

carnet  
de bord

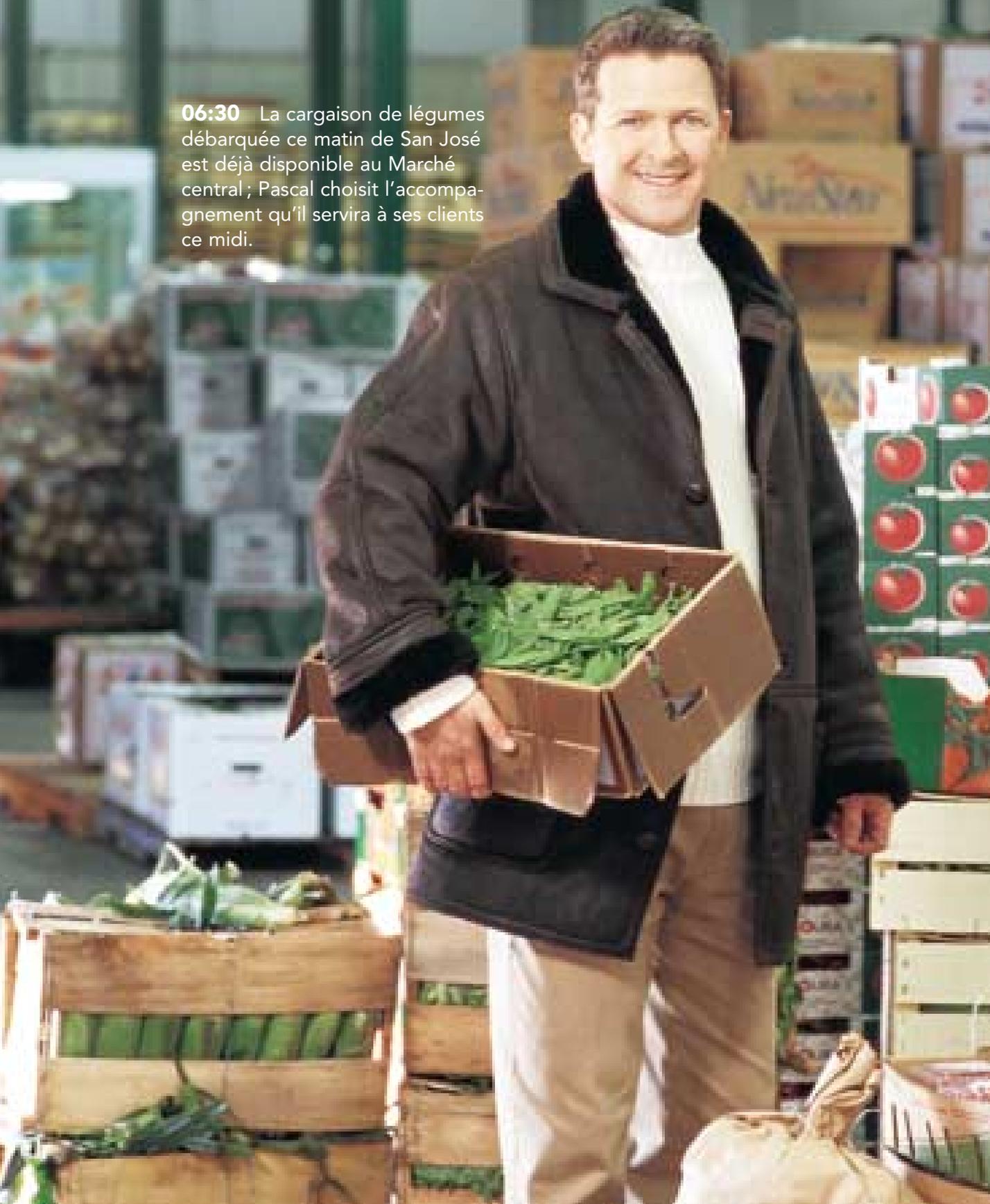
Aéroports  
de Montréal

RAPPORT ANNUEL

2000



**06:30** La cargaison de légumes débarquée ce matin de San José est déjà disponible au Marché central ; Pascal choisit l'accompagnement qu'il servira à ses clients ce midi.



**11:30** Encore 45 minutes avant l'embarquement; juste le temps d'une pause après avoir exploré quelques boutiques à l'aéroport international de Montréal-Dorval.





**23:45** Avec ses festivals, Montréal s'est déjà taillée une place de choix dans le cœur des artistes de partout. D'où qu'ils viennent, où qu'ils repartent... la ville est accessible !

## table des matières

profil	<b>5</b>
message du président	<b>6</b>
revue des activités	<b>10</b>
de a à z	<b>21</b>
revue financière	<b>22</b>
rapports de la direction et des vérificateurs	<b>24</b>
états financiers consolidés	<b>25</b>
comité de direction	<b>43</b>
pratiques en matière de régie d'entreprise	<b>44</b>
comité de régie d'entreprise	<b>45</b>
comité de vérification	<b>45</b>
conseil d'administration	<b>46</b>
SOPRAM	<b>48</b>

Dorval et Mirabel ne sont pas que deux aéroports à Montréal... ce sont les deux aéroports des Montréalais.

Point de départ d'un vol d'affaires ou première étape des vacances : c'est là qu'on laisse chez-nous en arrière.

Rentrer bien vite chez soi, retrouver enfin les siens : c'est à l'aéroport qu'on se sent revenu chez nous.

Liés aux grands moments, aux événements, aux étapes importantes de notre vie, intégrés à notre tissu urbain, associés à notre économie locale, reflet de nos aspirations, témoin de nos réussites, nos aéroports nous appartiennent.

Voyons comment vont nos affaires.

## message du président du conseil d'administration

Le dernier exercice aura été l'occasion pour le Conseil d'administration d'examiner de près les relations et les engagements d'Aéroports de Montréal avec Transports Canada, le milieu des affaires et la communauté montréalaise. Cette réflexion amorcée, poursuivie et conclue dans un climat de confiance a pris en compte les attentes du gouvernement canadien qui est propriétaire du fonds de terrain des deux aéroports ainsi que celles de la communauté d'affaires.

