^{1, 4}
Président du Conseil
Administrateur de sociétés



LAURENT N. BENARROUS
Administrateur
Directeur général,
Avison Young, Québec



ROBERT BIBEAU
Administrateur
Président,
Schokbeton Québec Inc.



ROBERT BOUCHARD ^{2, 3}
Administrateur
Président du Comité
de gouverne des régimes
de retraite
Administrateur de sociétés



JEAN-JACQUES BOURGEAULT ^{2, 3}
Administrateur
Administrateur de sociétés



JAMES C. CHERRY
Administrateur
Président-directeur général,
Aéroports de Montréal



JEAN-PIERRE DESROSIERS ^{2, 3, 5}
Administrateur
Associé,
Fasken Martineau DuMoulin



MICHÈLE GOUIN
Administrateur
Associée,
BCF S.E.N.C.R.L.



ISABELLE HUDON ¹
Administrateur
Présidente,
Financière Sun Life Québec



NORMAND LEGAULT ⁶
Administrateur
Administrateur de sociétés



MARIO MESSIER ¹
Administrateur
Coprésident,
Thibault, Messier, Savard
et Associés Inc.



MADELEINE PAQUIN ¹
Administrateur
Présidente et chef
de la direction,
Logistec Corporation



PIERRE PILOTE ^{1, 7}
Administrateur
Président du Comité
de régie d'entreprise
et des ressources humaines
Associé,
Gowling Lafleur Henderson



DANIELLE POUDRETTE ⁸
Administrateur
Administrateur de sociétés



RAYMOND REID ²
Administrateur
Président du Comité
de vérification
Administrateur de sociétés

¹ Membre du Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines

² Membre du Comité de vérification

³ Membre du Comité de gouverne des régimes de retraite

⁴ Nomination de Réal Raymond comme président du Conseil d'administration en septembre 2010

⁵ Nomination de Jean-Pierre Desrosiers en novembre 2010

⁶ Nomination de Normand Legault en juillet 2010

⁷ Nomination de Pierre Pilote comme président du Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines en novembre 2010

⁸ Nomination de Danielle Poudrette en novembre 2010

GOUVERNANCE

PRATIQUES EN MATIÈRE DE RÉGIE D'ENTREPRISE

Bien que non assujettie aux règles de gouvernance qui régissent les compagnies publiques, Aéroports de Montréal adhère aux pratiques imposées à ces dernières en les adaptant à son statut de société sans capital-actions. Par conséquent, les pratiques existantes chez Aéroports de Montréal se conforment aux normes contenues au Règlement 58-101 et à l'Instruction Générale 58-201 connexe qui exigent qu'une compagnie communique les renseignements sur ses pratiques de régie d'entreprise. Pour plus de détails, consulter www.admtl.com.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

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

administrateur donné ne dépasse pas neuf (9) ans ou, par dérogation à ce qui précède, n'excède pas douze (12) ans.

Le Conseil d'administration s'est réuni à 9 occasions en 2010 et les aspects les plus importants du plan stratégique de la Société ont été traités par ses membres. Par ailleurs, le Conseil a procédé au renouvellement du mandat de deux (2) administrateurs qui venait à échéance en cours d'exercice, ainsi qu'à la nomination de trois (3) nouveaux administrateurs. Le Conseil a également procédé à la nomination d'un nouveau président du Conseil d'administration et d'un nouveau président du Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines.

Les dossiers des investissements requis par la croissance du trafic passagers et ceux des accès routiers et ferroviaires à l'aéroport Montréal-Trudeau demeurent des enjeux importants et continuent de faire l'objet d'une attention particulière.

LE COMITÉ DE VÉRIFICATION

Formé exclusivement d'administrateurs externes, le Comité de vérification apporte son concours au Conseil dans plusieurs domaines importants pour la Société, notamment : les risques d'entreprise ; les affaires financières, dont les budgets, les contrôles financiers, la vérification et les rapports trimestriels ; les programmes d'immobilisations et l'environnement. Outre ses responsabilités quant aux états financiers et à la vérification externe, le Comité de vérification s'assure de la conformité de l'exécution de tous les programmes en regard des budgets et des échéanciers, ainsi que du respect des politiques et des procédures de l'entreprise applicables dans le cadre de l'exécution de ces programmes, notamment celles qui régissent l'acquisition de biens et de services.

