

Aéroports de Montréal | R.A. | 1999





bienvenue

profil Aéroports de Montréal souhaite la bienvenue à tous ses invités. Au-delà de la simple formule de politesse, ce mot constitue un engagement. Chaque visiteur est au centre de la mission d'Aéroports de Montréal. Chaque séjour dans l'un des Aéroports internationaux de Montréal — de l'arrivée au départ, en passant par toutes les facettes de l'expérience aéroportuaire — doit être à la hauteur de ses attentes. C'est la moindre des choses quand on souhaite la bienvenue à quelqu'un avec sincérité.

revue des activités 04



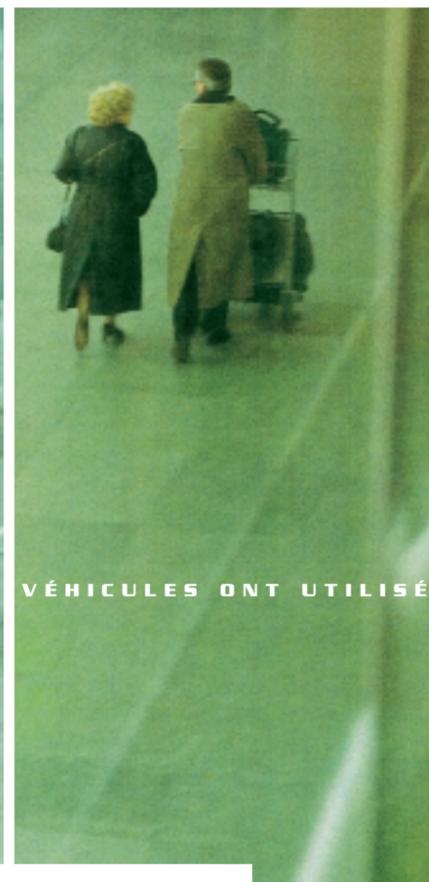
message de la présidente 22



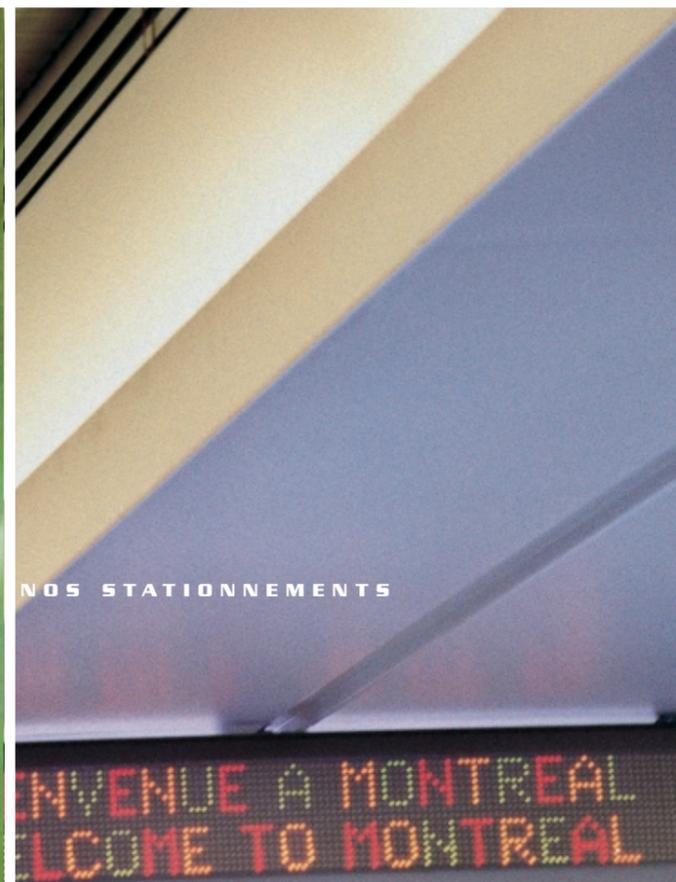
états financiers 29



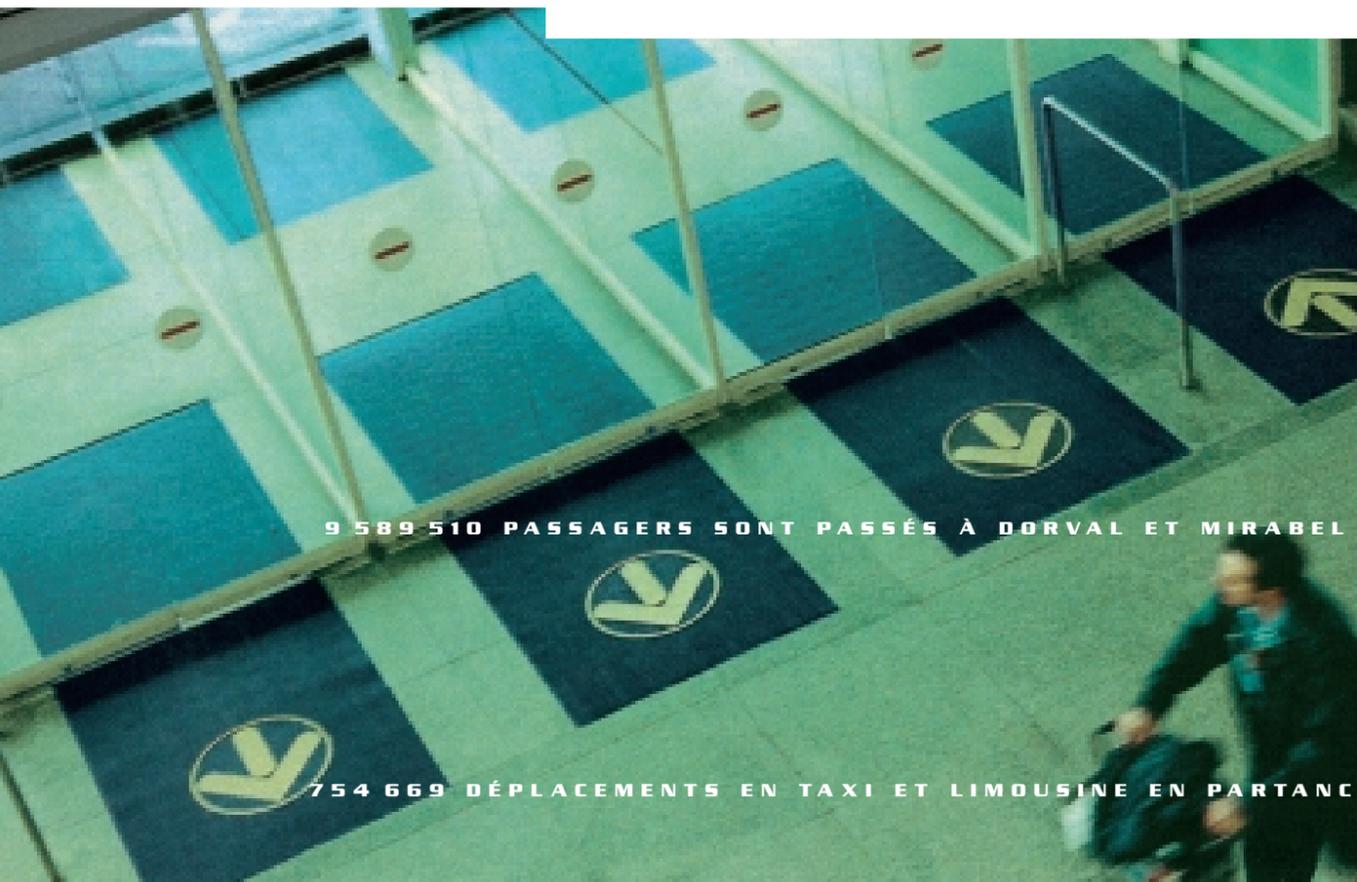
2 018 091



VÉHICULES ONT UTILISÉ



NOS STATIONNEMENTS



9 589 510 PASSAGERS SONT PASSÉS À DORVAL ET MIRABEL

754 669 DÉPLACEMENTS EN TAXI ET LIMOUSINE EN PARTANCE



DES AÉROPORTS

en toute simplicité





Revue des activités

L'exercice 1999 peut désormais être considéré comme une année charnière dans le développement d'Aéroports de Montréal et des Aéroports internationaux de Montréal-Dorval et Montréal-Mirabel. Le développement et l'expérience aéroportuaire—les axes fondamentaux de la mission d'Aéroports de Montréal—ont mobilisé les énergies et les ressources tout au long de l'année et demeurent toujours la préoccupation des membres de la direction et du personnel de l'entreprise. Cette mobilisation a joué un rôle déterminant dans les résultats exceptionnels enregistrés au terme de l'exercice, et aussi dans l'implantation d'une série de mesures et d'initiatives qui commencent déjà à porter fruit et qui contribueront au développement soutenu d'Aéroports de Montréal.

Avec une augmentation de 5,3% du nombre de passagers aux Aéroports internationaux de Montréal-Dorval et Montréal-Mirabel, au cours de l'exercice 1999, Aéroports de Montréal a connu la croissance la plus importante de tous les aéroports canadiens. Près de 9,6 millions d'invités ont ainsi utilisé les installations d'Aéroports de Montréal et on estime que l'arrêt des opérations d'InterCanadien et les appréhensions liées à l'arrivée du nouveau millénaire ont privé les deux aéroports de quelque 70 000 passagers supplémentaires. L'arrivée de nouveaux transporteurs internationaux (Taron, Royal Jordanian), l'augmentation des fréquences et la multiplication du nombre de vols et de destinations ont contribué à une augmentation de près de 5% des mouvements aériens aux Aéroports internationaux de Montréal-Dorval et Montréal-Mirabel.

Au terme de l'exercice 1999, Aéroports de Montréal a par ailleurs enregistré un taux de correspondance de l'ordre de 12%, alors qu'il atteignait 9,5% en 1998 et 6% en 1997—un indice probant de la pertinence de la stratégie de développement adoptée afin de faire de l'Aéroport international de Montréal-Dorval une plate-forme de correspondances idéalement adaptée aux besoins des transporteurs aériens et des invités. Aéroports de Montréal, en collaboration avec ses partenaires et compagnies aériennes, prévoit l'établissement de trois plages horaires de correspondances qui jouent un rôle déterminant dans la restructuration des opérations de Montréal-Dorval. Aéroports de Montréal a aussi inauguré un nouveau service de navette, l'Aérobús, qui dessert les deux sites aéroporturaires, le centre-ville et un nombre d'hôtels. Plusieurs aménagements et services pratiques sont mis à la disposition des compagnies aériennes et des voyageurs : l'Aéroshopping qui regroupe une trentaine de marchands qui offrent une gamme variée de produits et services; les bornes de la zone interactive Bell qui permettent aux voyageurs d'avoir accès sur place à Internet, au service de courrier électronique et à une foule d'autres options.

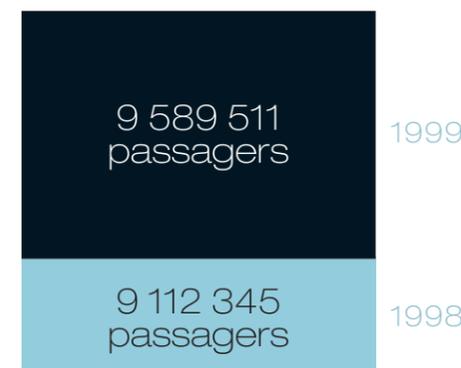
04⁰⁵

L'Aéroport international de Montréal-Dorval

L'exercice 1999 a été réussi pour l'ensemble des activités de l'Aéroport international de Montréal-Dorval. Le nombre de passagers a connu une augmentation de 4,7% au cours de cette période, et le nombre de mouvements aériens était en hausse de 6,2%. Loin de constituer un obstacle ou un frein à la qualité des services offerts à l'aérogare, ce nouvel achalandage a permis de mettre en valeur l'expérience et l'expertise des employés d'Aéroports de Montréal qui ont su relever le défi en augmentant leur productivité tout au long de l'année. À cet égard, la fin de semaine du Grand Prix automobile du Canada a constitué un événement marquant alors que l'Aéroport international de Montréal-Dorval a accueilli et servi plus de 6 000 invités en moins de quatre heures durant la soirée du dimanche 13 juin, et enregistré, le lendemain, une journée record de plus de 15 000 invités.