Comme tous les autres aéroports au pays, Dorval et Mirabel sont des propriétés fédérales sous la gouverne de Transports Canada. C'est donc en vertu d'un contrat d'impartition qu'Aéroports de Montréal gère l'activité aéroportuaire dans notre région. La mission de l'entreprise est assortie d'un objectif de développement des installations et de mise en valeur des intérêts économiques de la grande région montréalaise. L'adhésion d'Aéroports de Montréal aux principes d'imputabilité énoncés par le ministre des Transports du Canada assure par ailleurs la communauté de la saine gestion des aéroports de Montréal. C'est donc non seulement au ministre canadien des Transports, mais aussi à l'ensemble de la population qu'elle dessert qu'Aéroports de Montréal rend compte de sa gestion, de ses activités et de ses résultats.

Tel est l'encadrement qui subsiste au moment où nous concentrons nos efforts pour offrir à la population du grand Montréal des services aéroportuares qui se classeront parmi les meilleurs.

**Régie d'entreprise** Aéroports de Montréal exerce ses activités sous l'empire de la Loi sur le Transport aérien au Canada, de son bail avec Transports Canada ainsi que de nombreuses conventions internationales comme celles de l'OACI et de l'IATA. Soucieux d'aller au-delà de ces encadrements obligés, le Conseil d'administration a décidé, en juin 2000, non seulement d'adhérer aux principes d'imputabilité énoncés par le ministre des Transports du Canada, mais aussi de procéder à une révision complète et méthodique de sa régie d'entreprise, démarche à laquelle ont été associés les organismes membres de la SOPRAM. Ces nouveaux textes ont été soumis à l'approbation du ministre des Transports du Canada qui a donné son accord. Ils sont enchâssés dans les Lettres patentes et les Règlements généraux de l'entreprise.

Les modifications aux règles de régie interne donnent, entre autres, ouverture à l'élargissement de la composition du Conseil d'administration ; celui-ci passera de 7 membres à un minimum de 11, ou même possiblement à 14 membres, ce qui permettra notamment d'augmenter la représentation du milieu des affaires. Pour sa part, le gouvernement du Canada désignera deux administrateurs au Conseil et le gouvernement du Québec en désignera un.

**La SOPRAM** Depuis 1987, c'est-à-dire cinq ans avant que le gouvernement du Canada ne délègue à des entités locales la gestion des principaux aéroports, la communauté montréalaise a mis sur pied la Société de Promotion des Aéroports de Montréal (SOPRAM), comptant 21 membres issus en nombre égal du milieu des affaires, du milieu politique et de l'administration municipale. Constitué en organisme sans but lucratif, ce forum de consultation s'est donné pour mandat de promouvoir le développement des installations des aéroports de Mirabel et de Dorval dans le meilleur intérêt des utilisateurs et de la communauté.

Au moment de sa création, la SOPRAM a joué un rôle de premier plan en réunissant autour de la même table des intervenants de la grande région de Montréal pour développer un projet visant à confier à une corporation autonome la gestion de ses deux aéroports. Ainsi fut créée Aéroports de Montréal.

Selon les règles alors établies, les gens d'affaires, membres de la SOPRAM, sont d'office membres du Conseil d'administration d'Aéroports de Montréal.

Au cours des années, la SOPRAM a toujours accompagné Aéroports de Montréal dans le développement de ses affaires. Ainsi, à l'occasion de ses réunions de juin et de novembre 2000, la SOPRAM a adopté un train de mesures comportant une révision en profondeur de la régie d'entreprise d'Aéroports de Montréal.

**Changements à la direction** L'année 2000 a aussi été marquée par le départ, en octobre dernier, après plus de dix ans au sein de l'organisation, de la présidente madame Nycol Pageau-Goyette. Le Conseil a alors décidé de procéder à une recherche à l'échelle internationale en vue d'identifier des candidats et de recruter un nouveau président et chef de la direction. Entre temps, le Conseil d'administration a confié la conduite des affaires à une équipe de transition composée de trois membres, dont le mandat immédiat comportait six priorités :

1. Assurer le maintien des activités aéroportuaires dans le cours normal des opérations et dans les meilleures conditions d'efficacité et de sécurité.
2. Poursuivre le programme en cours d'expansion de l'aérogare de Dorval en s'assurant que ce programme réponde bien aux besoins des transporteurs.
3. Mettre au point le plan de financement à moyen terme et conclure une entente avec le marché financier.
4. Développer un plan d'affaires et un programme accéléré du volet industriel de l'aéroport de Mirabel.
5. Régulariser la situation du projet de Bombardier à Mirabel.
6. Rétablir les relations positives avec le ministère des Transports du Canada.

**Stratégie d'entreprise** La stratégie d'entreprise d'Aéroports de Montréal a pour objet le positionnement du tandem Dorval/Mirabel au carrefour des marchés transatlantiques sur l'Europe de l'ouest, transfrontaliers avec les États-Unis et intérieurs au Canada. Pour doter Montréal de meilleurs services pour le transport passagers et pour le transport fret, il est impérieux qu'Aéroports de Montréal regagne des parts de marché dans ces trois secteurs d'activités. L'industrie du transport aérien s'engage dans une phase de consolidation dont les alliances entre transporteurs ne sont qu'une première étape. Cette consolidation entraînera des changements importants sur les routes aériennes, sur l'offre et le prix des sièges, sur les volumes de fret et son routage. Pour réussir, Montréal doit tirer partie de sa situation géographique, de sa démographie et des particularités de son économie de façon à offrir une alternative efficace, agréable et moins coûteuse aux aéroports engorgés.

**Vocation fondamentale** Dès juin 2000, nous avons décidé de recentrer notre stratégie et de concentrer toutes nos ressources sur notre mission fondamentale, soit gérer et développer les sites de Dorval et de Mirabel en fonction des marchés passagers et fret, ainsi que du développement industriel. Nous avons donc mis un terme à toute nouvelle activité d'ADM Capital et d'ADM International.

**Vocation industrielle de Mirabel** Au plan du développement industriel, l'année a été marquée par une très forte activité en raison notamment de la décision du ministre d'État à l'Économie et aux Finances du Québec de s'engager dans la concrétisation de la mission industrielle de Mirabel. Cette nouvelle zone industrielle de la couronne nord offre un potentiel important en matière de développement technologique, de création d'emplois et de prospérité.