Au cours de l'année 2010, le Comité de vérification a supervisé l'évolution du dossier des accès routiers et ferroviaires, procédé à un exercice de vérification interne et revu les politiques de gestion des contrats de dépenses et des contrats de revenus. Le Comité a également suivi de près l'évolution des résultats financiers de la Société tout au long de l'exercice et a analysé et revu le budget d'immobilisations et le budget d'exploitation pour 2011 de manière spécifique et détaillée.

LE COMITÉ DE RÉGIE D'ENTREPRISE ET DES RESSOURCES HUMAINES

Formé exclusivement d'administrateurs externes, le Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines apporte son appui au Conseil notamment sur les questions relatives à la stratégie de l'entreprise et à son plan stratégique, à son organisation et à sa structure. Il recommande au Conseil d'administration la politique de rémunération des employés ainsi que la rémunération, les objectifs et l'attribution des bonis du président-directeur général ; il détermine la rémunération, les objectifs et les bonis des relevants du président-directeur général et fait rapport au Conseil d'administration. Le Comité examine également le mode de fonctionnement du Conseil et de ses comités, les relations entre le Conseil et la direction ainsi que les relations entre l'entreprise, la communauté et les autorités politiques. Il fait rapport au Conseil régulièrement sur l'exécution de ce programme de travail ainsi que sur toute question relative à son mandat.

Dans le cadre de ses travaux, le Comité de régie d'entreprise a recommandé le renouvellement du mandat de deux (2) administrateurs dont le mandat venait à échéance en cours d'exercice, ainsi que la nomination de trois (3) nouveaux administrateurs. Le Comité a également recommandé la nomination d'un nouveau président du Conseil d'administration et d'un nouveau président pour lui-même. Le Comité de régie s'est également assuré, comme il le fait systématiquement, de l'application des règles d'éthique régissant la Société. Il a veillé à l'évaluation du rendement des cadres supérieurs de la Société et participé à l'établissement des objectifs corporatifs en matière de service à la clientèle.

LE COMITÉ DE GOUVERNE DES RÉGIMES DE RETRAITE

Créé en 2009 et formé exclusivement d'administrateurs et d'un expert externes, le Comité de gouverne appuie le Conseil d'administration d'Aéroports de Montréal dans l'exercice de son rôle de fiduciaire des régimes de retraite et dans l'acquittement de ses obligations à cet égard. Un tel appui consiste à établir et à faire approuver les objectifs et stratégies touchant l'ensemble des activités des régimes de retraite dans un cadre de gestion des risques ainsi qu'à effectuer une surveillance des activités opérationnelles qui sont déléguées à d'autres intervenants, dont le Comité de retraite, lui-même composé d'employés et de gestionnaires d'Aéroports de Montréal.

Ce faisant, il prépare les dossiers décisionnels relatifs aux régimes de retraite et plus spécifiquement quant au plan de gouverne, aux règles des régimes, à la gestion financière (placements et capitalisation) et à la conformité.

Depuis sa constitution en 2009, le Comité de gouverne a procédé à la sélection d'un membre externe spécialiste des régimes de retraite, a synchronisé ses activités avec le Comité de retraite, a élaboré et fait adopter par le Conseil d'administration un plan de gouverne des régimes de retraite.

En 2010, il a revu et élaboré une nouvelle politique de placement des fonds des régimes de retraite. La politique de placement actuellement en vigueur pour gérer les actifs de la caisse de retraite est issue d'une refonte qui s'est amorcée en 2003-2004. Les modifications qui ont été apportées aux régimes de retraite au cours des dernières années, jumelées à l'évolution des marchés financiers ainsi qu'à la faiblesse persistante des taux d'intérêt, faisaient en sorte qu'il était nécessaire de revoir en profondeur cette politique de placement. À partir de ces constats, le Comité de gouverne s'est engagé dans un processus d'analyse et de revue en profondeur de la politique de placement des régimes de retraite. Cette politique de placement a été soumise et entérinée par le Comité de retraite le 18 janvier 2011. Sous la recommandation du Comité de gouverne des régimes de retraite, elle a été approuvée par le Conseil d'administration d'ADM le 27 janvier 2011.