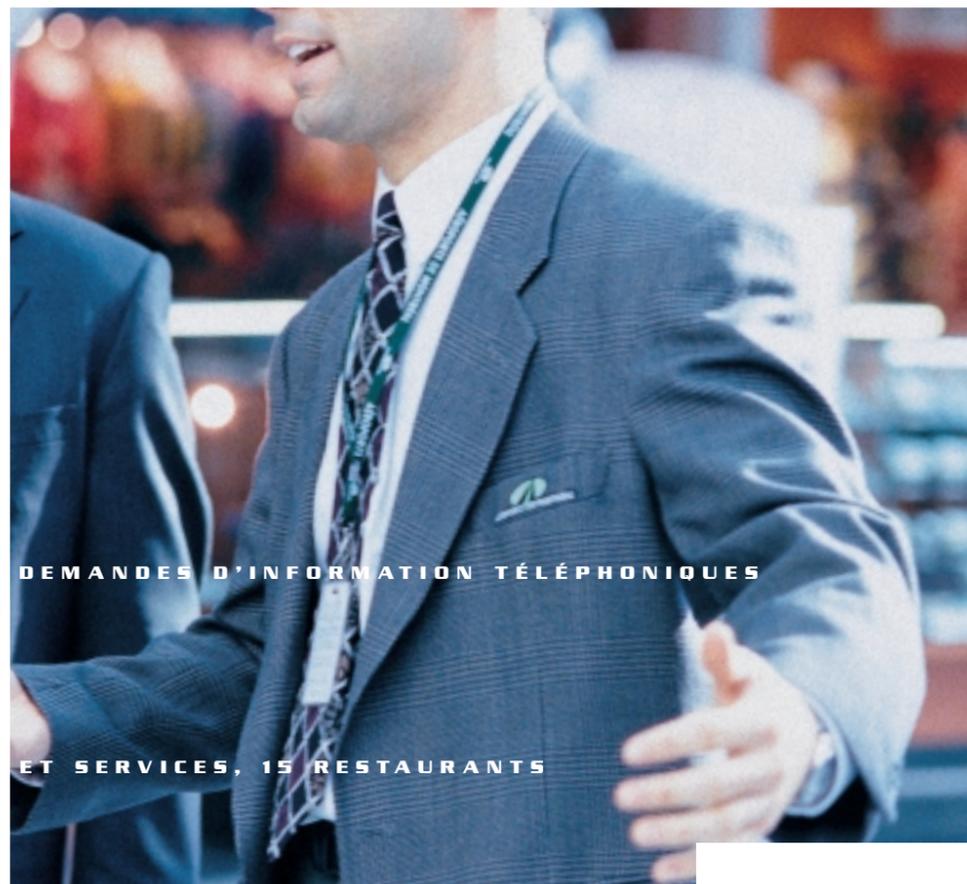
Cette productivité a permis à Aéroports de Montréal d'assurer une meilleure performance de l'ensemble des opérations de l'aérogare et, simultanément, de consolider et d'approfondir ses procédures et ses modes d'opération. Tous ces éléments contribuent déjà à enrichir l'expérience aéroportuaire des invités d'Aéroports de Montréal à l'Aéroport international de Montréal-Dorval. Ces mêmes éléments ont également permis à l'Aéroport international de Montréal-Dorval de se distinguer à plusieurs égards. Ainsi, la chaîne des concessionnaires Host Marriott a désigné les deux franchises Burger King de l'aérogare comme les meilleures concessions au Canada. Cette désignation a été accordée sur les critères suivants: les résultats des ventes, l'excellence du service, l'image et la formation du personnel.

De manière plus probante encore, l'Aéroport international de Montréal-Dorval a été inclus pour la première fois en 1998 dans le sondage annuel de l'International Air Transport Association. Les résultats du sondage ont été publiés dans l'édition 1999 du IATA Global Airport Monitor et l'Aéroport international de Montréal-Dorval a été classé parmi les meilleurs aéroports de moins de 15 millions de passagers selon les critères suivants: la disponibilité des correspondances intercontinentales (1^{er}), la facilité des correspondances (6^e) et la disponibilité des correspondances continentales (11^e). L'aérogare s'est également classée 6^e pour la facilité d'accès par voie terrestre.





650 000 DEMANDES D'INFORMATION TÉLÉPHONIQUES



26 268 PERSONNES AU SERVICE DES INVITÉS



en toute sincérité



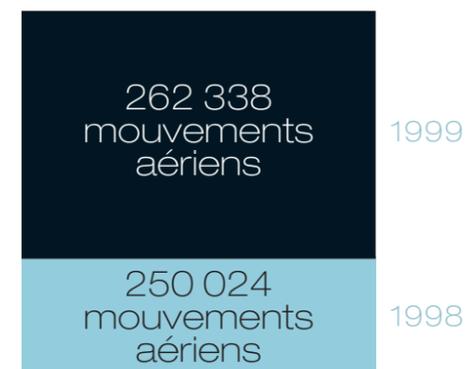
Dans la continuité des travaux entrepris en 1996—alors que la libéralisation des services réguliers passagers entraînait la concentration des vols réguliers internationaux, transfrontaliers et intérieurs à l’Aéroport international de Montréal–Dorval—Aéroports de Montréal a procédé à l’élaboration et au lancement de la phase II du plan. Au cours de l’exercice 1999, l’infrastructure permanente—Perspective 2020 (2000-2004)—dont les détails ont été rendus publics au début de l’exercice 2000—a ainsi fait l’objet d’importantes études et de multiples consultations avec l’ensemble des partenaires d’Aéroports de Montréal afin de répondre le plus soigneusement possible aux besoins et aux attentes des invités, des transporteurs aériens et de l’ensemble des partenaires économiques, et qu’il contribue de manière réelle au développement soutenu de la Grande Région de Montréal.

L’Aéroport international de Montréal–Mirabel Avec un achalandage de près de 1,3 million d’invités, l’Aéroport international de Montréal–Mirabel a connu à ce chapitre une augmentation de près de 9 % au cours de l’exercice 1999, comparativement à l’exercice précédent. Parallèlement, les mouvements aériens ont connu une légère baisse— un peu plus de 1%—qui reflète essentiellement une volonté des transporteurs de maximiser le taux d’occupation de chacun de leurs vols. Par ailleurs, le centre de manutention de denrées périssables, Perisco, détenu en partie par Aéroports de Montréal Capital inc., veut confirmer son rôle moteur dans les services aux transporteurs offerts par l’Aéroport international de Montréal–Mirabel.

Enfin, le 21 octobre 1999, l’adoption d’un projet de loi par l’Assemblée nationale assurait la création de la Zone de commerce international de Montréal à Mirabel. Cette « zone de commerce », qui ceinture l’Aéroport international de Montréal–Mirabel, offre des avantages particuliers et intéressants aux entreprises qui désirent s’y établir. À la condition de satisfaire aux critères d’admissibilité, ces entreprises pourront bénéficier de congés fiscaux et d’autres mesures incitatives (dont une marge de crédit) afin de développer leurs activités, en particulier dans les domaines de la logistique internationale, de l’entretien et de la réparation d’aéronefs, de la formation professionnelle complémentaire en aviation ou de la transformation légère. Aéroports de Montréal est confiante que la Zone de commerce international de Montréal à Mirabel contribuera à la promotion du développement économique de la Grande Région de Montréal et, en particulier, de son positionnement comme plate-forme multimodale de fret. Les entreprises CARA ont remporté le lauréat dans la catégorie « Meilleurs Services Touristiques » lors du Grand Prix du Tourisme québécois.

Aéroports de Montréal Capital inc. (ADMC) Filiale d’Aéroports de Montréal, Aéroports de Montréal Capital inc. a consacré beaucoup d’énergie au cours de l’exercice 1999 à compléter, en collaboration avec une filiale française de SNC-Lavalin et d’autres partenaires européens, l’aménagement de l’infrastructure aéroportuaire de Vatry Europort en France. Cet aéroport, spécialisé dans le transport tout-cargo, ambitionne déjà de devenir l’une des principales plaques tournantes dans le transport des fruits, des légumes et des fleurs. Europort Vatry prévoit d’ailleurs traiter quelque 17 000 tonnes de fret au cours de l’exercice 2000. En contribuant activement à la réalisation du mandat confié, pour une période de 20 ans, à la Société d’Exploitation de Vatry Europort (S.E.V.E.), ADMC poursuit par ailleurs une vision stratégique qui va bien au-delà de la gestion et du développement d’une autre plate-forme aéroportuaire. Europort Vatry représente de fait le deuxième maillon (après l’Aéroport international de Montréal–Mirabel) d’un réseau mondial de plates-formes multimodales de fret, et une vitrine exceptionnelle pour Aéroports de Montréal.

En ligne avec la vocation spécifique de l’Aéroport international de Montréal–Mirabel, Aéroports de Montréal développe en effet une expertise et une expérience, déjà fort reconnues, dans le secteur de pointe de la logistique du transport tout-cargo. En s’imposant rapidement comme un chef de file dans ce domaine, au niveau international, Aéroports de Montréal contribuera également à positionner Montréal—son réseau routier et ses installations portuaires et aéroportuaires—comme plaque tournante du transport multimodal de fret. À cette fin, ADMC détient le mandat d’ouvrir quatre bureaux d’affaires à l’étranger qui participeront au développement du réseau mondial de plates-formes multimodales de fret. Après Mirabel et Vatry, ADMC se tourne donc déjà vers l’Amérique latine pour l’implantation d’une autre plate-forme. À l’Aéroport international de Ferihegy à Budapest, en Hongrie, ADMC a assumé une première année complète de son mandat de douze ans consacré à la gestion, à l’exploitation et au développement de cette plaque tournante du trafic aérien de l’Europe de l’Est.



Aéroports de Montréal International inc. (ADMI) Conformément au mandat qui lui a été confié par Aéroports de Montréal en 1998, Aéroports de Montréal International inc. a, au cours de l'exercice 1999, poursuivi les études et les analyses nécessaires à la préparation du plan directeur de développement des deux aéroports Perspective 2020. Outre sa contribution au développement des Aéroports internationaux de Montréal-Dorval et Montréal-Mirabel, ADMI a poursuivi son travail de promotion de l'expérience et de l'expertise d'Aéroports de Montréal dans tous les domaines d'activité aéroportuaire—de la planification au développement en passant par la construction, l'entretien, l'exploitation et la gestion des installations—et ce tant au niveau national qu'international.

Au Québec, ADMI a appuyé de nombreux partenaires locaux en participant à divers projets dont le développement d'une base de données pour NavCanada. Avec le Groupe Roche-Deluc, ADMI a réalisé une étude des conditions de localisation et d'exploitation d'un hélicoptère sur le nouveau site du Centre hospitalier universitaire McGill à Montréal. ADMI a poursuivi les études de relocalisation de la piste au Lac Mégantic, ainsi qu'une étude similaire à St-Irénée (Charlevoix). En collaboration avec les cabinets Fasken Martineau Dumoulin et PriceWaterhouseCoopers, ADMI a poursuivi ses études de la prise en charge de l'aéroport régional de Mont-Joli par le milieu. L'Administration régionale Kativik a renouvelé pour une quatrième année le mandat d'assistance technique en exploitation et entretien aéroportuaire pour 14 aéroports nordiques du Québec. Ailleurs au Canada, la firme Nishi-Khon/SNC-Lavalin nous a confié un mandat d'expertise pour la localisation et la construction d'un aéroport sur le site minier de Diavik Diamonds dans les Territoires du Nord-Ouest.

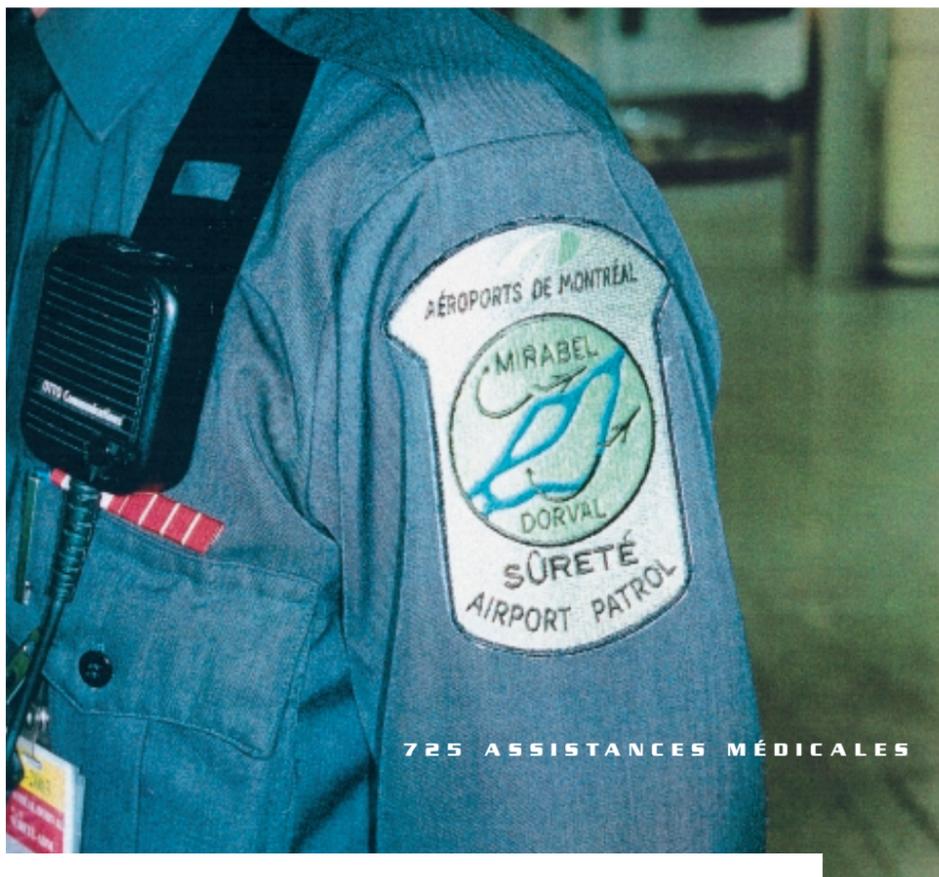
De nouveaux mandats internationaux ont permis à nos partenaires de Montréal de mieux se positionner dans le domaine aéroportuaire. En novembre 1999, l'ACDI a accordé une importante contribution financière au groupement ADMI-Tecsult pour une étude de faisabilité technique et financière pour la prise en charge et la gestion autonome des dix aéroports provinciaux au Gabon. L'Aéroport de Turin en Italie a sollicité notre expertise pour la localisation d'une seconde piste d'atterrissage. Pour le Groupe AXOR et pour la société Bombardier de Montréal, nous avons réalisé une expertise sur le concept de l'aérogare de Belfast, en Irlande du Nord. L'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI), l'agence des Nations Unies pour l'aviation civile dont le siège social est à Montréal, a fait appel à nos experts pour la réalisation du plan directeur de l'Aéroport international J.A. Pengal au Suriname (Amérique du Sud), et l'étude de faisabilité pour la création d'une administration aéroportuaire autonome dans ce même pays. ADMI a été particulièrement active avec ses partenaires dans la prospection, la préparation de documents de préqualification, et le dépôt de propositions, en Amérique latine et les Caraïbes, en Afrique et en Asie. Somme toute, ADMI est fière d'avoir atteint encore une fois ses objectifs de rayonnement international et d'appui aux firmes de la Grande Région de Montréal dans leurs efforts de développement de nouveaux marchés. Enfin, ADMI continuera de voir à la réalisation de la Phase II et assumera les services de planification et programmation aéroportuaire localement et à l'extérieur des frontières.