Aéroports de Montréal a décidé de travailler étroitement avec la nouvelle Société de développement de la Zone de commerce international de Mirabel créée par le gouvernement du Québec. Cette décision donne suite à l'orientation déjà retenue par Aéroports de Montréal de développer cette vocation industrielle à Mirabel. Pour encadrer leur travail, Aéroports de Montréal et la Zone de commerce international de Mirabel ont convenu de travailler conjointement à la prospection de nouvelles industries et à leur implantation à Mirabel.

**Performance financière** Les revenus consolidés d'Aéroports de Montréal ont pour la première fois franchi la barre des 170 millions \$, totalisant 176,8 millions \$. Ce nouveau sommet représente une augmentation de 12,9 millions \$, soit 7,9 % par rapport à l'exercice précédent. Ces revenus sont générés principalement par les activités aéroportuaires, les commerces et les frais d'améliorations aéroportuaires.

Quant aux charges d'exploitation, elles ont atteint 120,8 millions \$, une hausse de 7,8 millions \$, soit 6,9 % par rapport à l'exercice de 1999.

Les flux de trésorerie générés par les activités d'exploitation avant la variation des éléments hors caisse du fonds de roulement ont atteint 42,2 millions \$ en 2000.

La revue financière, présentée ci-après, décrit plus en détail l'état de la situation financière de l'entreprise.

**Conclusion** L'année 2000 aura été une période charnière dans la courte histoire d'Aéroports de Montréal. L'entreprise est à mettre en place l'organisation et les outils nécessaires pour engager la prochaine étape dans sa croissance.

Cette croissance repose d'abord sur la définition d'un plan d'affaires réaliste, sur des accords avec les transporteurs aériens et sur un programme d'investissements échelonné sur plusieurs années. La réalisation complète de ce programme d'investissements ne sera pas possible avec les moyens financiers dont dispose actuellement Aéroports de Montréal. Il est donc nécessaire non seulement d'accroître nos revenus propres par un rajustement de la formule de loyer actuelle qui nous lie au gouvernement du Canada, mais aussi de convenir de partenariats avec des investisseurs privés.

La mise au point du plan d'affaires et du programme d'investissements se fera de concert avec les transporteurs aériens qui sont nos principaux partenaires et que nous associons à cette planification.

En terminant, je veux remercier, au nom du Conseil d'administration, tout le personnel de l'entreprise qui apporte sa contribution pour faire de Dorval et de Mirabel des aéroports qui améliorent chaque année la qualité des services rendus aux passagers.



Pierre Martin  
Président du Conseil d'administration

**À la haute direction** Aéroports de Montréal a connu une année 2000 passablement mouvementée. Les changements qui ont secoué la haute direction de l'entreprise ont eu non seulement des échos dans les médias, mais aussi des répercussions inévitables à tous les niveaux de l'organisation. Le Conseil d'administration a tôt fait cependant de prendre la situation bien en mains et a su réagir de manière éclairée, avec diligence et autorité, permettant ainsi à Aéroports de Montréal d'assurer des activités aéroportuaires continues et normales.

Suite à la démission de la présidente et chef de la direction en octobre 2000, le Conseil d'administration, désireux de maintenir à la direction une équipe capable d'assurer non seulement le maintien ininterrompu des activités des deux aéroports, mais aussi la poursuite de la mission de l'entreprise, a mis sur pied un Comité de transition. Celui-ci s'est immédiatement mis à la tâche et a entrepris la révision de la structure et du fonctionnement de l'organisation, en commençant par l'adoption de six grands objectifs de gestion. Ces six objectifs, largement diffusés dans l'organisation, visent essentiellement à assurer le bon fonctionnement des aéroports, à maintenir le cap sur les projets de développement en cours, à assurer le financement des engagements déjà amorcés et à enrayer la crise récente et ses effets.

En prenant en mains la gestion des affaires courantes de l'organisation, le Comité de transition a procédé à un remaniement du Comité de direction d'entreprise. Ce faisant, l'action a été recentrée sur les opérations fondamentales d'Aéroports de Montréal.

Le Comité de transition s'est penché sur le dossier Bombardier à qui un permis de construction a été délivré pour le projet d'usine dans la Zone de commerce international de Mirabel. La régularisation de ce dossier auprès des instances gouvernementales du Canada demeure une priorité qui trouvera son dénouement au premier semestre de 2001. De plus, une entente a été conclue avec Technicolor et l'annonce de l'implantation de cette industrie dans la Zone commerciale de Mirabel a été rendue publique.

Des faits saillants et des observations sur les activités d'Aéroports de Montréal au cours de la dernière année témoignent de la marche des opérations à Montréal-Dorval et à Montréal-Mirabel. Près de 10 millions de passagers auront utilisé les deux sites aéroportuaires au cours de l'année 2000; cette compilation représente une croissance de 3,4 % sur le dernier exercice.

La vice-présidence des **Affaires corporatives** regroupe toutes les unités qui soutiennent l'exploitation et le développement des deux aéroports. Ainsi, on y retrouve les Affaires juridiques, les Affaires publiques et Communications, l'Environnement,

la Planification stratégique et les Ressources humaines. En ayant, entre autres, le mandat d'appuyer la Direction dans ses activités de gestion, les Affaires corporatives jouent un rôle de premier plan en faisant le pont entre les instances gouvernementales, la SOPRAM, le Conseil d'administration, la Direction, le personnel et la communauté.

L'équipe des **Affaires publiques et Communications** qui a déjà l'habitude de la ligne de feu, a eu fort à faire pour répondre aux attentes des médias d'une part et pour transmettre, d'autre part, à l'ensemble de la population, des informations sur les activités aéroportuaires. De plus, la direction s'est affairée à promouvoir et à préparer la tenue du congrès du Airports Council International (ACI World et ACI-NA) qui aura lieu à Montréal en septembre 2001.

Dans le champ d'intervention des **Ressources humaines**, on retrouve l'ensemble des employés d'Aéroports de Montréal qui se compose d'employés de direction, d'employés non-syndiqués et de quatre groupes d'employés syndiqués soit les gestionnaires de premier niveau, les cols bleus, les cols blancs et les pompiers. Ensemble, ils sont au nombre d'environ 700, ce qui représente un apport de quelque 550 années-personnes de travail. L'année 2000 a été marquée par la signature de deux conventions collectives : celle des cols blancs, conclue en janvier pour une période de cinq ans, et le contrat de travail des gestionnaires de premier niveau signé en mars pour une période de trois ans. Les négociations avec l'unité syndicale représentant les 48 pompiers et les 12 pompiers de relève des aéroports ont été menées tout au cours de l'année et n'ont pu conduire à une entente finale avant la fin de l'exercice 2000. Ces travailleurs sont sans contrat de travail depuis juillet 1998. Le processus d'arbitrage enclenché en mars 2000 se poursuit depuis. Tant du côté de l'employeur que des syndiqués, il y a bon espoir d'en arriver à un règlement au cours de 2001.