LE COMITÉ CONSULTATIF COMMUNAUTAIRE

Le Comité consultatif communautaire appuie le Conseil d'administration et la direction d'Aéroports de Montréal. Il a comme mandat de soumettre, lorsque requis, des observations pertinentes à l'égard de tout projet ou toute décision touchant les sujets mentionnés à l'article 40 du Code de règlements généraux.

Le Comité se compose de membres issus d'organismes s'intéressant au développement aéroportuaire et représentant les diverses régions du Grand Montréal. Le Comité relève du président-directeur général. Le budget de fonctionnement du Comité est déterminé annuellement par le Conseil d'administration. Les membres sont nommés pour un mandat d'une durée de trois ans, renouvelable.

En 2010, le Comité consultatif communautaire s'est réuni à deux reprises et a discuté des grands enjeux de la Société. Plus spécifiquement, le Comité a continué de suivre l'évolution du dossier des accès routiers et ferroviaires à l'aéroport Montréal-Trudeau.

LES MEMBRES DU COMITÉ CONSULTATIF COMMUNAUTAIRE

François Alepin, Alepin Gauthier, Avocats

Yves Beauchamp, École de technologie supérieure

Pierre Bellerose, Tourisme Montréal

Sylvain Berthiaume, MRC et CLD de Marguerite d'Youville (Lajemmerais)

Jean Bertrand, Ville de Montréal

Diane Bouchard, CLD du Bas-Richelieu

Robert M. Bourbeau, Cité de Dorval

William E. Brown, Association des hôtels du Grand Montréal

Pierre Desroches, Laval Technopole

Marie-Claire Dumas, Conférence régionale des élus de Montréal

Sam Elkas, ancien ministre des Transports du Québec, vice-président du Comité

André Gamache, École de technologie supérieure, président du Comité

Jacques Girard, Centre financier international – Montréal

André Leclerc, Kéroul

Denis Leclerc, Ecotech Québec

Louise Millette, École Polytechnique de Montréal

Louis Prud'homme, Ville de Mirabel

Michel Thibault, Conseil régional FTQ Montréal-Métropolitain

Jean-Luc Trahan, Commission des partenaires du marché du travail (C.P.M.T.)

Marc Tremblay, Palais des congrès de Montréal

Elizabeth Tropea, Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal

Marc Valade, Conférence régionale des élus de Lanaudière

Richard Vézina, Raymond Chabot Grant Thornton

RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS POUR L'ANNÉE 2010

Nom	Présences Conseil d'administration	Présences Comité de régie d'entreprise	Présences Comité de vérification	Présences Comité de gouverne des régimes de retraite	Honoraires	Jetons	Total
					\$	\$	\$
Laurent Benarrous	9				12 000	7 500	19 500
Robert Bibeau	8				12 000	7 500	19 500
Robert Bouchard Président du Comité de gouverne des régimes de retraite	9		9	8	16 000	24 000	40 000
Jean-Jacques Bourgeault	9		9	8	12 000	24 000	36 000
James C. Cherry	9				—	—	—
Jean-Pierre Desrosiers	s.o.		s.o.	s.o.	1 000	—	1 000
Michèle Gouin	9				12 000	7 500	19 500
Robert Guay	9			7	11 000	15 500	26 500
Isabelle Hudon	8	1			12 000	8 500	20 500
Charles Lapointe Président du Comité de régie	8	8			14 667	14 000	28 667
Normand Legault	2				6 000	2 500	8 500
Pierre Martin ¹ Président du Conseil	4	5	6		45 000	—	45 000
Mario Messier	8	1			12 000	8 500	20 500
Madeleine Paquin	8	6			12 000	11 500	23 500
Pierre Pilote	8	5			12 333	12 500	24 833
Danielle Poudrette	s.o.				1 000	—	1 000
Réal Raymond Président du Conseil	8	4	2		38 000	6 000	44 000
Raymond Reid Président du Comité de vérification	9		9		16 000	16 000	32 000
Total					245 000	165 500	410 500

¹ Président du Conseil jusqu'au 13 juin 2010

RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

Le salaire annuel du président et des autres membres du Comité de direction varie de 178 000 \$ à 396 000 \$. De plus, une somme de 431 558 \$ a été payée à titre de boni de performance.