Les ressources humaines En premier lieu, dans le but de recentrer l'entreprise autour des deux pôles principaux d'activités que sont l'exploitation aéroportuaire et le développement des affaires, un remaniement important de la haute direction s'est opéré au cours de l'année. L'exploitation des deux aéroports a été regroupée sous une seule et même vice-présidence afin de créer toutes les synergies possibles et d'assurer une gestion intégrée et efficiente des deux plates-formes aéroportuaires. En second lieu, toutes les unités administratives génératrices de revenus ont été regroupées sous la responsabilité d'une vice-présidence exécutive de développement des affaires.

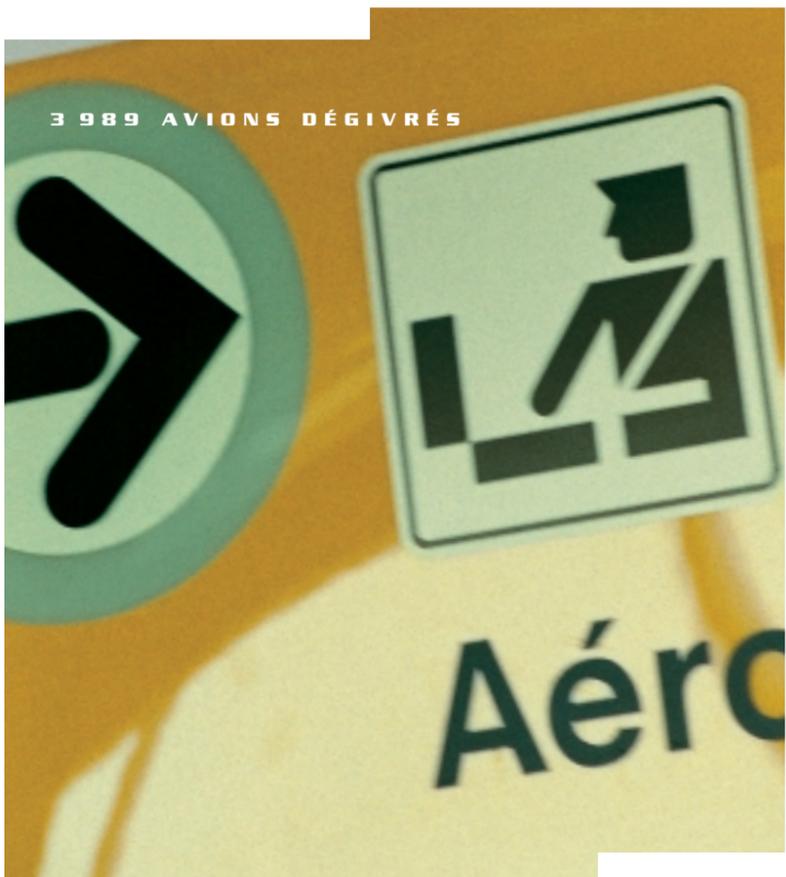
Une vice-présidence affaires corporative a été créée dans le but d'aligner les unités fonctionnelles sur les deux pôles d'activités de l'entreprise. Cette unité encadre la direction du bureau de la présidente, la planification stratégique, les relations gouvernementales, les relations avec les communautés, les communications internes et externes, les ressources humaines, le développement organisationnel, la formation et l'environnement sont les secteurs de cette vice-présidence. La croissance de l'entreprise passe par la mise en place d'une structure décisionnelle orientée vers les résultats qui sont immensément importants pour l'avenir du transport aérien dans notre région. En matière de relations de travail, les négociations de trois conventions collectives avec l'Alliance de la Fonction publique du Canada furent menées de front au cours de l'année. Une entente a été conclue avec les représentants des cols blancs et, Aéroports de Montréal s'est engagée à poursuivre les négociations avec les gestionnaires de premier niveau en vue d'obtenir un règlement au cours du premier trimestre de l'exercice 2000. En ce qui concerne le groupe des pompiers, les parties ont convenu d'entreprendre une démarche de médiation et d'arbitrage de la convention collective.



RÉGI
RICT
AUTH
ERSON



725 ASSISTANCES MÉDICALES



en toute sécurité



Au cours de l'exercice 1999, Aéroports de Montréal s'est engagée dans une restructuration complète des comités santé et sécurité au travail afin de mieux cibler leurs activités et leurs ressources en fonction des réalités et des besoins spécifiques de chaque groupe d'employés et de chaque milieu de travail. Les efforts concertés des membres du personnel et des responsables de la santé et sécurité au travail ont ainsi permis à Aéroports de Montréal d'afficher, au terme de l'exercice 1999, un bilan consolidé fort positif, comparativement à l'exercice précédent. Sur un total de 1 184 520 heures de travail, 130 journées ont été perdues pour des raisons de santé et sécurité, comparativement à 262 journées au cours de l'exercice 1998. De même, le taux de fréquence des incidents, avec perte de temps, est passé de 3,10 en 1998 à 2,70 en 1999. Le taux de gravité a également été réduit de 45,12 à 21,95 pour les mêmes périodes.

Les mesures de prévention et de promotion de la santé et sécurité au travail, une préoccupation quotidienne des comités *ad hoc* d'Aéroports de Montréal, lui ont d'ailleurs permis de récolter deux prix de mérite lors de la Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail, un événement tenu simultanément au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Aéroports de Montréal a par ailleurs créé un Programme Ambassadeur pour le personnel de l'Aéroport international de Montréal-Mirabel, programme destiné à stimuler la fierté du travail accompli et à promouvoir le sentiment d'appartenance parmi les employés. À la fin de l'exercice 1999, les premiers prix de mérite du Programme Ambassadeur ont été remis à cinq employés pour souligner leur autonomie, leur initiative, leur collaboration et leur attitude.

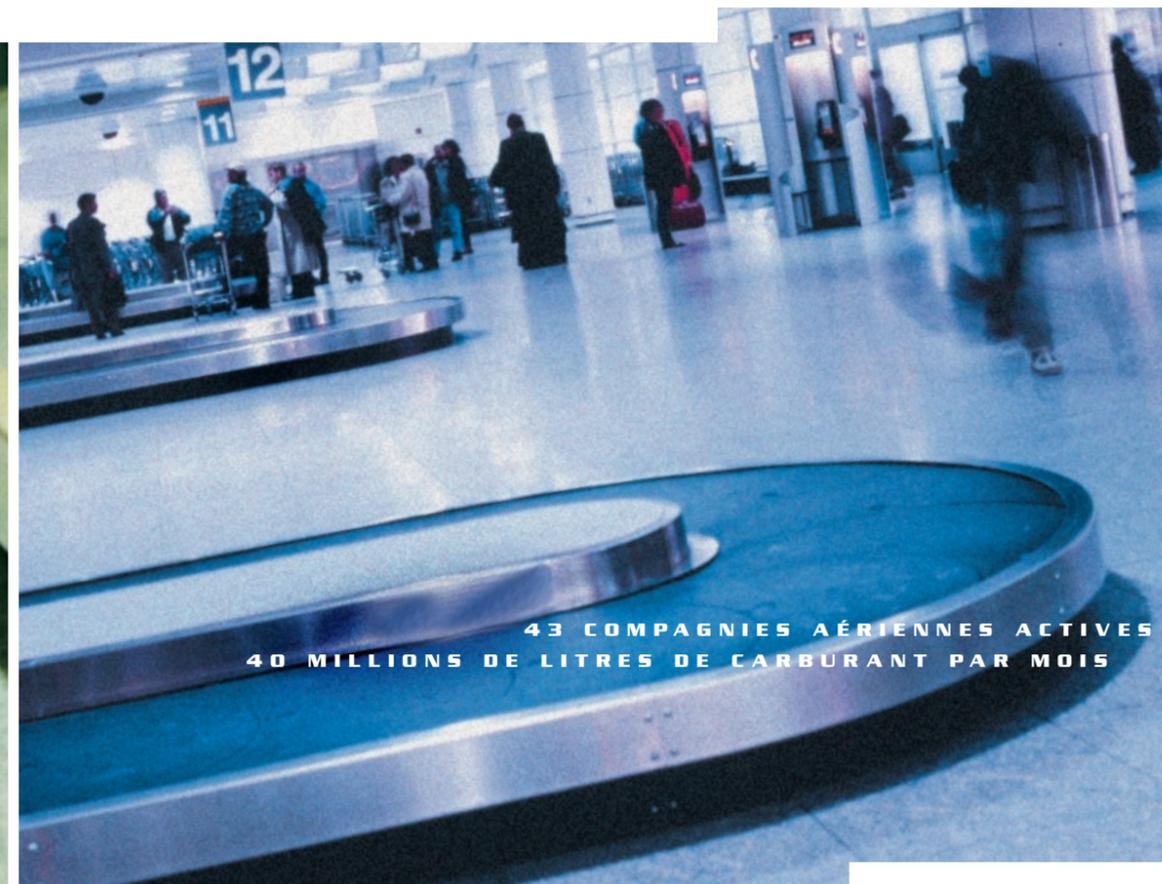
Le projet Millén-Air (SAP) Aéroports de Montréal s'est engagée dans le projet Millén-Air dont l'objectif visait le remplacement des divers systèmes et logiciels administratifs par une solution d'affaires intégrée. Une équipe d'utilisation fonctionnelle avait déterminé au préalable que les logiciels SAP répondaient le mieux aux besoins d'affaires diversifiés d'Aéroports de Montréal. Toutes les personnes engagées dans le projet Millén-Air ont veillé à ce que la mise en production des nouveaux systèmes soit effectuée à temps, conformément à l'échéancier établi. Aéroports de Montréal est particulièrement fière des efforts consentis par les membres de son personnel pour la réussite de cet important projet corporatif. Le projet Millén-Air représente un investissement de 7 millions de dollars et son implantation assure à Aéroports de Montréal un ensemble transparent de méthodes et de processus d'affaires intégrés pour tous les secteurs d'activités de l'entreprise. Afin d'en assurer un fonctionnement optimal, Aéroports de Montréal a d'ailleurs veillé à instaurer un programme de formation *ad hoc*, programme auquel ont déjà participé quelque 300 employés, pour un total de 5 000 heures de formation.

Le Programme d'évaluation de l'expérience aéroportuaire (PEEA) Pour faire des Aéroports internationaux de Montréal-Dorval et Montréal-Mirabel des milieux où les invités apprécieront une expérience aéroportuaire chaleureuse, confortable et efficace, Aéroports de Montréal a mis en oeuvre un Programme d'évaluation de l'expérience aéroportuaire (PEEA) qui, sur la base de sondages périodiques d'envergure, lui permet de mesurer le degré de satisfaction globale à l'égard des installations et des services offerts à chacune des aérogares. Afin d'assurer la plus grande rigueur possible à cette mesure des perceptions des invités, Aéroports de Montréal a identifié une série d'indicateurs qui jalonnent «le parcours client»; ces indicateurs font l'objet des questions du sondage.

Outil de gestion et d'amélioration continue des services offerts aux invités, le PEEA permet également à Aéroports de Montréal de mieux connaître le profil des passagers et les caractéristiques de leurs voyages. Au cours de l'exercice 1999, 4 500 invités ont participé aux sondages du PEEA. Soucieuse de maximiser les retombées positives de ce programme, et de s'assurer que l'expérience aéroportuaire, dans ses multiples facettes, fasse partie intégrante de la culture d'entreprise et des activités quotidiennes de tous les groupes d'employés, Aéroports de Montréal a élaboré et entrepris, au cours de l'exercice 1999, divers programmes de formation dont l'exécution s'échelonna sur une période de plusieurs mois.