Au chapitre des Relations de travail, la tenue régulière et le suivi des comités conjoints de relations de travail, d'évaluation d'emploi, de formation et de santé et sécurité favorisent le maintien de relations de travail harmonieuses et la résolution des problèmes à la source.

En matière de Santé et Sécurité au travail, il faut souligner que la mise en place de la nouvelle structure de comités paritaires a été complétée au cours de l'année. Cette structure, jugée avant-gardiste, a été mise en place antérieurement à la nouvelle législation contenue dans la partie B du Code canadien du travail. Cette approche de gestion paritaire en matière de santé et de sécurité au travail de même que la performance remarquable du personnel des aéroports, où l'on enregistre qu'un faible taux d'accidents par heure de travail effectuée, s'est traduit par une baisse substantielle du taux personnalisé de cotisation à la CSST pour l'an 2000.

Cette dernière année aura été marquée par le développement de la politique de protection des renseignements personnels conformément aux exigences de la loi fédérale, par l'élaboration d'une politique en matière d'utilisation des technologies de l'information et par la mise à jour d'une politique d'équité en matière d'emploi. Le dernier exercice a aussi été l'occasion de réviser entièrement la politique de rémunération globale des cadres supérieurs dans une perspective d'encadrement et de saine gestion.

La direction **Environnement** veille à ce que les installations aéroportuaires de Dorval et de Mirabel soient conformes à la politique environnementale de l'entreprise. Une politique qui engage Aéroports de Montréal à maintenir le CAP : Conformité réglementaire, Amélioration de son bilan environnemental et Prévention de la pollution. Pour ce faire, les mesures mises en place pour protéger les sols, maintenir la qualité de l'eau et conserver l'air pur sont en constante évolution depuis 10 ans.

Le chemin parcouru par Aéroports de Montréal en vue de protéger l'environnement mérite d'être marqué d'une pierre blanche au virage de l'an 2000 puisque, au terme d'une démarche de trois ans, l'entreprise a obtenu l'enregistrement de son système de gestion environnementale à la norme internationale ISO 14001. Ainsi certifiée, Aéroports de Montréal fait la preuve, une fois de plus, qu'il est possible de développer des aéroports internationaux en harmonie avec les besoins de leur milieu.

Cette reconnaissance n'aurait cependant jamais pu être obtenue sans l'implication de toutes les unités administratives et de tous les employés de l'entreprise. Aucun effort n'a été épargné en l'an 2000 pour prodiguer à l'ensemble des employés une sensibilisation aux défis et obligations environnementaux de l'entreprise. Pour encore plus affirmer ce rôle commun de l'entreprise environnementale, une équipe d'auditeurs environnementaux internes a été créée en faisant appel aux employés de tous les horizons.

Mais au-delà de l'obtention d'une reconnaissance internationale, un système de gestion environnementale rigoureux permet surtout la mise en œuvre de pratiques et de projets environnementalement sains. C'est ainsi que plus d'une cinquantaine de pratiques environnementales ont été documentées et continueront à être améliorées avec le temps. C'est ainsi que 22 000 tonnes de sols ont fait l'objet d'une gestion environnementale en conformité avec les normes provinciales. C'est ainsi qu'une vérification de conformité des réservoirs souterrains d'Aéroports de Montréal a été faite pour en assurer la conformité à la réglementation. C'est ainsi que le climat sonore aux abords de l'aéroport international de Montréal-Dorval continue de s'améliorer.

À terme, le maintien de pratiques saines et l'implantation de projets prenant en considération les contraintes du milieu permettront de réduire toujours davantage la pression des activités aéroportuaires sur l'environnement.

C'est à l'**Exploitation aéroportuaire** que revient la mission d'assurer, en toutes circonstances et en tout temps, la disponibilité des lieux, des équipements et des installations aéroportuaires et de veiller à ce que tous les clients puissent bénéficier de tous les services dont ils peuvent avoir besoin dans le périmètre des aéroports. Ces clients sont tantôt des voyageurs avec leurs accompagnateurs, tantôt des transporteurs aériens ou encore des concessionnaires. Les premiers sont les plus nombreux ; nous en avons compté près de 10 millions à Montréal l'an dernier, dont 8 200 000 à Dorval seulement.

Pour chaque mouvement aérien, un aéroport doit offrir des services spécialisés qui vont de l'entretien des pistes jusqu'à la récupération des déchets internationaux en passant par l'avitaillement, la sécurité, le dégivrage des aéronefs et autres. Tous les aéroports, particulièrement ceux de l'hémisphère nord, mesurent avec précision le nombre d'heures ou de minutes pendant lesquelles ils se sont affichés « fermé » sur les écrans des transporteurs. À cet égard, nos équipes de l'exploitation ont été particulièrement efficaces au cours de l'an 2000 puisque ni l'un ni l'autre des aéroports de Montréal n'a enregistré, ne serait-ce qu'une minute, d'interruption de service à la feuille de route de l'aviation civile.

Les concessionnaires, au nombre de 85, exploitent 113 points de vente dans nos aéroports en l'an 2000 et occupent une surface commerciale de 4 910 mètres carrés à Montréal-Dorval et de 4 020 mètres carrés à Montréal-Mirabel.

Aéroports de Montréal s'occupe de la gestion et de l'exploitation des stationnements destinés aux visiteurs des deux sites aéroportuaires. Plus de 2 000 000 de voitures ont occupé un espace de stationnement au cours de l'année et de ce nombre, près de 850 000 voitures ont franchi les barrières du parc de stationnement de courte durée alors que le service de Voiturier a enregistré quelque 30 000 transactions. Les revenus générés par les stationnements au cours de l'année 2000 totalisent plus de 26,6 millions \$, en hausse de 15,2 % par rapport à l'année précédente. Mis à part l'augmentation de tarif d'entreposage du Voiturier à Montréal-Dorval, les tarifs de stationnement n'ont pas fait l'objet d'augmentation depuis 1999.