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

Jean-Pierre Desrosiers, Technologies D-Box Inc., **Madeleine Paquin**, Logistec Corporation, Canadian Pacific Railway
Réal Raymond, Métro Inc., Héroux Devteck Inc.

PLAN STRATÉGIQUE DE CINQ ANS (2011-2015)

UNE VISION POUR LA PROCHAINE DÉCENNIE

Notre vision définit ce que nous voulons être, ce que nous voulons accomplir :

- Aéroports de Montréal vise à devenir un gestionnaire d'aéroports se classant parmi les meilleurs au monde et se distinguant par la qualité de son service à la clientèle, ainsi que par sa rigueur, son efficacité et son innovation.
- Montréal-Trudeau accentuera son rôle de porte d'entrée continentale et de plaque tournante dynamique pour le trafic passagers entre l'Europe et l'Amérique.
- Montréal-Mirabel poursuivra son développement de manière à consolider son statut de plateforme aérospatiale et logistique de calibre mondial.

Forte de son expérience et de ses réussites, Aéroports de Montréal entend reprendre ses activités de services-conseils et de gestion à contrat d'autres aéroports en misant sur son équipe chevronnée et son sens de l'innovation commerciale et technologique.

OBJECTIFS CORPORATIFS

- De concert avec nos partenaires gouvernementaux et nos prestataires de services, maintenir la satisfaction de la clientèle à un niveau élevé en exerçant un suivi rigoureux et en optimisant continuellement nos systèmes et procédures.
- Conserver auprès de la communauté la réputation d'une administration financièrement solide capable de supporter son service de la dette et son programme d'immobilisations.
- Atteindre l'autofinancement de Montréal-Mirabel en y poursuivant le développement industriel et en recherchant une nouvelle vocation pour les actifs immobiliers actuellement désaffectés.
- Devenir un employeur de choix, encourager l'innovation et doter nos employés d'outils performants.
- Réduire l'impact environnemental des activités sous notre contrôle direct et accélérer la réalisation du projet de navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville.
- Par le biais de notre filiale, saisir les opportunités d'exportation de notre savoir-faire en matière de gestion aéroportuaire dans une perspective de développement des compétences et d'accroissement des revenus non aéronautiques.

SERVICES AÉROPORTUAIRES

La prestation de services aéroportuares de qualité répondant aux besoins spécifiques de la collectivité montréalaise constitue notre raison d'être. Améliorer la fluidité des mouvements des passagers et des aéronefs, enrichir la desserte aérienne par des vols directs vers des destinations recherchées, adapter nos installations aéroportuaires aux exigences du marché et de la réglementation, tels sont quelques-uns de nos principaux défis.

En plus d'être efficaces, sûrs et sécuritaires, il importe de plus en plus que les processus aéroportuaires soient fluides. L'industrie du transport aérien, qui doit composer avec de nombreuses contraintes réglementaires, se mobilise pour simplifier et accélérer le traitement des passagers et de leurs bagages. L'aéroport Montréal-Trudeau doit ainsi poursuivre ses efforts pour demeurer un chef de file dans ce domaine, notamment par l'intégration des nouvelles technologies.

D'autre part, nous continuerons d'attirer de nouveaux transporteurs à Montréal-Trudeau et de stimuler le développement de la desserte montréalaise. Nous entendons demeurer à l'affût des occasions de croissance et tirer profit de la libéralisation du transport aérien, notamment entre le Canada et l'Europe. La concurrence entre les aéroports se faisant de plus en plus vive, nous verrons aussi à prendre les mesures appropriées pour demeurer compétitifs.