Les actions environnementales Dans son mandat de gestion et d'opération des Aéroports internationaux de Montréal-Dorval et Montréal-Mirabel, Aéroports de Montréal considère que le respect de l'environnement et des communautés riveraines constitue une priorité à laquelle l'entreprise doit consacrer les ressources nécessaires. L'exercice 1999 a contribué, à cet égard, à mettre en valeur l'expérience et l'expertise d'Aéroports de Montréal en matière de gestion environnementale ainsi que son souci constant de respecter et même dépasser les normes établies en matière de protection de l'environnement. Bien au fait des préoccupations environnementales des populations riveraines des aéroports, Aéroports de Montréal s'emploie à communiquer avec la communauté sur une base régulière. En 1999, des fiches d'information environnementale étaient lancées à l'intention du grand public et des partenaires d'Aéroports de Montréal. Pouvant être mises à jour facilement, ces fiches seront appelées à évoluer au gré des réalisations et des changements opérationnels.





en toute quiétude



Au cours de l'exercice 1999, Aéroports de Montréal a veillé à l'élimination des biphényles polychlorés (BPC) à l'Aéroport international de Montréal-Dorval ainsi que dans les zones publiques de l'Aéroport international de Montréal-Mirabel. De plus, à ce dernier endroit, et conformément à la politique adoptée par Aéroports de Montréal en matière de gestion environnementale sécuritaire, d'anciens réservoirs souterrains ont été remplacés par des réservoirs hors terre, munis d'une double paroi et de systèmes de sécurité, réduisant ainsi au minimum les risques de déversement. Durant la même période, Aéroports de Montréal et ses partenaires en gestion environnementale ont instauré plusieurs mesures afin d'améliorer le climat sonore et maintenir la qualité de l'air ambiant pour les riverains de l'Aéroport international de Montréal-Dorval. Ainsi, les procédures de décollage et d'atterrissage ont été modifiées afin de permettre un survol à plus haute altitude. De même, des procédures de départ ont également été développées afin de permettre à certains types d'avions de survoler les zones non résidentielles durant la période d'activités restreintes. Par ailleurs, une seconde station mobile est maintenant utilisée afin d'analyser, en continu, l'air ambiant à l'aéroport ainsi que dans les quartiers résidentiels voisins. Ce programme, en vigueur depuis 1997, révèle la conformité de l'air ambiant aux normes de la Communauté Urbaine de Montréal (CUM).

Le souci constant d'Aéroports de Montréal de jouer un rôle proactif au service de la collectivité et de maintenir des relations harmonieuses avec les communautés riveraines lui a d'ailleurs mérité le Prix Accolades 1999, décerné par la Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal en reconnaissance de ses initiatives et de son travail soutenu en matière de gestion environnementale. Enfin, Aéroports de Montréal a fait de l'enregistrement ISO 14001 un véritable projet collectif dans lequel sont engagés des employés de tous les services. Plusieurs étapes du processus d'enregistrement ont déjà été réalisées et une trentaine de nouvelles procédures, sous la responsabilité d'autant d'employés, sont désormais en application. L'obtention de l'enregistrement ISO 14001 confirmera la place et le rôle d'Aéroports de Montréal comme chef de file en matière de gestion environnementale et en fera le deuxième centre aéroportuaire ainsi reconnu en Amérique du Nord.

Le passage à l'an 2000 Aéroports de Montréal a assuré la conformité de tous les équipements et systèmes sous sa responsabilité pour le passage à l'an 2000. Entreprise au cours de l'exercice 1998, la révision systématique des équipements électromécaniques et informatiques a exigé un investissement de quelque deux millions de dollars.



➔ Comité de direction

Présidé par Nycol Pageau-Goyette¹, Adm.A., le comité de direction d'Aéroports de Montréal était formé en 1999 de :

- Denis Beauregard², Vice-président — Affaires corporatives et conseiller de la présidente du conseil et chef de la direction
- René Bérichon⁷, Vice-président, Finances — administration et Trésorier
- Normand Boivin³, Directeur général — Aéroport international de Montréal-Dorval
- Michel L. Latour², Vice-président exécutif et chef de l'exploitation aéroportuaire
- Patrick Martin⁴, Président — Aéroports de Montréal International inc.
- Marco Mingarelli⁵, Président — Aéroports de Montréal Capital inc.
- Raymond Monette⁶, Vice-président — Développement des affaires — passagers
- M^e Ginette Pérusse³, Secrétaire et vice-présidente — Affaires juridiques

Salaires de base versés aux cinq principaux dirigeants	1999
	\$
René Bérichon	102 077
Michel L. Latour	141 911
Raymond Monette	118 409
Nycol Pageau-Goyette	175 000
Ginette Pérusse	111 413

Une rémunération totale de 740 512 \$ a été versée à titre de salaires et primes combinés aux cinq principaux dirigeants.

Salaires de base versés aux deux présidents de filiales	1999
	\$
Patrick Martin	137 447
Marco Mingarelli	131 173

Une rémunération totale de 337 074 \$ a été versée à titre de salaires et primes combinés aux deux présidents de filiales.



Message de la présidente du conseil et chef de la direction

Déjà l’an dernier, le présent rapport d’activités faisait état de la transition. De la transition vers une nouvelle direction stratégique résolument axée sur le développement et sur la qualité de l’expérience aéroportuaire. Le positionnement des Aéroports de Montréal, bien aligné sur la nouvelle mission que s’est donnée l’organisation, fondée sur des valeurs jouxtant la nouveauté au traditionnel, devait permettre, pour cette entreprise de service, l’atteinte d’objectifs de croissance pour chacune des plates-formes montréalaises dans le contexte de leur vocation respective. Comme vous pourrez en juger dans les pages qui suivent, les résultats de cette première année sont particulièrement intéressants. La croissance de 5,3 % du nombre des passagers—la plus importante de tous les aéroports canadiens—, l’augmentation de 5 % du nombre des mouvements aériens, l’ajout de nouveaux transporteurs internationaux, la multiplication des vols et des destinations, l’augmentation des fréquences aux deux aéroports, confirment l’orientation stratégique adoptée en 1996, revue et raffinée en 1998 et mise en application en 1999. Un chiffre illustre encore mieux la pertinence des décisions prises en 1996 : d’environ 6 % en 1997, les correspondances comptent pour près de 12 % du volume total des passagers en 1999.

Les résultats financiers sont aussi très satisfaisants. Le surplus annuel a dépassé les prévisions budgétaires ainsi que les résultats de 1999 après élimination de l’ajustement rétroactif de loyer enregistré en 1998. Les coûts d’exploitation à Mirabel ont été réduits de 11,6 % par rapport au dernier exercice alors que les revenus sont demeurés stationnaires à 18,1 M\$. Le montant des liquidités dégagées—la véritable mesure de la gestion financière d’Aéroports de Montréal—en hausse de 14 % dépasse, en 1999, les objectifs fixés. Dans le même temps, l’organisation a entrepris de réviser son plan directeur pour tenir compte des changements décidés en 1996. Le redéploiement de l’Aéroport international de Montréal-Dorval, la mise aux normes internationales des pistes et des services aéroportuaires aux deux aéroports et la concrétisation d’engagements pris auprès des invités et partenaires d’affaires en regard de l’amélioration de la qualité du service, commanderont des investissements importants au cours des vingt prochaines années.

La phase II du programme de libéralisation des services aériens pour passagers réguliers atteindra 498 millions de dollars (2000-2004). Les plans prévoient la construction d’une salle des arrivées, vaste et spacieuse, d’une salle à bagages, de deux jetées et de nouvelles passerelles pour les vols transfrontaliers et internationaux, l’amélioration des accès routiers, l’augmentation du nombre des comptoirs d’enregistrement et de nouvelles aires de commerce et de services. De façon plus particulière et en réponse aux demandes de son partenaire national principal, Aéroports de Montréal agrandira à nouveau la portion nord-est de l’aérogare à Dorval, ce qui permettra à Air Canada de concrétiser plus rapidement que prévu l’implantation de sa nouvelle plaque tournante. Les infrastructures, à la fine pointe de la technologie, seront livrées par lots au cours des quatre prochaines années de sorte que les améliorations seront tangibles dès l’été 2001. Ces travaux procureront aux transporteurs une connectivité inégalée tout en offrant aux passagers une aérogare de dimension humaine, respectueuse de leurs besoins et de leur confort, à l’image de Montréal et du Québec. Nous tenterons de faire des aéroports des lieux de vie plutôt que de simples lieux de passage.

Pour mieux arrimer les installations aux exigences futures, les équipes de développement, de planification, d’ingénierie et de construction se sont mises en lien avec leurs pairs à travers le monde pour augmenter leur connaissance et leur compréhension des effets de la restructuration aérienne, notamment l’impact des alliances sur le mode d’exploitation. Les plans en cours témoignent d’ailleurs de cette quête d’efficience, de convivialité et d’efficacité. 1999 a aussi été marquée au coin de la professionnalisation de certaines fonctions de l’entreprise. Ainsi, l’équipe chargée du développement des affaires a approfondi, comme jamais auparavant, sa connaissance des marchés, du fonctionnement des horaires, des besoins des passagers, de la concurrence, des éléments qui influencent les prises de décision chez les transporteurs et les agents de voyage.

Le même exercice de quête d’information s’est déroulé pour les passagers. Il faut connaître avec grande précision qui sont les voyageurs d’affaires, les vacanciers, où vont les femmes, les hommes qui transitent par les aéroports, pourquoi ont-ils choisi cette plate-forme, que cherchent-ils, que s’attendent-ils à trouver dans l’aérogare. C’est cette connaissance intime des voyageurs qui a valu à Dorval d’être classé parmi les dix premiers aéroports au monde dans sa catégorie, un an à peine dans sa nouvelle vocation. Tout le volet du fret fait aussi l’objet d’une veille internationale intensive compte tenu des importants changements qui surviennent dans ce secteur. Mirabel s’affiche désormais comme aéroport de logistique et développe les services qui en feront, dans une offre intégrée avec Dorval, un centre de logistique complet dans le traitement des denrées périssables, la manutention des produits de toute nature et la réponse au commerce électronique. Nous avons promis de nous rapprocher des communautés. Cela a été fait. Un bureau de relations avec les citoyens a été mis sur pied et le plan de communication a été déployé. Des visites des aérogares sont offertes, les employés s’impliquent dans les organisations locales, les citoyens sont invités à rencontrer les spécialistes des questions de climat sonore. Nombre d’activités ont reçu l’appui d’Aéroports de Montréal dont celles du Groupe de soutien aux aéroports de Montréal qui réunit d’importants organismes de la Grande Région, de Montréal International, de Tourisme Montréal.

Au cours du dernier exercice, l’entreprise a revu ses processus internes et mis en place un imposant système de gestion administrative intégrée de type ERP, un énorme travail dans lequel se sont impliqués plus de 35 employés de tous les services pendant près de deux ans. Le passage à l’an 2000 a également réclamé de nombreuses révisions et mises au point mais la transition s’est opérée sans véritable difficulté. Deux nouveaux membres se sont joints au conseil d’administration cette année. Il s’agit de Raymond Deschamps de St-Jérôme et de Pierre Martin de Montréal. Actifs au sein de leur communauté, entrepreneur et gestionnaire réputés, très impliqués dans les activités d’Aéroports de Montréal, ces administrateurs apportent au conseil une expertise précieuse et un support indéniable. Il convient d’ailleurs de souligner de façon particulière le dévouement de l’ensemble du conseil d’administration, la grande disponibilité de ses membres et leur attachement aux objectifs économiques et communautaires d’Aéroports de Montréal.

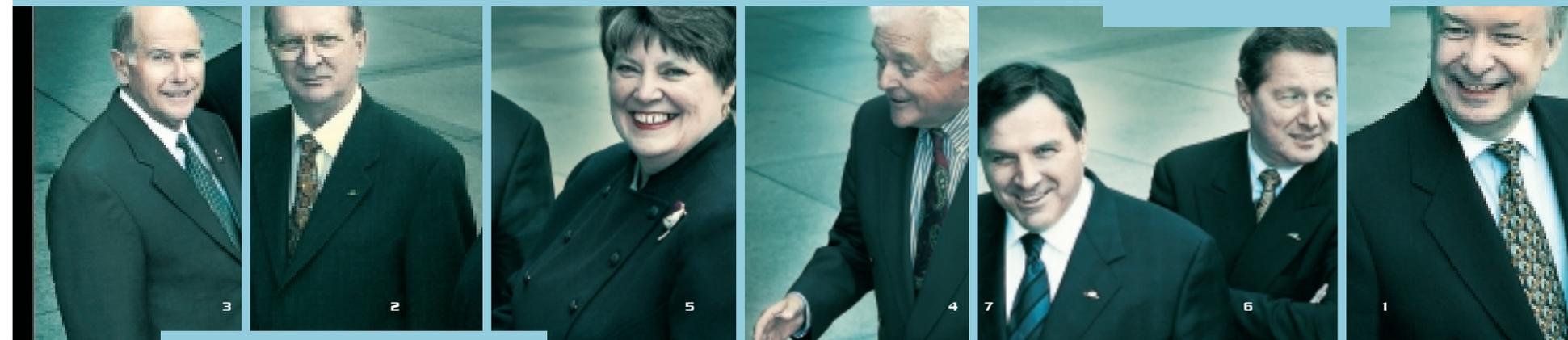
À la demande du conseil et pour une période transitoire, afin d'assurer l'unicité de la vision et la concrétisation du modèle stratégique adopté par l'entreprise, je cumule depuis la fin janvier 1999, les fonctions de présidente du conseil et chef de la direction. Pendant cette période, pour préserver l'indépendance des administrateurs, le comité de régie d'entreprise a considérablement augmenté son implication et joue un rôle de premier plan dans les travaux du conseil. En combinant dans une vision stratégique, une politique de qualité de service, un effort soutenu d'investissement et une démarche de développement, le conseil est d'avis qu'Aéroports de Montréal sera mieux en mesure de servir de front le marché mondial et l'économie locale.