La vice-présidence **Développement immobilier et industriel** a enregistré en l'an 2000 des revenus de l'ordre de 51,2 millions \$ provenant de ses installations de Dorval et de Mirabel. Ces revenus sont le fruit de la location de 150 emplacements, de 105 terrains, de 110 lots agricoles et de 85 concessions, lesquelles représentent 33 % des revenus totaux de l'exercice. Il s'agit d'un actif immobilier qui a donné lieu à la signature de 450 baux.

Un plan d'affaires portant sur le développement des terrains industriels disponibles à Mirabel a été élaboré au cours de l'année. Ce dernier a pour but de valoriser les propriétés foncières et les actifs aéroportuaires de Mirabel par le développement de l'activité économique, la création d'emplois et la croissance de trafic. Le territoire aéroportuaire de Mirabel offre un important potentiel de développement industriel, notamment en raison de sa grande superficie, dont les secteurs cibles sont les services de logistique, l'aéronautique et les industries de haute technologie. Plus de 5 000 hectares sont aujourd'hui disponibles au développement industriel sur le territoire aéroportuaire de Mirabel.

L'analyse des tendances et opportunités du marché, ainsi que l'évaluation des forces et des faiblesses de Montréal-Mirabel, ont amené l'entreprise à énoncer un premier axe de positionnement : « Montréal-Mirabel, aéroport dédié aux services de logistique globale pour le nord-est du continent ». Ce marché exploite les avantages uniques de Montréal-Mirabel par rapport aux autres parcs industriels régionaux. Le développement du parc industriel de Mirabel s'inscrit en tête des priorités pour la nouvelle année alors que le développement d'un plan d'affaires de nature commerciale en relation avec l'expansion de l'aéroport de Montréal-Dorval vient d'être initié.

La vice-présidence **Ingénierie et construction** est définie comme la ressource d'expertise technique d'Aéroports de Montréal dans le cadre de la gestion du programme d'immobilisations, de la planification des installations, de l'ingénierie, de l'architecture et de la gestion de projets.

La mission de l'unité consiste à garantir une expertise et une vision de développement à long terme pour intégrer de façon optimale les besoins d'Aéroports de Montréal et orienter la prise de décisions afin de permettre la mise en œuvre du plan d'investissements.

C'est au sein de cette unité, au cours de l'année 2000, qu'a été dirigé et coordonné, avec l'équipe interne de gestion et celle des professionnels retenus pour réaliser le projet, le développement de la Phase 2 du programme d'expansion de l'aéroport international de Montréal-Dorval. Les études réalisées durant cette période ont mené au dépôt d'un programme fonctionnel et technique d'un concept architectural répondant aux besoins de la communauté aéroportuaire à l'horizon 2009. Les consultations avec l'ensemble des partenaires se sont poursuivies et le chantier a été mis de l'avant au cours de la période estivale.

Le projet s'inscrit dans la vision globale du développement du transport aérien à Montréal. Ainsi, Aéroports de Montréal complète la mise à jour de son plan directeur pour l'ensemble des activités de l'aéroport international de Montréal-Dorval de manière à assurer l'intégration de chacune des étapes de son développement à long terme.

Par ailleurs, l'année 2000 a aussi été l'occasion d'importants travaux de restauration aux deux plates-formes aéroportuaires. En effet, plus de 42 millions \$ y ont été investis dans les infrastructures et services. De plus, en prévision de l'implantation de la Zone de commerce international de Mirabel, Aéroports de Montréal a entrepris la révision des études de capacité de toutes les infrastructures nécessaires aux services publics. On a revu également les études reliées au réseau routier du complexe aéroportuaire de manière à pouvoir répondre aux exigences des nouveaux locataires qui s'installeront dans la zone industrielle.

La vice-présidence **Marketing et Développement aérien**, responsable du développement des marchés passagers et fret, a aussi le mandat des études de marché, de la recherche commerciale, de la publicité, de la promotion et des évaluations de potentiel menant au développement de nouveaux produits et services. Elle est aussi l'interlocutrice désignée par Aéroports de Montréal auprès de tous les organismes officiels — nationaux et internationaux — qui encadrent le trafic aérien : politiques de l'air, réglementation du transport passagers et fret, offices de tourisme et toutes les commissions étrangères.

En 2000, le trafic passagers dans les deux aéroports a enregistré une croissance de 3,4 %, soit 2,4 % à Montréal-Dorval et 10,2 % à Montréal-Mirabel pour finalement s'approcher du cap des 10 millions de voyageurs. La moyenne canadienne n'a été que de 1,9 %, dépassée par les seuls aéroports de Montréal et de Toronto. Les secteurs transfrontalier et international (à Montréal-Dorval) ont connu respectivement une hausse de 8,1 % et 3,6 %. Par contre, le secteur local a subi un léger recul de 1,5 %, attribuable en partie à l'acquisition des Lignes aériennes Canadien International par Air Canada qui a redéployé sa flotte avec une expansion sur le marché international et une compression sur le marché intérieur. Cependant, l'arrivée de transporteurs dans le créneau des vols à bas prix a contrebalancé cette rationalisation. À la fin de l'année 2000, les voyageurs qui fréquentent les aéroports de Montréal, Dorval et Mirabel, se répartissent ainsi : 30 % à l'international, 28 % au transfrontalier et 42 % au local. Ces chiffres illustrent un équilibre aéroportuaire parfait pour un aéroport positionné dans le créneau des 10 millions de passagers. Il s'agit ici d'une amélioration sur la distribution de l'an dernier puisque nous avons réussi à porter de 12 % à 15 % le nombre de passagers en correspondance.

Montréal-Mirabel a connu une excellente année avec une croissance de 10,2 % du trafic passagers. La France et le Sud ont été les destinations les plus achalandées avec une augmentation moyenne de 10 % en l'an 2000.

L'année a été marquée par l'arrivée de LACSA, un nouveau transporteur international. Un voyageur européen, Corsair, s'est de plus installé à Montréal-Mirabel. Deux nouvelles destinations internationales au départ de Montréal-Mirabel ont été offertes soit Lisbonne et Madrid, alors qu'à partir de Montréal-Dorval, il y a eu une relève de la fréquence sur un certain nombre de destinations dont Mexico, Pittsburgh et Philadelphie, en passant de 2 à 5 vols par semaine. Le trafic intérieur n'a retenu pour sa part que 42 % du trafic total en 2000, soit une diminution de 3 % comparativement aux résultats de l'année 1999.