Au cours des dernières années, le trafic international a connu une forte poussée, laquelle s'est d'ailleurs poursuivie au cours de la dernière récession alors que les trafics transfrontalier et domestique reculaient. De sorte que le trafic international représente maintenant plus de 37 % du total, comparativement à 32 % en 2005. Des mesures sont prévues pour faire face à cette tendance, y compris le prolongement de la jetée internationale, l'agrandissement du hall des départs, l'augmentation de la capacité de stationnement d'aéronefs sur le tarmac, le réaménagement du parcours des passagers, notamment pour faciliter les correspondances entre le secteur international et les secteurs domestique et transfrontalier, etc.

De façon plus générale, nous veillons à assurer le développement de nos installations aéroportuaires en accord avec l'évolution des besoins de la collectivité montréalaise. C'est dans cette optique qu'ADM a entrepris la préparation du plan directeur des aéroports Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel pour la période 2013-2033.

La modernisation de l'aérogare de Montréal-Trudeau étant quasi achevée, notre priorité se tourne maintenant vers l'amélioration des accès terrestres. Les travaux de réaménagement de l'échangeur Dorval, réalisés par le ministère des Transports du Québec et auxquels nous contribuons 20 M\$, sont bien engagés, de même que nos propres travaux pour reconfigurer le réseau routier en façade de l'aérogare. Au cours des prochaines années, nous prévoyons également compléter les études techniques et environnementales reliées à la navette ferroviaire et en entreprendre la réalisation.

SERVICES IMMOBILIERS, COMMERCIAUX ET AUTRES

Dans le but de contribuer au développement économique de la région montréalaise, Aéroports de Montréal entend continuer de stimuler le développement industriel sur ses deux sites aéroportuaires. Des opportunités existent particulièrement dans les secteurs de l'aérospatiale et de la logistique et nos sites présentent des caractéristiques uniques. Toutefois, la mise en valeur du lot 20 (grand golf) à Montréal-Trudeau suppose l'aménagement d'infrastructures municipales telles que aqueducs, égouts, systèmes pluviaux et routes d'accès. Le développement des lots 5 et 6 et de la dernière phase du lot 12 nécessitent également l'aménagement de voies de circulation.

Du côté des services commerciaux, un plan de développement sera élaboré afin d'évaluer l'opportunité d'aménager de nouveaux espaces dans l'aérogare, particulièrement dans le secteur libéré par la relocalisation des départs transfrontaliers. De concert avec nos marchands, nous poursuivrons nos efforts pour diversifier l'offre et améliorer le service à la clientèle.

En ce qui concerne les stationnements, le remplacement des bornes d'entrée et de sortie a été complété. De plus, une analyse approfondie sera effectuée afin de déterminer la meilleure option pour la création des espaces additionnels qui pourraient être requis dans l'avenir.

L'autofinancement de Montréal-Mirabel passe par la revitalisation du complexe d'aérogare. Les revenus perçus et surtout les économies en frais d'exploitation et taxes foncières permettraient d'éliminer le déficit dans un avenir plus ou moins rapproché. La stratégie poursuivie prévoit une mise en valeur séparée de chacun des actifs au lieu du complexe dans son entier.

RESSOURCES HUMAINES ET MATÉRIELLES

Conformément à sa nouvelle vision, Aéroports de Montréal mettra en œuvre différents programmes conçus pour devenir un employeur de choix et ainsi attirer et conserver les meilleurs candidats possible, tout en continuant de cultiver l'excellence parmi ses employés existants. De même, l'entreprise entend assurer le développement des compétences et la relève dans un contexte de vieillissement des effectifs et de rareté de la main-d'œuvre.

Pour devenir un gestionnaire parmi les meilleurs au monde, l'entreprise désire également doter ses employés des meilleurs équipements et des meilleurs systèmes informatiques afin qu'ils puissent s'acquitter de leurs tâches d'une manière efficiente.

Dans cette optique, Aéroports de Montréal a entrepris une revue en profondeur de la structure et de la gouvernance de sa direction des technologies de l'information en tenant compte notamment du fait que celles-ci ont pris une ampleur considérable dans la gestion des opérations aéroportuaires.