La restructuration du transport aérien au Canada, avec la saga ONEX-Air Canada, a pris tous les observateurs par surprise. Tel un kaléidoscope aérien, les assauts se sont multipliés au point de faire oublier les impacts de ces bouleversements. Or, aucun des scénarios envisagés n'avait d'effets neutres sur les plates-formes montréalaises et Aéroports de Montréal a dû dégager d'importantes ressources pour comprendre, prévoir, négocier et tirer son épingle du jeu. Les résultats du moment semblent favorables à Montréal mais il convient de demeurer vigilants, très vigilants. Sur le plan international, Aéroports de Montréal International Inc. a poursuivi sa mission de support aux entreprises locales dans leur développement. L'autre filiale, Aéroports de Montréal Capital Inc., assume dorénavant la direction de l'Europort Vatry en France, second maillon, avec Mirabel, du réseau d'aéroports-fret qu'elle est à mettre en place pour amplifier la vocation de l'aéroport montréalais. Ces activités internationales, auxquelles Aéroports de Montréal consent lorsqu'elles sont porteuses de retombées, ont fait en sorte qu'ensemble les deux filiales contribuent de manière positive quoique marginale, aux résultats d'Aéroports de Montréal tout en assurant son rayonnement à travers le monde.

Les mouvements sociaux, les événements de tout ordre nous incitent à améliorer fortement notre capacité de réaction dans la gestion quotidienne. Les démarches qualité engagées devraient nous permettre d'être mieux armés pour garantir l'information et la qualité de nos services, quelles que soient les difficultés et les circonstances. Les aéroports doivent agir en fonction du long terme alors même que leurs clients, les compagnies aériennes, ont des impératifs de plus court terme dans un contexte extraordinairement concurrentiel. C'est ce « long terme » qui représente l'exigence la plus contraignante de la gestion aéroportuaire. Montréal, intégrée dans une logique nord-américaine, doit concilier, dans un équilibre particulier, l'exploitation de deux aéroports internationaux, les exigences d'un marché en expansion, les attentes légitimes des riverains attentifs à la qualité de leur environnement et son rôle de soutien à la croissance économique et à la création d'emplois. En terminant, je veux saluer tous les employés et bénévoles d'Aéroports de Montréal, rendre hommage à ces professionnels de la gestion aéroportuaire dont les compétences sont reconnues dans le monde entier. Ils ont toute ma gratitude et celle du conseil pour la qualité de leur travail, la générosité de leur engagement et leur attachement aux valeurs de l'entreprise. Je leur suis particulièrement reconnaissante du support qu'ils m'apportent dans la réalisation d'un mandat parfois difficile, toujours stimulant.



Nycol Pageau-Goyette, Adm.A.



➔ Conseil d'administration

Les sept administrateurs sont désignés par les organismes composant la Société de Promotion des Aéroports de Montréal :

Corporation de promotion à Mirabel inc., Raymond Deschamps⁷

Union des municipalités de banlieue sur l'île de Montréal, Gordon J. Fehr³, ing.p.

Conseil régional de développement de la Montérégie et Ville de Longueuil conjointement, Normand W. Guérette⁴, ing.p.

Ville de Montréal, Dr Michel Langlois¹

Ville de Laval, Claude F. Lefebvre², ing.p., a.g.

Board of Trade of Metropolitan Montréal, Pierre Martin⁶

Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Nycol Pageau-Goyette⁵, Adm. A.

Compensations des administrateurs

1999

	Aéroports de Montréal inc.			ADMI inc.	ADMC inc.
	Honoraires	Jetons	Total	Jetons	Jetons
	\$	\$	\$	\$	\$
Lefebvre, Claude	14 000	17 850	31 850	3 825	1 700
Fehr, Gordon	10 000	16 575	26 575	850	1 700
Guérette, Normand W.	10 000	19 125	29 125	4 250	
Langlois, Michel	10 000	21 675	31 675	7 650	
Lesage, Paul-Yvon	1 832	5 950	7 782		
Martin, Pierre	8 000	11 050	19 050		
Deschamps, Raymond	6 666	10 200	16 866		
Total	60 498	102 425	162 923	16 575	3 400



Revue financière

Aéroports de Montréal a généré un excédent des revenus sur les dépenses consolidés de 9,3 millions \$ en 1999, une augmentation de 2,7 millions \$ ou 42,1% par rapport à 1998, après élimination d'un ajustement rétroactif de loyer perçu en 1998. Les revenus consolidés ont atteint, en 1999, un nouveau sommet, soit 163,9 millions \$, une augmentation de 9,3 millions \$ ou 6% par rapport à l'exercice précédent. Les frais d'exploitation consolidés, totalisant 157,2 millions \$ ont quant à eux progressé de 10,3 millions \$ ou 7% par rapport à 1998, après élimination de l'ajustement rétroactif de loyer précédemment mentionné. Aéroports de Montréal considère les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation comme étant le meilleur indicateur de sa performance. Ces flux de trésorerie se sont élevés à 45,6 millions \$ en 1999, une augmentation de 4,5 millions \$ ou 10,9% par rapport à 1998, après élimination de l'ajustement de loyer rétroactif perçu en 1998. Il est important de noter que la totalité des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation a été investie dans le programme de développement immobilier, programme pour lequel des investissements de 60,4 millions \$ ont été réalisés au cours de l'exercice.

Revenus consolidés	1999	1998
(en millions de dollars)	\$	\$
Revenus provenant des activités commerciales aéroportuaires	65,2	65,1
Revenus provenant des activités aéronautiques	50,9	47,9
Revenus provenant de la perception des frais d'améliorations aéroportuaires	31,6	30,3
Revenus provenant du recouvrement des coûts de sûreté aéroportuaire	8,3	1,8
Autres revenus	7,9	9,4
Total des revenus consolidés	163,9	154,5

Les revenus consolidés d'Aéroports de Montréal ont pour la première fois en 1999 atteint la barre des 160 millions \$, totalisant 163,9 millions \$. Ces revenus sont générés principalement par trois activités : les activités commerciales aéroportuaires, aéronautiques et la perception des frais d'améliorations aéroportuaires. Les revenus de 1999 provenant des activités commerciales aéroportuaires, stables par rapport à 1998, s'élèvent à 65,2 millions \$. Il est à noter que l'exploitation du centre de dégivrage a été confiée en 1999 à une tierce partie, diminuant ainsi les revenus y afférents de 4,6 millions \$. En excluant cet élément, les revenus provenant des activités commerciales ont augmenté de 4,7 millions \$ ou 7,8% par rapport à 1998. Ces revenus représentent principalement les revenus tirés des concessions, stationnements publics et diverses locations d'espaces et totalisent 39,8% de l'ensemble des revenus de la société.

Les revenus provenant des activités aéronautiques s'élèvent à 50,9 millions \$ en 1999, en hausse de 3,0 millions \$ ou 6,3% par rapport à 1998. Ces revenus représentent l'ensemble des droits d'atterrissage gagnés auprès des sociétés aériennes et totalisent 31% de l'ensemble des revenus de la société. Les revenus provenant de la perception des frais d'améliorations aéroportuaires s'élèvent à 31,6 millions \$, en hausse de 1,3 million \$ ou 4,3% par rapport à 1998. Ils totalisent 19,3% de l'ensemble des revenus de la société. Ces revenus ont été entièrement consacrés au financement du programme de développement immobilier visant à améliorer les aéroports internationaux de Montréal-Dorval et Mirabel. Les revenus provenant du recouvrement des coûts de sûreté aéroportuaire représentent 5,1% des revenus de la société. Il est à noter que depuis le 26 octobre 1998, à la suite d'un changement de législation fédérale, Aéroports de Montréal doit assumer l'ensemble des coûts relatifs à la

26²⁷

sûreté aéroportuaire, expliquant ainsi l'augmentation des recouvrements de coûts reliée à cette activité. Les autres sources de revenus, représentant 4,8% de l'ensemble des revenus de la société, sont principalement reliées à la location de biens fonciers et aux activités des filiales Aéroports de Montréal Capital Inc. (ADMC) et Aéroports de Montréal International Inc. (ADMI)

Frais d'exploitation consolidés Les frais d'exploitation consolidés d'Aéroports de Montréal ont atteint 157,2 millions \$ en 1999, en hausse de 10,3 millions \$ ou 7% par rapport à 1998, après élimination de l'impact relatif à l'ajustement de loyer rétroactif perçu en 1998. L'augmentation est principalement attribuable aux éléments suivants :

→ Tel qu'il est mentionné précédemment, Aéroports de Montréal assume, depuis le 26 octobre 1998, les coûts relatifs à la sûreté aéroportuaire, justifiant ainsi une augmentation des frais d'exploitation de 6,1 millions \$.

→ À la suite de l'augmentation des revenus, le loyer payable à Transports Canada a subi une hausse de 5,4 millions \$ comparativement à 1998, toujours en excluant l'impact relatif à l'ajustement de loyer rétroactif perçu en 1998.

→ Les investissements importants effectués par Aéroports de Montréal dans ses infrastructures ont résulté, par rapport à 1998, à une augmentation de la dépense d'amortissement de 3,8 millions \$ et une augmentation des frais financiers de 2,4 millions \$.

Enfin, ces augmentations des frais d'exploitation ont été compensées par une diminution des coûts relatifs à l'exploitation du centre de dégivrage par suite du transfert de l'exploitation de cette activité à une tierce partie, de l'ordre de 4,7 millions \$, en plus d'une diminution des subventions tenant lieu de taxes de 3,0 millions \$ puisqu'en 1998, la rubrique subvention tenant lieu de taxes comprenait un ajustement rétroactif de 3,3 millions \$ relativement aux taxes foncières et scolaires pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1997. Cet ajustement était la conséquence d'une révision à la hausse des valeurs des bâtiments sur le site aéroportuaire de Dorval. Il est à noter qu'en excluant cet ajustement rétroactif, le montant de subventions tenant lieu de taxes de 1999 est supérieur à celui de 1998 et ce, par suite des nombreux investissements effectués dans les infrastructures.

Investissements en immobilisations et situation financière La saine gestion des installations aéroportuaires par l'équipe d'Aéroports de Montréal se reflète par l'augmentation continue des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, qui ont atteint 45,6 millions \$ en 1999, une augmentation de 4,5 millions \$ ou 9,6% par rapport à 1998, après élimination de l'ajustement de loyer rétroactif perçu en 1998. Ces fonds, combinés à des emprunts auprès de différentes institutions financières, ont permis à Aéroports de Montréal de réaliser des investissements de 60,4 millions \$ en 1999. Les principales améliorations réalisées au cours de l'exercice ont consisté en divers travaux tels la réfection de pistes, les travaux relatifs à la centrale thermique, l'implantation d'un nouveau système de gestion intégré, le remplacement de certains systèmes de sécurité nécessaires à rendre plus efficaces les contrôles d'accès, la construction d'une nouvelle salle à bagages, la normalisation des feux axiaux, le remplacement d'appareillages communautaires, le plan de développement de l'aérogare Dorval et divers travaux pour rendre conformes au passage à l'an 2000 les systèmes informatiques. Tous ces travaux, même si parfois moins visibles, étaient primordiaux pour le confort et la sécurité de nos invités.

→ 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 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 vérificateurs externes, PricewaterhouseCoopers, société à responsabilité limitée, ont vérifié les états financiers de la société. Leur rapport indique l'étendue de leur vérification ainsi que leur opinion sur les états financiers. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Bélair Deloitte & Touche, société en nom collectif. Le Comité de vérification du Conseil d'administration, se composant uniquement d'administrateurs externes, se réunit périodiquement avec les vérificateurs interne et externe et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de vérification.

La présidente du conseil
et chef de la direction,

Le vice-président, Finances,
administration et Trésorier,




Nycol Pageau-Goyette, le 24 mars 2000

René Bérichon

→ Rapport des vérificateurs

Aux administrateurs d'Aéroports de Montréal Nous avons vérifié le bilan consolidé d'Aéroports de Montréal au 31 décembre 1999 et les états consolidés des revenus et des dépenses et du surplus, et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers. À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 1999 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus au Canada.