Côté fret, l'augmentation globale du tonnage est de l'ordre de 3 % pour l'année 2000 dû en particulier aux activités de nouveaux opérateurs fret et de l'accroissement de la fréquence des vols de ce type.

Les mouvements d'aéronefs ont subi une diminution annuelle globale de 4,9 % soit 5,3 % à Montréal-Dorval et 3 % à Montréal-Mirabel. La restructuration de l'industrie aérienne et la flambée des coûts du carburant ont incité les transporteurs à minimiser les frais d'opération en optimisant le taux de remplissage des envolées. D'après les chiffres annuels préliminaires colligés dans 43 des principaux aéroports canadiens, le trafic itinérant a enregistré une baisse générale de 3,9 % par rapport à 1999.

Le lancement, par l'équipe Marketing, du site Internet [www.admtl.com](http://www.admtl.com) au cours de la dernière année mérite aussi d'être signalé puisqu'il s'agit d'un des sites les plus visités par les voyageurs locaux. Au chapitre de la promotion et publicité, Aéroports de Montréal s'est méritée le deuxième prix au Concours du Airports Council International (ACI) pour une campagne efficace de démarchage auprès des transporteurs internationaux.

À la recherche commerciale, il faut souligner la cueillette d'opinions auprès de quelque 3 500 passagers dans le but de recueillir leur avis sur la satisfaction des services et produits offerts par Aéroports de Montréal. Divers critères qualitatifs ont été testés auprès des voyageurs tant à Montréal-Mirabel qu'à Montréal-Dorval. Les résultats démontrent qu'Aéroports de Montréal est passée du 11<sup>e</sup> au 9<sup>e</sup> rang en termes de satisfaction dans la catégorie des aéroports de moins de 15 millions de passagers annuellement.

Les objectifs de croissance pour la prochaine année sont de l'ordre de 2,5 % du nombre de passagers en visant à conserver la spécificité internationale de Montréal; de tous les aéroports canadiens, c'est Montréal qui, avec 30 % de son marché accaparé par l'international, compte la plus grande proportion de passagers internationaux. À cet égard, Montréal est nettement positionnée comme la porte d'entrée sur le marché du nord-est de l'Amérique du Nord.

Du côté des marchés internationaux, l'Italie, l'Espagne et l'Afrique du nord comptent parmi les marchés cibles. À partir de Montréal-Mirabel, nos aspirations se tournent du côté des Caraïbes. Parallèlement, nous visons à rester très concurrentiels en termes de coût pour nos partenaires transporteurs.

En ce qui concerne le fret, les objectifs sont de développer Montréal-Mirabel comme un aéroport de soutien au développement de la Zone de commerce international de Mirabel.

Pour ce qui est de la vice-présidence **Finances, Administration et Trésorerie**, on remarque que les états financiers et les notes complémentaires afférentes fournissent l'ensemble des données financières pertinentes à l'entreprise. La revue financière fournit, quant à elle, des explications sur l'évolution des résultats consolidés et des flux générés par l'exploitation par rapport à l'exercice précédent.

En plus de veiller à la saine gestion financière d'Aéroports de Montréal, la vice-présidence Finances, Administration et Trésorerie a aussi rempli son mandat d'encadrer les activités Approvisionnement et Informatique de l'organisation. Elle s'est donc assuré tout au long de l'année, sous le volet Approvisionnement, que les aéroports acquièrent toujours biens et services au meilleur rapport qualité/prix, tout en s'assurant que chaque transaction est réalisée selon des règles d'équité et de transparence. Aéroports de Montréal se tourne vers les marchés extérieurs uniquement quand les biens ou services requis ne peuvent être obtenus sur ses marchés les plus proches.

La publication des appels d'offres sur le site Internet d'Aéroports de Montréal donne à un plus grand nombre de fournisseurs éventuels un accès beaucoup plus rapide et plus complet aux appels de propositions. Cette démarche permet également la divulgation au grand public des marchés offerts aux entrepreneurs et fournisseurs en matière d'approvisionnement, sans toutefois alourdir le processus. Le site informatique sera utilisé d'ici la fin de 2001 pour chacun des appels d'offres dont la valeur est supérieure à 80 000 \$.

L'achat d'équipement et de services informatiques de même que l'acquisition des droits d'utilisation des logiciels et progiciels relèvent de la même unité administrative sous le secteur Informatique. C'est également ce dernier qui encadre le développement et l'architecture des systèmes informatisés et qui offre le support informatique aux utilisateurs tant sous le volet administratif qu'opérationnel.

La mise en service du progiciel SAP doit aussi être inscrite au nombre des réalisations de l'an 2000. Cette transformation majeure des systèmes d'entreprise vise d'abord l'uniformisation des processus, l'unicité des paramètres de gestion de l'organisation et l'intégration des données.

Aéroports de Montréal a vécu le passage à l'an 2000 sans la moindre difficulté ; aucune défaillance n'a été signalée dans nos systèmes opérationnels, informatiques, de soutien ou d'exécution.

Les activités Contrôle et Trésorerie ont permis de s'assurer que les comptes d'Aéroports de Montréal sont gérés adéquatement, que les actifs de la société sont protégés et que des contrôles internes fiables sont en place pour prémunir l'organisation contre les erreurs et la malversation. En 2000 comme par les années précédentes, la Trésorerie a veillé à ce que l'entreprise dispose à tout moment des fonds nécessaires pour la gestion des activités courantes et le financement des projets de plus grande envergure.

Pour le **volet international**, toujours dans le but de répondre aux objectifs que s'est donnée Aéroports de Montréal, les activités d'Aéroports de Montréal Capital (ADMC) se sont limitées à une gestion serrée des projets existants tout en réduisant les efforts de développement. Ainsi, au cours de l'exercice 2000, ADMC a acquis une participation additionnelle de 50 % dans la Société Perisco Cargo inc. faisant de celle-ci sa filiale à part entière. Rappelons que Perisco Cargo inc. opère un centre de denrées périssables à Mirabel. Par ailleurs, la société a vu le fruit de ses investissements dans l'aéroport international de Ferihegy à Budapest, en Hongrie, se matérialiser par un accroissement de la valeur de son placement.