ENVIRONNEMENT ET COLLECTIVITÉS

Dans le cadre de sa politique environnementale et de ses engagements en matière de développement durable, Aéroports de Montréal entend continuer de prendre des mesures afin de réduire l'impact environnemental des activités sous son contrôle direct. Différents programmes visant à réduire la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre sont notamment en cours. De plus, en collaboration avec les municipalités concernées, Aéroports de Montréal a pour politique de mettre en valeur les milieux naturels et de mitiger les impacts de ses projets par des programmes de plantation d'arbres.

De concert avec nos partenaires, nous entendons également continuer de gérer le climat sonore d'une manière responsable en visant un équilibre entre le maintien d'une cohabitation harmonieuse avec les collectivités riveraines et l'offre de services aériens pertinents et compétitifs.

D'autre part, nous entendons accélérer la réalisation du projet d'amélioration des services ferroviaires passagers entre l'aéroport et le centre-ville, et favoriser les transports collectifs pour accéder à l'aéroport.

Enfin, un volet important de notre mission consiste à maximiser la création d'emplois et de valeur ajoutée en développant à leur plein potentiel les actifs sous notre responsabilité et en contribuant au développement touristique et international de Montréal.



LA DIRECTION

De gauche à droite | Normand Boivin, vice-président, Exploitation aéroportuaire et développement de l'aviation | Robert Landry, vice-président, Ingénierie et construction | Philippe Rainville, vice-président, Finances et administration et chef de la direction financière | James C. Cherry, président-directeur général | Christiane Beaulieu, vice-présidente, Affaires publiques et communications | Pierre Gagnon, vice-président, Affaires juridiques et secrétaire

TRANSPARENCE

TRANSPARENCE

Aéroports de Montréal a pour principe à la fois de rendre des comptes à la collectivité, de pratiquer la transparence dans ses relations avec ses clients et ses diverses parties prenantes et de communiquer ouvertement avec le public. La Société rend compte de son administration de diverses façons, soit :

- en publiant un rapport annuel qui contient, outre les états financiers vérifiés, des informations spécifiques relatives à la régie d'entreprise, à la rémunération des administrateurs et dirigeants, et aux dérogations à la politique d'achat ;
- en publiant des rapports trimestriels 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.

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

CONSULTATION

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

Comité consultatif sur le climat sonore

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

Comité consultatif des compagnies aériennes

Ce comité constitue un forum efficace pour discuter de sujets d'intérêt commun aux transporteurs et pour les représenter officiellement lors de consultations ou de communications formelles avec ADM.

Comité des exploitants de l'aéroport

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

Plan directeur

La mise à jour du Plan directeur de l'un et l'autre aéroport doit faire l'objet de consultations auprès de divers groupes selon ce qu'ADM juge approprié, incluant le Comité consultatif communautaire. Une fois les commentaires reçus, la mise à jour doit ensuite être déposée auprès du ministre des Transports du Canada. Le Plan directeur d'ADM sera mis à jour et fera l'objet de consultations en 2012. Ce plan couvrira 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.

INFORMATION

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

- en consultant le site Web d'Aéroports de Montréal à l'adresse www.admtl.com ;
- en composant les numéros des renseignements généraux (514 394-7377 ou 1 800 465-1213) ;
- en remplissant une carte-commentaires disponible en différents endroits de l'aérogare ;
- le public voyageur peut également faire part de ses commentaires, questions ou suggestions soit par téléphone (514 633-3351), soit par télécopieur (514 394-7356) ou encore par courriel (yulclientele@admtl.com) ;
- en communiquant par écrit avec les Affaires publiques.

Aéroports de Montréal procède à des sondages sur une base continue afin de s'assurer que les services aéroportuaires répondent adéquatement aux attentes des clients ; près de 2700 passagers sont interviewés chaque trimestre sur différents aspects du service à la clientèle.