PriceWaterhouseCoopers

Comptables agréés, le 25 février 2000

→ États financiers

Bilan consolidé	1999	1998
(au 31 décembre 1999, en milliers de dollars)	\$	\$
Actif		
Actif à court terme		
Encaisse	3 516	950
Comptes débiteurs (note 3)	21 742	18 322
Investissement net dans un contrat de location-financement (note 4)	780	705
Somme à recevoir de Transports Canada (note 12)	-	10 266
Stocks	2 328	1 915
Frais payés d'avance	2 065	2 534
	30 431	34 692
Immobilisations (note 5)	350 987	331 433
Investissement net dans un contrat de location-financement (note 4)	6 806	7 586
Frais reportés (note 6)	7 074	6 013
Placements (note 7)	15 731	14 710
	411 029	394 434
Passif et surplus		
Passif à court terme		
Chèques émis et non encaissés	843	1 620
Emprunts bancaires (note 9)	173 700	172 750
Comptes créditeurs et frais courus	43 209	38 799
Partie à court terme de la dette à long terme	-	1 243
Avances des sociétés affiliées	861	-
	218 613	214 412
Loyer reporté (note 10)	47 574	44 077
Revenus reportés	1 155	-
Impôts sur le revenu reportés	28	28
Charge de retraite à payer (note 14)	1 224	1 163
Intérêts minoritaires, sans participation	575	575
	269 169	260 255
Surplus		
Surplus	142 664	133 403
Redressements de conversion reportés	(804)	776
	141 860	134 179
	411 029	394 434

État consolidé des revenus et des dépenses et du surplus	1999	1998
(pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999, en milliers de dollars)	\$	\$
Revenus	163 905	154 577
Charges d'exploitation		
Salaires et avantages sociaux	32 889	30 639
Autres frais d'exploitation	62 653	60 671
Subventions tenant lieu de taxes (note 13)	17 437	20 401
Intérêts sur la dette à long terme	30	148
Intérêts sur l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	-	3
	113 009	111 862
Excédent des revenus sur les charges avant les éléments ci-dessous	50 896	42 715
Loyer	9 221	3 848
Ajustement au loyer (note 12)	-	(9 149)
Amortissement des immobilisations	33 882	29 958
Amortissement des frais reportés	1 133	1 277
	44 236	25 934
	6 660	16 781
Quote-part dans les résultats des placements à la valeur de consolidation	2 601	-
Excédent des revenus sur les charges pour l'exercice	9 261	16 781
Surplus au début de l'exercice	133 403	116 622
Surplus à la fin de l'exercice	142 664	133 403

État consolidé des flux de trésorerie	1999	1998
(pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999, en milliers de dollars)	\$	\$
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux)		
Activités d'exploitation		
Excédent des revenus sur les charges pour l'exercice	9 261	16 781
Éléments sans incidence sur les espèces et quasi-espèces		
Amortissement	35 015	31 235
Perte (gain) sur cession d'immobilisations	3	(5)
Loyer reporté	3 497	3 238
Écart entre la charge de retraite et les cotisations versées	62	149
Amortissement des frais de location	371	421
Quote-part dans les placements à la valeur de consolidation	(2 601)	-
	45 608	51 819
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	12 023	(1 297)
	57 631	50 522
Activités d'investissement		
Augmentation des projets d'immobilisations en cours et acquisition d'immobilisations	(60 383)	(75 626)
Produit de la cession d'immobilisations	6 250	5
Augmentation des frais reportés	(2 566)	(2 607)
Remboursement d'un contrat de location-financement	706	639
Augmentation des placements à long terme	-	(329)
	(55 993)	(77 918)
Activités de financement		
Remboursement de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	(18)	(27)
Remboursement de la dette à long terme	(1 243)	(1 668)
Augmentation des emprunts bancaires	950	27 100
Augmentation des revenus reportés	1 155	-
Augmentation des avances des sociétés affiliées	861	-
	1 705	25 405
Variation nette des espèces et quasi-espèces au cours de l'exercice	3 343	(1 991)
Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice	(670)	1 321
Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice	2 673	(670)
Les espèces et quasi-espèces se composent comme suit		
Encaisse	3 516	950
Chèques émis et non encaissés	(843)	(1 620)
	2 673	(670)

Voir note 20 : Renseignements supplémentaires sur les flux de trésorerie.

→ Notes afférentes aux états financiers consolidés (pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999, en milliers de dollars)

1 | Constitution et nature des activités

Aéroports de Montréal 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 mission de la société est de dépasser les attentes de ses invités et de ses partenaires d'affaires en offrant des services aéroportuaires qui permettront aux aéroports internationaux de Montréal (Dorval et Mirabel) de se classer parmi les plus accessibles et les plus accueillants au monde, en assurant une croissance intensive des activités et la santé financière de l'entreprise, tout en contribuant au développement économique de la région du Montréal métropolitain. En vertu d'une 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 ses filiales, est exemptée d'impôts sur le revenu et de la taxe sur le capital relativement à ses activités aéroportuaires. La société est également exempte de la Loi sur la fiscalité municipale. En vertu d'une entente intervenue entre Aéroports de Montréal et Travaux publics Canada, un montant « tenant lieu de taxes » selon la Loi sur les subventions aux municipalités est remboursé à Travaux publics Canada.

2 | Sommaire des principales conventions comptables

Modification comptable **En 1998, la société a adopté les nouvelles recommandations de l'Institut Canadien des Comptables Agréés** relativement au classement et à la présentation des flux de trésorerie.

Périmètre de consolidation **Les présents états financiers consolidés comprennent les comptes d'Aéroports de Montréal et de ses filiales en propriété exclusive, Aéroports de Montréal International Inc. et Aéroports de Montréal Capital Inc. La participation de la société dans Perisco Cargo Inc., une coentreprise, est comptabilisée selon la méthode de la consolidation proportionnelle.**

Utilisation d'estimations **Pour préparer des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus au Canada, la direction doit faire des estimations et formuler des hypothèses qui ont un effet sur les montants d'actif et de passif présentés. Elles influent aussi sur la divulgation des actifs et des passifs éventuels à la date des états financiers et sur les montants des revenus et des charges pour l'exercice. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.**

Stocks **Les stocks sont évalués au moindre du coût et de la valeur de remplacement. Le coût est calculé selon la méthode du coût moyen pondéré pour les pièces de rechange et selon la méthode de l'épuisement successif pour les stocks en vrac.**

³³

³²

Immobilisations **Les immobilisations sont comptabilisées au coût et amorties linéairement en fonction de leur durée de vie utile estimative aux taux suivants :**

Mobilier et matériel de bureau	15 %
Matériel informatique	25 %
Améliorations locatives	variant entre 4 % et 10 %
Matériel roulant	variant entre 7 % et 33⅓ %
Matériel informatique loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	20 %

Les améliorations locatives et le mobilier sont présentés déduction faite de toute allocation reçue, le cas échéant. Les projets d'immobilisations en cours sont comptabilisés au coût et sont virés aux immobilisations au moment de leur mise en service ou sont radiés si, par suite d'une modification des circonstances, la direction estime que le projet ne sera pas mené à terme.

Capitalisation des intérêts débiteurs **Des intérêts débiteurs sont capitalisés dans le cas de projets d'immo-bilisations en cours importants. Le taux d'intérêt utilisé correspond à la moyenne pondérée des taux d'intérêt effectifs sur les emprunts bancaires.**

Contrats de location **Les contrats de location sont classés comme des contrats de location-acquisition ou des contrats de location-exploitation d'après les conditions 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. Lorsque la société agit à titre d'intermédiaire financier, l'investissement net dans des contrats de location-financement correspond à la valeur actuelle des loyers futurs. Le revenu de financement découlant de ces contrats est constaté de manière à dégager un taux de rendement constant sur la durée des baux. Les revenus de financement constatés en 1999 ont totalisé 797 \$ (864 \$ en 1998). Les revenus tirés des contrats de location-exploitation sont constatés à mesure que les services sont rendus au preneur. Les revenus tirés des contrats de location-exploitation ont totalisé 40 597 \$ en 1999 (39 465 \$ en 1998). Les loyers en vertu des contrats de location-exploitation sont imputés aux résultats à mesure qu'ils deviennent exigibles.**

Frais reportés Les frais reportés sont principalement composés des éléments suivants : les coûts engagés en vue de mettre en oeuvre la décision de libéraliser les services passagers internationaux à Dorval (projet de libéralisation). Ces coûts se composent essentiellement d’honoraires et de frais pour études de faisabilité. Ces frais sont amortis sur une période de trois ans. Les frais de location, qui consistent en certains coûts de négociation ou de renouvellement de baux, sont amortis sur la durée des baux y ayant donné lieu et comptabilisés à l’encontre des revenus de location y afférents. Les frais engagés lors de la phase préliminaire de certains projets sont reportés et amortis linéairement sur la durée des projets dès le début de la phase de développement de ceux-ci ou sont radiés si, par suite d’une modification des circonstances, la direction estime que les projets ne seront pas menés à terme.

Placements Les placements sont comptabilisés à la valeur de consolidation, car la société est en mesure d’exercer une influence notable sur les sociétés émettrices. Selon la méthode de la comptabilisation à la valeur de consolidation, les placements sont initialement comptabilisés au coût et la valeur comptable est ajustée par la suite pour tenir compte de la quote-part revenant à la société des bénéfices des sociétés émettrices après la prise de participation. La quote-part revenant à la société des dividendes versés ou déclarés par les sociétés émettrices est quant à elle portée en déduction de la valeur comptable des placements. La société évalue à chaque date de bilan si ses placements ont subi une baisse de valeur durable, principalement en déterminant si la marge brute d’autofinancement projetée non actualisée dépasse la valeur comptable nette des placements à la date d’évaluation.

Conversion des devises Les actifs et les passifs monétaires libellés en devises sont convertis en dollars canadiens au cours en vigueur à la date du bilan, alors que les opérations sont converties en dollars canadiens en utilisant le cours moyen de l’exercice. Les gains et les pertes de change résultant de la conversion sont portés à l’état consolidé des revenus et des dépenses et du surplus. Les actifs et les passifs des établissements étrangers autonomes sont convertis en dollars canadiens au cours en vigueur à la date du bilan, alors que les opérations sont converties en utilisant le cours moyen de l’exercice. Les gains et pertes provenant de la conversion des états financiers de ces établissements étrangers autonomes figurent à titre de redressements de conversion reportés au surplus.

Impôts sur le revenu Les filiales et la coentreprise de la société comptabilisent les impôts sur le revenu en suivant la méthode du report d’impôts.

3 | Comptes débiteurs

	1999	1998
(en milliers de dollars)	\$	\$
Clients, montant net	10 693	11 124
Autres comptes débiteurs	11 049	7 198
	21 742	18 322

4 | Investissement net dans un contrat de location-financement

L’investissement net de la société dans un contrat de location-financement se compose des éléments suivants :

	1999	1998
(en milliers de dollars)	\$	\$
Total des paiements minimaux à recevoir en vertu du contrat	10 661	12 163
Moins le revenu de financement non gagné	3 075	3 872
	7 586	8 291
Moins la partie à court terme	780	705
Investissement net dans un contrat de location-financement	6 806	7 586

5 | Immobilisations

	1999		
	Coût	Amortissement cumulé	Montant net
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$
Mobilier et matériel de bureau	65 096	26 108	38 988
Matériel informatique	16 701	11 933	4 768
Améliorations locatives	314 052	59 465	254 587
Matériel roulant	17 756	8 900	8 856
Matériel informatique loué en vertu d’un contrat de location-acquisition	2 678	2 666	12
Projets d’immobilisations en cours	43 776	-	43 776
	460 059	109 072	350 987

En 1999, les intérêts débiteurs capitalisés se sont élevés à 1 604 \$.

5 | Immobilisations (suite)

	1998		
	Coût	Amortis- sement cumulé	Montant net
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$
Mobilier et matériel de bureau	58 365	17 320	41 045
Matériel informatique	14 415	7 882	6 533
Améliorations locatives	288 953	39 528	249 425
Matériel roulant	22 691	7 818	14 873
Matériel informatique loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	2 683	2 646	37
Projets d'immobilisations en cours	19 520	-	19 520
	406 627	75 194	331 433

En 1998, les intérêts débiteurs capitalisés se sont élevés à 2 201 \$.

6 | Frais reportés

	1999		
	Coût	Amortis- sement cumulé	Montant net
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$
Coûts engagés dans le projet de libéralisation	2 591	2 231	360
Frais de location	6 626	1 114	5 512
Coûts engagés en vertu d'autres projets	2 060	858	1 202
	11 277	4 203	7 074

	1998		
	Coût	Amortis- sement cumulé	Montant net
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$
Coûts engagés dans le projet de libéralisation	2 591	1 366	1 225
Frais de location	4 586	743	3 843
Coûts engagés en vertu d'autres projets	1 536	591	945
	8 713	2 700	6 013

7 | Placements

	1999	1998
(en milliers de dollars)	\$	\$
ADC Affiliate Ltd.		
Soit 49 % des actions de catégorie « A » non participatives, comportant droit de vote	-	-
Soit 100 % des actions de catégorie « C » participatives, sans droit de vote	14 523	14 388
ADC & ADMC Management Ltd.		
Soit 50 % des actions de catégorie « A » non participatives, comportant droit de vote	1	1
Soit 100 % des actions de catégorie « C » participatives, sans droit de vote	934	2
Société d'Exploitation de Vatry Europort		
Soit 23,31 % des actions participatives, comportant droit de vote	273	319
	15 731	14 710

ADC Affiliate Ltd. et ADC & ADMC Management Ltd. ont participé à la conception et la construction du terminal 2B et à la rénovation du terminal 2A de l'aéroport international Budapest-Ferihegy, à Budapest, en Hongrie, et participé, depuis décembre 1998, à l'exploitation de ces terminaux. ADC Affiliate Ltd. détient une participation de 34 % dans l'aéroport international Budapest-Ferihegy. La participation d'Aéroports de Montréal dans ADC Affiliate Ltd. représente 59,65 % des actions participatives et 49 % des actions comportant droit de vote en circulation, alors que sa participation dans ADC & ADMC Management Ltd. représente 50 % des actions participatives et 50 % des actions comportant droit de vote en circulation. Société d'Exploitation de Vatry Europort (S.E.V.E.) a pour but d'assurer le développement et l'exploitation subséquente de la plate-forme multimodale d'Europort-Vatry à Vatry en France. Durant l'exercice 1999, le projet en était à l'étape du développement commercial et l'exploitation a débuté en février 2000.