Au cours de l'année 2000, les spécialistes d'Aéroports de Montréal International (ADMI) ont complété divers mandats de consultation. Signalons, entre autres, le dépôt du rapport final de l'étude de positionnement pour la prise en charge de l'aéroport de Mont-Joli, et l'analyse des conditions techniques et des exigences opérationnelles portant sur le réaménagement de l'aéroport de St-Irénée dans Charlevoix.

Trois spécialistes d'Aéroports de Montréal ont également fait partie d'une mission technique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) au Surinam, en Amérique du Sud, afin de réaliser le plan directeur de l'Aéroport international J.-A.-Péngel. La même équipe d'experts a aussi complété une étude de faisabilité technique et financière pour la création d'une autorité aéroportuaire autonome dans ce pays.

Enfin, c'est au cours du dernier semestre de l'exercice qu'Aéroports de Montréal a pris la décision de mettre un terme à ses activités internationales confirmant ainsi sa volonté de se concentrer sur ses activités aéroportuaires.

**En conclusion** Malgré les soubresauts dont a été jalonné le parcours administratif d'Aéroports de Montréal au cours du dernier exercice, force est de reconnaître que nos aéroports n'ont à aucun moment failli à leur mission. Ainsi, la communauté montréalaise aura bénéficié tout au long de l'année de services aéroportuaires appréciés. Les passagers se sont faits nombreux tant et si bien que nos aéroports montréalais ont dépassé la moyenne canadienne de croissance annuelle.

Les résultats positifs de nos activités se reflètent d'ailleurs dans le bilan financier en affichant un excédent des revenus sur les dépenses de l'année. Voilà qui devrait rassurer la communauté non seulement sur la santé financière de ses aéroports, mais également sur l'à-propos des décisions de gestion prises au cours du dernier exercice.

La poursuite du programme d'expansion de l'aéroport international de Montréal-Dorval et la création par le gouvernement du Québec de la Zone de commerce international de Mirabel à laquelle s'associe Aéroports de Montréal sont deux éléments majeurs qui permettent de présager une prochaine année encore plus prometteuse.

La stabilité vers laquelle se dirige Aéroports de Montréal au chapitre de la gestion et le dynamisme qu'engendrent les projets d'expansion sont autant de gages de succès pour le prochain exercice.



Aéroports de Montréal a généré un excédent des produits sur les charges consolidées de 8,1 millions \$ en 2000, une diminution de 1,1 million \$ ou 12 % par rapport au bénéfice figurant au rapport annuel 1999. Il est à noter que le bénéfice figurant au rapport annuel 1999 a été redressé en 2000. Ce redressement, augmentant favorablement de 2,9 millions \$ l'excédent des produits sur les charges préalablement publié en 1999, est dû à un changement de politique comptable d'une société affiliée ainsi qu'à l'application de nouvelles recommandations de l'Institut Canadien des Comptables Agréés relatives à la comptabilisation des impôts sur les bénéfices. Les revenus consolidés ont atteint, en 2000, un nouveau sommet, soit 176,8 millions \$, une augmentation de 12,9 millions \$ ou 7,9 % par rapport à l'exercice précédent. Les frais d'exploitation consolidés, totalisant 174,3 millions \$ ont quant à eux progressé de 17,0 millions \$ ou 10,8 % par rapport à 1999. Quant aux flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation avant la variation des éléments hors caisse du fonds de roulement, ils se sont élevés à 42,2 millions \$ en 2000, une diminution de 3,4 millions \$ ou 7,4 % par rapport à 1999. Il est important de noter que la totalité des flux liés aux activités d'exploitation a été investie dans le programme de développement immobilier, programme pour lequel des investissements de 89,8 millions \$ ont été réalisés au cours de l'exercice.

<b>Revenus consolidés</b>	<b>2000</b>	<b>1999</b>
(en millions de dollars)	\$	\$
Activités commerciales aéroportuaires	71,7	65,2
Activités aéronautiques	56,2	50,9
Perception des frais d'améliorations aéroportuaires	32,4	31,6
Recouvrement des coûts de sûreté aéroportuaire	8,7	8,3
Autres revenus	7,8	7,9
<b>Total des revenus consolidés</b>	<b>176,8</b>	<b>163,9</b>

Les revenus consolidés d'Aéroports de Montréal ont pour la première fois en 2000 atteint la barre des 170 millions \$, totalisant 176,8 millions \$. Ces revenus sont générés principalement par trois activités : les activités commerciales aéroportuaires, aéronautiques et la perception des frais d'améliorations aéroportuaires.

Les revenus provenant des activités commerciales aéroportuaires s'élèvent à 71,7 millions \$ en 2000, en hausse de 6,5 millions \$ ou 10 % par rapport à 1999. Ces revenus représentent principalement les revenus tirés des concessions, stationnements publics et diverses locations d'espaces et totalisent 40,6 % de l'ensemble des revenus de la société.

Les revenus provenant des activités aéronautiques s'élèvent à 56,2 millions \$ en 2000, en hausse de 5,3 millions \$ ou 10,4 % par rapport à 1999. Ces revenus représentent principalement l'ensemble des droits d'atterrissage et d'utilisation du terminal gagnés auprès des sociétés aériennes et totalisent 31,8 % de l'ensemble des revenus de la société.

Les revenus provenant de la perception des frais d'améliorations aéroportuaires s'élèvent à 32,4 millions \$, en hausse de 0,8 million \$ ou 2,5 % par rapport à 1999. Ils totalisent 18,3 % de l'ensemble des revenus de la société. Ces revenus ont été entièrement consacrés au financement de notre programme de développement aéroportuaire visant à améliorer les aéroports internationaux de Montréal-Dorval et Montréal-Mirabel.

Les revenus provenant du recouvrement des coûts de sûreté aéroportuaire s'élèvent à 8,7 millions \$ en 2000, en hausse de 0,4 million \$ ou 4,8 % par rapport à 1999. Ces revenus totalisent 4,9 % des revenus de la société.

Les autres sources de revenus, représentant 4,4 % de l'ensemble des revenus de la société, sont principalement liées à la location de biens fonciers et aux activités de sa filiale Aéroports de Montréal Capital inc. (ADMC).