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

Conformément aux Principes d'imputabilité de Transports Canada, aux Règlements généraux et à la Politique d'acquisition de biens et services d'Aéroports de Montréal, tous les contrats supérieurs à 100 000 \$ doivent faire l'objet d'un appel d'offres public, à moins que le Conseil d'administration, pour des motifs d'efficacité et de praticabilité, n'en décide autrement. Dans tous les cas, un processus de validation du prix est systématiquement appliqué.

MOTIFS DE DÉROGATION

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

CONTRATS DE 1 M\$ ET PLUS

Valeur des contrats	Entrepreneur	Nature du contrat	Motif de l'octroi
1 206 112 \$	Cofely services inc.	Accroissement de la capacité de la salle à bagages domestique et internationale	A
1 982 757 \$	Honeywell Itée	Dernière phase de la migration du système de contrôle d'accès	A

CONTRATS DE MOINS DE 1 M\$

Motif de dérogation A

Solotech inc., Système de publidiffusion IED – Siemens Technologies du bâtiment Itée, Système avertisseur incendie – Cofely services inc., Support des applications des salles à bagages – Gastier MP inc., Déploiement de projets de sûreté – Team Eagle Ltd, Acquisition d'une souffleuse Oshkosh – Vinci Parc, Ajout d'une équipe de travail – Osler, Hoskin & Harcourt, Services juridiques – Expertronic inc., Entretien des équipements des parcs de stationnement – Koné Québec inc., Escaliers mécaniques et trottoirs roulants.

Motif de dérogation B

Cabana Séguin, Campagne d'information, stationnements – Construction Chartel inc., Agrandissement du point de fouille international – Steer Davies Gleave, Étude de revenus – Télécommunications Grimard inc., Installation d'un lien de fibres optiques unimodales – Agilysys Canada inc., Acquisition d'une tour à disques – Victrix services-conseils, Migration Share Point – IER, Acquisition d'imprimantes de codes à barres IER 400 – Cima+, Accompagnement ferroviaire (Aérotrain) – Canadian National Railway Company, Étude de capacité et infrastructure*.

* Projet d'Aéroports de Montréal Capital Inc. relatif aux services ferroviaires à partir de l'aéroport Montréal-Trudeau.

31 TRANSPORTEURS PASSAGERS

11 TRANSPORTEURS CANADIENS

Air Canada | Air Creebec | Air Inuit | Air Transat | CanJet | First Air | Porter | Provincial Airlines | Skyservice (fin mars 2010) | Sunwing | WestJet

15 TRANSPORTEURS INTERNATIONAUX

Aeromexico | Air Algérie | Air France | Air Saint-Pierre | British Airways | Corsair | Cubana de Aviación | KLM | Lufthansa Mexicana (fin août 2010) | Royal Air Maroc | Royal Jordanian | SATA Internacional | SWISS | Thomas Cook

5 TRANSPORTEURS AMÉRICAINS

American Airlines | Continental Airlines | Delta (incluant Northwest) | United Airlines | US Airways

25 TRANSPORTEURS TOUT-CARGO

Air Inuit, division Hydro-Québec | AirBridge Cargo | Ameriflight LLC | Ameristar Jet Charter | Atlas Air, Inc. | Capital Cargo International | CargoJet | Cargolux Airlines International | Castle Aviation | China Cargo Airlines | DB Schenker | Emirates | FedEx | Hapag-Lloyd Flug GMBH | Kalitta Flying Service | Kelowna Flightcraft | LAN Cargo | Morningstar Air Express | Nolinor Aviation | Polet Airlines | Prince Edward Air | Purolator | Skylink Express | UPS | USA Jet Airlines, Inc.