8 | Coentreprise

La coentreprise, Perisco Cargo Inc., constituée en 1998, exploite un centre de denrées périssables à Mirabel, au Québec. La quote-part de la coentreprise qui revient à la société figure aux états financiers consolidés. Voici le **sommaire des données financières relatives à la participation de la société dans la coentreprise.**

	1999	1998
(en milliers de dollars)	\$	\$
Situation financière au 31 décembre		
Actif à court terme	62	37
Actif à long terme	382	390
Passif à court terme	48	40
Résultats d’exploitation pour l’exercice terminé le 31 décembre		
Revenus	33	13
Charges	185	74
Excédent des charges sur les revenus	(152)	(61)
Flux de trésorerie pour l’exercice terminé le 31 décembre		
Flux de trésorerie affectés aux activités d’exploitation	(115)	(41)
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux) activités de financement	(20)	448
Flux de trésorerie affectés aux activités d’investissement	(124)	(393)

9 | Emprunts bancaires

La société et une de ses filiales ont conclu des conventions de crédit avec de grandes institutions financières canadiennes en vertu desquelles elles peuvent retirer jusqu’à concurrence de 280 000\$ sous forme d’emprunts bancaires et jusqu’à 5 000\$ US sous forme d’un emprunt à terme. Les emprunts bancaires sont remboursables sur demande et portent intérêt à des taux variant entre le taux préférentiel des institutions financières prêteuses et le taux préférentiel majoré de 0,375 %. L’emprunt à terme porte intérêt au taux préférentiel américain de l’institution financière majoré de 1 %. Les conventions de crédit comprennent certaines clauses restrictives. Au 31 décembre 1999, 173 700\$ avaient été tirés sur ces facilités de crédit (172 750\$ en 1998). De ce total, un montant de 131 200\$ vient à échéance le 1^{er} juillet 2000. Au cours de 2000, la société a l’intention de refinancer à long terme ces emprunts bancaires.

10 | Loyer reporté

Afin de contribuer à la viabilité financière des aéroports transférés, Transports Canada a accepté de financer le loyer de concessions jusqu’à concurrence de 6 000\$ par année pour les cinq premières années du bail. Aéroports de Montréal s’est prévaluée de cette forme de financement de 1992 à 1997. La dette cumulée à ce titre est remboursable à partir de 2002 et sera amortie sur une période de cinq ans. La dette porte intérêt au taux des obligations du gouvernement du Canada pour un terme de cinq à dix ans, plus 2,5 %. Au cours de l’exercice, des intérêts de 3 497\$ (3 238\$ en 1998) ont été imputés aux résultats et ajoutés au loyer reporté. Le taux d’intérêt effectif a été de 7,94 % en 1999 (7,94 % en 1998).

11 | Bail à long terme

La location des installations aéroportuaires se fait par le biais d’un bail à long terme signé le 31 juillet 1992 entre Transports Canada et Aéroports de Montréal. Au 1^{er} août 1992, Aéroports de Montréal a assumé les contrats de charges et bénéficie des contrats de revenus en vigueur à cette date. Le bail est d’une durée ferme de 60 ans sans possibilité d’annulation, sauf en cas de défaut, et Aéroports de Montréal jouit d’une option de renouvellement de 20 ans sur un préavis d’au moins 10 ans. Le bail est sur une base « absolument nette » accordant à Aéroports de Montréal la jouissance paisible des lieux loués. Aéroports de Montréal assume la responsabilité complète de l’exploitation et du développement des lieux loués, y compris l’entretien et le renouvellement des actifs, et ceci, afin de maintenir le système aéroportuaire intégré comprenant les aéroports de Dorval et de Mirabel conforme aux normes applicables à un « aéroport international majeur ». À cet égard, en vertu de son bail avec Transports Canada, Aéroports de Montréal doit investir dans ses infrastructures des sommes annuelles totalisant environ 28 000\$. Dans l’éventualité où une insuffisance ou un excédent des sommes se produisait, le montant devrait être affecté au premier jour de l’exercice suivant. Au 31 décembre 1999, la société excède le montant minimal prescrit en vertu du bail.

Au cours de la durée du bail, Transports Canada s’est engagée à n’exploiter aucun aéroport international ou transfrontalier à l’intérieur d’un rayon de 75 kilomètres des aéroports de Montréal. Le loyer est principalement basé sur une formule qui varie selon l’achalandage et qui fluctue selon les cycles économiques. Transports Canada s’est engagée à assumer les frais de tout travail ordonné par un avis gouvernemental concernant la présence de substances nocives affectant soit le sol, les eaux souterraines et de ruissellement ou 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.

12 | Ajustement au loyer

En 1998, une entente est intervenue entre la société et Transports Canada relativement à un montant supplémentaire alloué à titre de charges d’exploitation admissibles dans la détermination du loyer selon le bail. En conséquence, un ajustement rétroactif au loyer se chiffrant à **9 149 \$**, couvrant la période du 1^{er} août 1992 au **31 décembre 1997**, a été enregistré au cours de l’exercice 1998. Au 31 décembre 1998, un montant de **10 266 \$** était à recevoir de Transports Canada relativement à cette entente, dont un montant de **1 117 \$** représentait des intérêts créditeurs qui ont été inclus dans les revenus de 1998. Au cours de l’exercice 1999, la société a reçu un montant additionnel de **437 \$** représentant des intérêts créditeurs sur cette somme à recevoir de Transports Canada. Ces intérêts créditeurs couvraient la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 1998 et ont été inclus dans les revenus de 1999. Le bail a été modifié pour refléter l’entente intervenue selon la société et Transports Canada. La détermination du loyer pour les exercices 1998 et 1999 tient compte de cette modification apportée au bail.

12 | Ajustement au loyer

13 | Subventions tenant lieu de taxes

En 1998, la rubrique Subventions tenant lieu de taxes comprend un ajustement rétroactif de **3 300 \$** relativement aux taxes foncières et scolaires pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1997. Cet ajustement est la conséquence d’une révision à la hausse des valeurs des bâtiments sur le site aéroportuaire de Dorval. La détermination de la dépense des exercices 1998 et 1999 tient compte des valeurs ajustées à la hausse des bâtiments.

13 | Subventions tenant lieu de taxes

14 | Régime de retraite

Depuis le 1^{er} août 1992, la société offre un régime de retraite à prestations déterminées aux employés embauchés depuis cette date et aux employés ayant transféré leurs droits acquis dans le cadre du régime de leur employeur précédent, le gouvernement du Canada—Transports Canada, au régime de retraite d’Aéroports de Montréal. Le régime prévoit des prestations aux employés prenant leur retraite qui sont fondées sur la durée de leur service et sur la rémunération moyenne en fin de carrière. Selon la dernière évaluation actuarielle en date du 1^{er} janvier 1997, la valeur actuarielle des prestations de retraite constituées et la valeur marchande de l’actif net disponible pour le versement de ces prestations se chiffraient comme suit au 31 décembre :

	1999	1998
(en milliers de dollars)	\$	\$
Valeur actuarielle des prestations de retraite constituées	78 167	72 120
Actif de la caisse de retraite	97 920	87 180

En 1999, la charge de retraite de 1 547 \$ (1 435 \$ en 1998) comprend l’amortissement des gains actuariels ainsi que l’amortissement de l’excédent actuariel. Ces montants sont amortis linéairement sur une période de 14 ans. L’écart cumulé entre la charge de retraite et les cotisations versées à la caisse de retraite est porté au bilan à titre de charge de retraite à payer.

14 | Régime de retraite

15 | Impôts sur le revenu

15 | Impôts sur le revenu

16 | Instruments financiers

Au 31 décembre 1999, les filiales de la société ainsi que la coentreprise ont cumulé des pertes autres qu’en capital d’environ 2 538 \$ disponibles pour réduire le revenu imposable des exercices futurs. Ces pertes autres qu’en capital expirent à raison de 3 \$ en 2003, 291 \$ en 2004, 892 \$ en 2005 et 1 352 \$ en 2006. Une filiale de la société a également cumulé des pertes en capital pour un total de 300 \$ disponibles pour réduire les gains en capital des exercices futurs. Les avantages fiscaux éventuels relatifs à ces pertes n’ont pas été comptabilisés aux états financiers consolidés.

16 | Instruments financiers

Risque de crédit
Le risque de crédit auquel la société est exposée correspond à la valeur comptable de ses actifs financiers. Les actifs financiers pouvant être exposés au risque de crédit sont l’encaisse, les comptes débiteurs et l’investissement net dans un contrat de location-financement. L’encaisse est placée auprès d’institutions financières reconnues. Les comptes débiteurs sont principalement constitués des revenus de location provenant des différentes concessions exploitées aux deux sites aéroportuaires et des revenus d’atterrissage provenant des différentes sociétés aériennes. L’investissement net dans un contrat de location-financement est à recevoir d’une importante société aérienne.

17 | Instruments financiers

Juste valeur
Les instruments financiers à court terme sont inscrits à leur valeur comptable au bilan, qui est une estimation raisonnable de leur juste valeur, étant donné leur échéance rapprochée. La juste valeur de la partie à long terme de l’investissement net dans un contrat de location-financement s’établissait à **7 633 \$**, d’après les prix du marché d’instruments similaires au 31 décembre 1999. La juste valeur du loyer reporté correspond à la valeur comptable, compte tenu des modalités mentionnées à la note 10.

18 | Instruments financiers

Risque de taux d’intérêt

L’exposition au risque de taux d’intérêt de la société s’établit comme suit :

Encaisse	taux variable
Comptes débiteurs	non productifs d’intérêts
Investissement net dans un contrat de location-financement	taux fixe
Chèques émis et non encaissés	non productifs d’intérêts
Emprunts bancaires	taux variable
Comptes créditeurs et frais courus	non productifs d’intérêts
Loyer reporté	taux variable

19 | Instruments financiers

20 | Instruments financiers

21 | Instruments financiers

22 | Instruments financiers

23 | Instruments financiers

24 | Instruments financiers

25 | Instruments financiers

26 | Instruments financiers

27 | Instruments financiers

28 | Instruments financiers

29 | Instruments financiers

30 | Instruments financiers

31 | Instruments financiers

32 | Instruments financiers

33 | Instruments financiers

34 | Instruments financiers

35 | Instruments financiers

36 | Instruments financiers

37 | Instruments financiers

38 | Instruments financiers

39 | Instruments financiers

40 | Instruments financiers

41 | Instruments financiers

42 | Instruments financiers

43 | Instruments financiers

44 | Instruments financiers

45 | Instruments financiers

46 | Instruments financiers

47 | Instruments financiers

48 | Instruments financiers

49 | Instruments financiers

50 | Instruments financiers

51 | Instruments financiers

52 | Instruments financiers

53 | Instruments financiers

54 | Instruments financiers

55 | Instruments financiers

56 | Instruments financiers

57 | Instruments financiers

58 | Instruments financiers

59 | Instruments financiers

60 | Instruments financiers

61 | Instruments financiers

62 | Instruments financiers

63 | Instruments financiers

64 | Instruments financiers

65 | Instruments financiers

66 | Instruments financiers

67 | Instruments financiers

68 | Instruments financiers

69 | Instruments financiers

70 | Instruments financiers

71 | Instruments financiers

72 | Instruments financiers

73 | Instruments financiers

74 | Instruments financiers

75 | Instruments financiers

76 | Instruments financiers

77 | Instruments financiers

78 | Instruments financiers

79 | Instruments financiers

80 | Instruments financiers

81 | Instruments financiers

82 | Instruments financiers

83 | Instruments financiers

84 | Instruments financiers

85 | Instruments financiers

86 | Instruments financiers

87 | Instruments financiers

88 | Instruments financiers

89 | Instruments financiers

90 | Instruments financiers

91 | Instruments financiers

92 | Instruments financiers

93 | Instruments financiers

94 | Instruments financiers

95 | Instruments financiers

96 | Instruments financiers

97 | Instruments financiers

98 | Instruments financiers

99 | Instruments financiers

100 | Instruments financiers

101 | Instruments financiers

102 | Instruments financiers

103 | Instruments financiers

104 | Instruments financiers

105 | Instruments financiers

106 | Instruments financiers

107 | Instruments financiers

108 | Instruments financiers

109 | Instruments financiers

110 | Instruments financiers

111 | Instruments financiers

112 | Instruments financiers

113 | Instruments financiers

114 | Instruments financiers

115 | Instruments financiers

116 | Instruments financiers

117 | Instruments financiers

118 | Instruments financiers

119 | Instruments financiers

120 | Instruments financiers

121 | Instruments financiers

122 | Instruments financiers

123 | Instruments financiers

124 | Instruments financiers

125 | Instruments financiers

126 | Instruments financiers

127 | Instruments financiers

128 | Instruments financiers

129 | Instruments financiers

130 | Instruments financiers

131 | Instruments financiers

132 | Instruments financiers

133 | Instruments financiers

134 | Instruments financiers

135 | Instruments financiers

136 | Instruments financiers

137 | Instruments financiers

138 | Instruments financiers

139 | Instruments financiers

140 | Instruments financiers

17 | Éventualités

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 de la société.

18 | Engagements

La société est tenue d'effectuer des versements en vertu de contrats de location-exploitation pour ses espaces à bureaux et d'un contrat de recherche et développement. Les engagements de la société s'établissent comme suit au cours des cinq prochains exercices :

(en milliers de dollars)	\$
2000	1 019
2001	1 029
2002	699
2003	685
2004 et suivants	2 618

19 | Incertitude découlant du problème du passage à l'an 2000

Le passage à l'an 2000 pose un problème parce que de nombreux systèmes informatiques utilisent deux chiffres plutôt que quatre pour identifier l'année. Les systèmes sensibles aux dates peuvent confondre l'an 2000 avec l'année 1900 ou une autre date, ce qui entraîne des erreurs lorsque des informations faisant intervenir des dates de l'an 2000 sont traitées. En outre, des problèmes semblables peuvent se manifester dans des systèmes qui utilisent certaines dates de l'année 1999 pour représenter autre chose qu'une date. Bien que le passage à l'an 2000 ait eu lieu, il n'est pas possible de conclure que tous les aspects du passage à l'an 2000 susceptibles d'avoir une incidence sur la société, y compris ceux qui sont liés aux clients, aux fournisseurs ou à d'autres tiers, ont été entièrement résolus.

43
42

20 | Renseignements supplémentaires sur les flux de trésorerie

La variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement s'établit comme suit :

	1999	1998
(en milliers de dollars)	\$	\$
Augmentation des comptes débiteurs	(3 420)	(2 817)
Diminution (augmentation) de la somme à recevoir de Transports Canada	10 266	(10 266)
Diminution du loyer reporté à recevoir	-	3 500
Augmentation des stocks	(413)	(268)
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	469	(696)
Augmentation des comptes créditeurs et des frais courus	5 121	9 250
	12 023	(1 297)
Intérêts payés	9 078	7 927
Intérêts reçus	888	951

Au cours de l'exercice, des immobilisations ont été acquises au coût total de 59 689\$ (51 886\$ en 1998). Des décaissements totalisant 60 383\$ ont été effectués pour l'achat des immobilisations (75 626\$ en 1998).

21 | Montants comparatifs

Certains montants comparatifs ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation utilisée en 1999.



Pratiques en matière de régie d'entreprise

Les pratiques d'Aéroports de Montréal en matière de régie d'entreprise s'inscrivent dans le droit fil des exigences formulées par les politiques des Bourses de Montréal et de Toronto dans la mesure où ces règles s'appliquent à des organisations comme Aéroports de Montréal. En les adaptant à sa dimension plus communautaire, le conseil d'administration estime jouer son rôle de fiduciaire de façon plus adéquate.

Mandat et composition du conseil d'administration

La supervision de la gestion de la société incombe principalement au conseil d'administration qui s'acquitte de ses fonctions directement et par le biais de ses comités. Le conseil d'administration a plein pouvoir, sans mandat spécifique. Toute responsabilité qui n'a pas été déléguée à la haute direction d'Aéroports de Montréal ou à un comité du conseil, demeure celle du conseil d'administration. Aéroports de Montréal s'est toujours engagée à respecter les normes les plus élevées en matière de régie d'entreprise. Les sept administrateurs sont désignés par les organismes composant la Société de promotion des aéroports de Montréal :

Ville de Montréal, Dr Michel Langlois

Ville de Laval, Claude F. Lefebvre, ing.p., a.g.

Union des municipalités de banlieue sur l'île de Montréal, Gordon J. Fehr, ing.p.

**Conseil régional de développement de la Montérégie et Ville de Longueuil conjointement,
Normand W. Guérette, ing.p.**

Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Nycol Pageau-Goyette, Adm.A.

Board of Trade of Metropolitan Montréal, Pierre Martin

Corporation de promotion à Mirabel inc., Raymond Deschamps

Tous les comités du conseil sont composés d'administrateurs indépendants. Depuis janvier 1999, la présidente du conseil agit aussi comme chef de la direction.

45

44

Principales fonctions et activités des comités du conseil d'administration

Le comité de régie d'entreprise, développement stratégique et ressources humaines
Dr Michel Langlois (président), Normand W. Guérette, ing.p., Claude F. Lefebvre, ing.p., a.g.

Mandat **Le comité doit conseiller le conseil d'administration en matière de régie d'entreprise et suivre la mise en application du plan de développement stratégique de l'entreprise. Il a notamment pour tâche de développer, réviser et recommander l'adoption et la mise à jour de lignes directrices visant à améliorer la direction et la gestion de la société. Ces lignes directrices doivent notamment couvrir les sujets suivants : les valeurs privilégiées par la société, la philosophie de gestion, la politique de communication (interne et externe) de ces valeurs et de cette philosophie, le processus de planification stratégique, les normes de contrôle interne et les politiques relatives dont, entre autres, celles concernant la déontologie et les conflits d'intérêts, l'achat de biens ou de services et la délégation d'autorité ; l'examen du rendement des administrateurs, la performance des divers comités du conseil, l'évaluation des dirigeants, ainsi que l'établissement de la rémunération de la présidente du conseil et chef de la direction ainsi que des administrateurs.**

De plus, le comité a notamment pour mandat d'examiner et de recommander au conseil d'administration les politiques en matière de rémunération, d'avantages accessoires et de bénéfices pour la haute direction, les cadres et les employés de la société. Il examine les programmes de perfectionnement, de formation et de qualité pour l'ensemble du personnel, recommande les mandats relatifs au renouvellement des conventions collectives, le processus d'évaluation du personnel ainsi que les politiques et les programmes en matière de santé et de sécurité. En 1999, le comité a encadré la réalisation du plan stratégique de développement de la société. Il a animé plusieurs sessions de réflexion du conseil d'administration, en l'absence des dirigeants, portant sur le mandat et la performance de la présidente du conseil, les divers comités du conseil d'administration, la contribution des administrateurs et leurs attentes compte tenu de leurs responsabilités. Il a également examiné le plan de relève du conseil d'administration et revu les déclarations relatives aux conflits d'intérêts. Le comité continue de s'intéresser aux programmes d'équité en matière d'emploi, de santé et de sécurité et de formation de l'ensemble du personnel.

Le comité de planification des immobilisations

Gordon J. Fehr, ing.p. (président), Raymond Deschamps, Pierre Martin

Mandat Le comité doit examiner et recommander au conseil les lignes directrices relatives à la planification des programmes d’immobilisations; les projets et budgets d’immobilisations annuels et quinquennaux. Il doit assurer le suivi des décisions du conseil en ces matières et faire rapport au conseil de l’évolution des projets et de leur performance en regard des objectifs corporatifs et financiers. Le comité a été particulièrement actif au cours de l’exercice compte tenu des importants travaux en cours notamment à l’Aéroport international de Montréal–Dorval. Outre le suivi des diverses activités reliées à la mise en vigueur du plan de la société, le comité a revu le plan quinquennal des immobilisations et le programme spécifique proposé pour 2000.

Le comité de l’environnement

Normand W. Guérette, ing.p. (président), Dr Michel Langlois, Gordon J. Fehr, ing.p.

Mandat Le comité doit recommander au conseil d’administration l’adoption de politiques et de programmes visant à assurer le respect des obligations prévues par le bail foncier, les lois et règlements environnementaux qui s’appliquent; veiller à ce que les politiques et programmes environnementaux adoptés par le conseil soient mis en œuvre; veiller à ce que soit mis en place un système d’identification et de contrôle des risques environnementaux et de vérification de conformité; examiner les rapports périodiques relatifs aux divers indicateurs environnementaux et à la conformité des opérations et des installations aux lois environnementales, en assurer le suivi et en informer le conseil d’administration; veiller à être informé de tout avis d’infraction, etc., impliquant la société, assurer le suivi de ces dossiers et en faire rapport au conseil; veiller à ce que la société dispose des moyens nécessaires pour agir avec une diligence raisonnable; veiller à la mise en place d’un plan d’intervention environnementale et revoir annuellement le système de gestion de l’environnement.

Plusieurs dossiers ont occupé les membres de ce comité en 1999 dont celui du climat sonore qui a particulièrement retenu l’attention en raison de l’augmentation des vols à l’Aéroport international de Montréal–Dorval. Le comité a revu l’application de la politique de gestion environnementale à Dorval et recommandé la mise en place d’un important programme de communication à l’intention des riverains. Le comité s’est préoccupé des questions relatives aux sols et aux eaux souterraines, à l’air ambiant et a recommandé l’adoption d’une nouvelle politique environnementale ainsi que les objectifs 2000 d’un système de gestion environnementale structurée assimilable à la norme ISO 14001 et comportant toute une série d’indicateurs environnementaux. Chaque incident environnemental a également fait l’objet d’un examen attentif tout comme la gestion des matières dangereuses.

Le comité de planification financière

Claude F. Lefebvre, ing.p., a.g. (président), Pierre Martin, Dr Michel Langlois, Raymond Deschamps

Mandat Le comité a notamment pour objet d’examiner et de recommander au conseil les objectifs budgétaires annuels, le plan d’affaires et le budget annuel, les stratégies de financement à court, moyen et long termes, de revoir la performance de la société en regard du respect de ses objectifs financiers et de transmettre au conseil son appréciation des risques. Le comité a examiné le budget d’exploitation préparé par la direction pour atteindre les objectifs de l’entreprise. Il a entrepris de définir le plan de financement à long terme des programmes d’immobilisations et a commandé un important programme de vérification de la valeur des processus mis en place par la société pour identifier et gérer les différents risques liés à son exploitation. Le comité s’est assuré du suivi relatif au mémoire sur le contrôle interne et autres recommandations des vérificateurs indépendants. Enfin, le comité a reçu les rapports financiers périodiques de la direction, revu la politique d’amortissement et recommandé au conseil les diverses ententes de financement conclues avec des institutions financières.

Le comité de vérification

Raymond Deschamps (président), Gordon J. Fehr, ing.p., Claude F. Lefebvre, ing.p., a.g.

Mandat Le comité a pour mandat notamment d’examiner les états financiers annuels de l’entreprise et d’en recommander l’approbation au conseil d’administration. Il a également pour fonction de superviser les relations du conseil avec les vérificateurs externes et internes et passer en revue les lettres de contrôle interne adressées à la direction. En 1999, le comité a rempli toutes ses obligations en s’assurant notamment de l’intégrité de l’information financière fournie par la société et par une analyse de l’importance des risques associés à son exploitation. Il a poursuivi un important programme de vérification interne des pratiques administratives relativement aux travaux de construction, à la perception des frais d’améliorations aéroportuaires ainsi qu’aux stationnements.



SOPRAM Société de Promotion des Aéroports de Montréal

La Société de promotion des Aéroports de Montréal (SOPRAM) est une corporation sans but lucratif mise sur pied en 1987 et ayant pour objet notamment de promouvoir le développement des installations aéroportuaires à l'usage de la grande communauté montréalaise et de faire valoir les intérêts et les besoins du public desservi par lesdites installations. Elle compte sept organismes qui désignent 21 membres regroupés en trois catégories, soit sept membres issus du milieu politique, sept membres choisis parmi le personnel administratif de ces organismes et sept membres issus du milieu des affaires et qui en composent le conseil d'administration.

Ville de Montréal

Pierre-Yves Melançon, conseiller associé au maire responsable des affaires métropolitaines

Jean-Marc Lajoie*, directeur, Service du développement économique

Dr Michel Langlois, professeur en stratégies des affaires à l'UQAM, président de l'Institut I.C.I. Worldwide et membre du conseil d'administration d'Aéroports de Montréal

Ville de Laval

Gilles Vaillancourt, maire

Lucien Desrochers, directeur général adjoint

Claude F. Lefebvre, ing.p., a.g., administrateur de sociétés, président du conseil de la SOPRAM et vice-président du conseil d'administration d'Aéroports de Montréal

Corporation de promotion à Mirabel inc. (COPAM)

Pierre Gingras, maire, Ville de Blainville

Yves Lacroix, directeur général, Ville de Mirabel

Raymond Deschamps, vice-président, Construction Desjardins Deschamps et membre du conseil d'administration d'Aéroports de Montréal

Conseil régional de développement de la Montérégie et Ville de Longueuil

Michel Latendresse, maire, Ville de Saint-Hubert

Massimo Iezzoni, directeur général, Ville de Longueuil

Normand W. Guérette, ing.p., président, Planisud inc. et membre du conseil d'administration d'Aéroports de Montréal

Union des municipalités de banlieue sur l'île de Montréal

Peter Yeomans, maire, Cité de Dorval

Marc-André Vaillancourt, vice-président et directeur général, Union des municipalités de banlieue sur l'île de Montréal

Gordon J. Fehr, ing.p., administrateur de sociétés et membre du conseil d'administration d'Aéroports de Montréal

Chambre de commerce du Montréal métropolitain

M^e David McAusland, associé directeur, Byers Casgrain et président du conseil de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain

Luc Lacharité, vice-président exécutif
Chambre de commerce du Montréal métropolitain

Nycol Pageau-Goyette, Adm.A., présidente de Pageau Goyette et Associés, présidente de la SOPRAM et présidente du conseil d'administration et chef de la direction d'Aéroports de Montréal

Board of Trade of Metropolitan Montréal

Pierre Laferrière, conseiller spécial en stratégie d'entreprise auprès du président du conseil Téléystème Itée et président de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain

Françoy Roberge, directeur, affaires publiques et communications, Chambre de commerce du Montréal métropolitain et président, Allcom Stratégies Communications

Pierre Martin, président et chef de la direction d'ALSTOM Canada et membre du conseil d'administration d'Aéroports de Montréal

*jusqu'au 10 août 1999



Les données contenues dans les illustrations de la revue des activités concernent les deux sites aéroportuaires, sauf là où indiqué, pour l'année 1999.

English copies of this report are available from:
Aéroports de Montréal's Public Affairs and Communications department,
1100, René-Lévesque Blvd. West, Suite 2100, Montréal, Québec, Canada H3B 4X8.
Telephone: (514) 394-7200 Fax: (514) 394-7356 Internet: www.admtl.com

Conception graphique : Nolin Larosée Design Communications

Imprimé au Canada