- destinations régulières
- destinations saisonnières

SERVICES PASSAGERS

79 DESTINATIONS RÉGULIÈRES ET 51 DESTINATIONS SAISONNIÈRES

31 DESTINATIONS INTERNATIONALES RÉGULIÈRES DANS 31 VILLES

Alger, Algérie | Amman, Jordanie | Amsterdam, Pays-Bas | Bridgetown, Barbade | Bruxelles, Belgique | Camaguey, Cuba
Cancun, Mexique | Casablanca, Maroc | Cayo Coco, Cuba | Cayo Largo, Cuba | Fort-de-France, Martinique | Francfort, Allemagne
Genève, Suisse | Holguin, Cuba | La Havane, Cuba | Londres (Heathrow), Royaume-Uni | Málaga, Espagne | Mexico, Mexique
Montego Bay, Jamaïque | Munich, Allemagne | Paris (CDG), France | Pointe-à-Pitre, Guadeloupe | Port-au-Prince, Haïti
Puerto Plata, République Dominicaine | Punta Cana, République Dominicaine | Samana, République Dominicaine | San Salvador,
Bahamas | Santa Clara, Cuba | St-Pierre, St-Pierre-et-Miquelon | Varadero, Cuba | Zurich, Suisse

51 DESTINATIONS SAISONNIÈRES

Été (21) | Athènes, Grèce | Bâle-Mulhouse, Suisse | Barcelone, Espagne | Bordeaux, France | Deer Lake, Terre-Neuve
Dublin, Irlande | Îles de la Madeleine, Québec | Lisbonne, Portugal | Londres (Gatwick), Royaume-Uni | Lyon, France
Madrid, Espagne | Marseille, France | Nantes, France | Nice, France | Paris (Orly), France | Ponta Delgada, Portugal
Rome, Italie | San Francisco, Californie | Toulouse, France | Venise, Italie | Vienne, Autriche

Hiver (30) | Acapulco, Mexique | Antigua, Antigua-et-Barbuda (début janvier 2010) | Cartagena, Colombie (début
décembre 2010) | Cienfuegos, Cuba | Cozumel, Mexique | Fort Myers, Floride | Ixtapa/Zihuatanejo, Mexique
La Ceiba, Honduras | La Romana, République Dominicaine | Liberia, Costa Rica (début décembre 2010) | Managua,
Nicaragua | Manzanillo, Cuba | Manzanillo, Mexique | Nassau, Bahamas | Panama City, Panama | Phoenix, Arizona
(début novembre 2010) | Porlamar, Vénézuëla | Providenciales, Turks & Caicos | Puerto Vallarta, Mexique | Roatan,
Honduras | Sainte-Lucie, Sainte-Lucie | Saint-Martin, Antilles néerlandaises | San Andres Island, Colombie | San José,
Costa Rica | San Juan, Puerto Rico (É.-U.) | San Salvador, El Salvador | Santiago, Cuba | Santo Domingo, République
Dominicaine | Tampa, Floride | West Palm Beach, Floride (début décembre 2010)

23 DESTINATIONS TRANSFRONTALIÈRES RÉGULIÈRES DANS 21 VILLES

Atlanta, GA | Boston, MA | Charlotte, NC | Chicago, IL | Cincinnati, OH | Cleveland, OH | Dallas/Fort Worth, TX
Denver, CO | Detroit, MI | Fort Lauderdale, FL | Hartford, CT | Houston, TX | Las Vegas, NV | Los Angeles, CA
Miami, FL | Minneapolis/St. Paul, MN | New York (JFK), NY | New York (LGA), NY | Newark, NJ
Orlando (International), FL | Philadelphie, PA | Washington (Dulles), DC | Washington (Reagan), DC

25 DESTINATIONS DOMESTIQUES RÉGULIÈRES, DONT 11 AU QUÉBEC

Bagotville, QC | Baie-Comeau, QC | Bathurst, NB | Calgary, AB | Charlottetown, PE | Chibougamau, QC
Edmonton, AB | Fredericton, NB | Halifax, NS | Kuujuaq, QC | Kuujuarapik, QC | La Grande, QC | Moncton, NB
Mont-Joli, QC | Ottawa, ON | Québec, QC | Rouyn, QC | St-Jean, NB | Sept-Îles, QC | St. John's, NL
Toronto (Island), ON | Toronto (Pearson), ON | Val-d'Or, QC | Vancouver, BC | Winnipeg, MB

English copies of this report are available from:
Public Affairs and Communications, Aéroports de Montréal
800 Leigh-Capreol Place, Suite 1000, Dorval, Québec H4Y 0A5 CANADA
Telephone: 514 394-7200 | Fax: 514 394-7356 | www.admtl.com