**Frais d'exploitation consolidés** Les frais d'exploitation consolidés d'Aéroports de Montréal ont atteint 174,3 millions \$ en 2000, en hausse de 17,0 millions \$ ou 10,8 % par rapport à 1999. L'augmentation est principalement attribuable aux éléments suivants :

- > Le loyer payable à Transports Canada a subi une hausse de 7,8 millions \$ ou 85,1 % comparativement à 1999 à la suite de l'augmentation des revenus ;
- > Les investissements importants effectués par Aéroports de Montréal dans ses infrastructures ont résulté, par rapport à 1999, en une augmentation de la dépense d'amortissement de 1,9 million \$ ou 5,6 % et en une augmentation des frais financiers de 1,6 million \$ ou 19,9 % ;
- > Les frais de services ont subi une hausse de 2,1 millions \$ ou 7,1 % par rapport à 1999, hausse principalement liée à l'augmentation des dépenses relatives aux services professionnels. Les frais divers ont quant à eux subi une hausse de 2,6 millions \$ ou 33,9 % par rapport à 1999, hausse principalement liée à l'augmentation des dépenses de promotion, alors que les salaires et avantages sociaux ont subi une hausse de 1,4 million \$ ou 4,4 % par rapport à 1999, hausse principalement liée à l'application des conventions collectives.

**Quote-part dans les résultats des placements à la valeur de consolidation** La quote-part dans les résultats des placements à la valeur de consolidation totalise 5,9 millions \$, en hausse de 3,3 millions \$ par rapport au montant figurant au rapport annuel 1999. Il est à noter que ce montant figurant au rapport annuel 1999 ne tenait pas compte d'un redressement afférent à cet exercice effectué en 2000. Ce redressement, augmentant favorablement de 2,9 millions \$ la quote-part dans les résultats des placements à la valeur de consolidation publiée en 1999, est relatif à un changement de politique comptable d'une société affiliée ainsi qu'à l'application de nouvelles recommandations relatives à la comptabilisation des impôts sur les bénéfices.

**Investissements en immobilisations et situation financière** La saine gestion des installations aéroportuaires par l'équipe d'Aéroports de Montréal se reflète par le niveau des flux de trésorerie générés par les activités d'exploitation, qui ont atteint 42,2 millions \$ en 2000. N'eût été de l'augmentation du loyer payable à Transports Canada de 7,8 millions \$ et de l'augmentation des frais financiers de 1,6 million \$ par rapport à l'exercice précédent, les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation auraient, pour l'exercice 2000, surpassé de 6,1 millions \$ ou 13,3 % ceux générés en 1999. Ces fonds, combinés à des emprunts auprès de différentes institutions financières, ont permis à Aéroports de Montréal de réaliser des investissements sur ses deux sites aéroportuaires de 89,8 millions \$ en 2000. Les principales améliorations réalisées au cours de l'exercice ont consisté en divers travaux tels le projet d'expansion de l'aérogare Dorval, les phases I et II du projet de normalisation des feux axiaux, le remplacement de certaines passerelles d'embarquement, la réhabilitation de la sous-station électrique, l'amélioration de divers systèmes opérationnels, la réfection de la piste 06G-24D, la réfection de différentes voies de circulation et la réfection des aires de trafic. Tous ces travaux, même si parfois moins visibles, étaient primordiaux au confort et à la sécurité de nos passagers, employés et partenaires.

## rapport de la direction et des vérificateurs

**Rapport de la direction** La direction de la société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et comprennent nécessairement des montants déterminés d'après les meilleures estimations et le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états présentent fidèlement la situation financière de la société, les résultats de son exploitation et ses flux de trésorerie. Pour s'acquitter de sa responsabilité, la société applique des contrôles, des conventions et des méthodes comptables internes visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les 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 qui se compose 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, par suite d'une recommandation du Comité de vérification.

Le président du conseil,

Le vice-président, Finances, administration et Trésorier,



Pierre Martin, le 2 mars 2001



René Bérichon

**Rapport des vérificateurs aux administrateurs d'Aéroports de Montréal** Nous avons vérifié le bilan consolidé d'Aéroports de Montréal au 31 décembre 2000 et les états consolidés des résultats, du surplus investi dans les immobilisations et des flux de trésorerie de 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 du 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 2000 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 du Canada.



Comptables agréés, le 2 mars 2001

# états financiers consolidés

<b>Bilan consolidé</b>	<b>2000</b>	<b>1999</b>
Au 31 décembre 2000 (en milliers de dollars)	<b>\$</b>	<b>\$</b>
		(redressé – note 3)
<b>Actif</b>		
<b>Actif à court terme</b>		
Encaisse	4 386	3 832
Comptes débiteurs (note 4)	19 560	21 689
Partie à court terme de l'investissement net dans un contrat de location-financement (note 5)	861	780
Stocks	2 386	2 328
Frais payés d'avance	2 492	2 065
	<b>29 685</b>	<b>30 694</b>
<b>Immobilisations</b> (note 6)	<b>404 885</b>	<b>350 987</b>
<b>Investissement net dans un contrat de location-financement</b> (note 5)	<b>5 945</b>	<b>6 806</b>
<b>Frais reportés</b> (note 7)	<b>7 059</b>	<b>7 074</b>
<b>Écart d'acquisition, montant net</b> (note 8)	<b>237</b>	<b>–</b>
<b>Placements</b> (note 9)	<b>24 393</b>	<b>18 628</b>
	<b>472 204</b>	<b>414 189</b>
<b>Passif et surplus</b>		
<b>Passif à court terme</b>		
Chèques émis et non encaissés	6 397	1 159
Emprunts bancaires (note 11)	195 000	173 700
Comptes créditeurs et frais courus	61 548	44 334
Sommes dues à des sociétés affiliées	3 168	838
	<b>266 113</b>	<b>220 031</b>
<b>Loyer reporté</b> (note 12)	<b>51 710</b>	<b>47 574</b>
<b>Impôts futurs</b> (note 14)	<b>578</b>	<b>293</b>
<b>Passif au titre des prestations constituées</b> (note 15)	<b>718</b>	<b>1 224</b>
<b>Intérêts minoritaires, sans participation</b>	<b>575</b>	<b>575</b>
	<b>319 694</b>	<b>269 697</b>
<b>Surplus</b>		
Surplus investi dans les immobilisations	153 520	145 374
Redressements de conversion reportés	(1 010)	(882)
	<b>152 510</b>	<b>144 492</b>
	<b>472 204</b>	<b>414 189</b>

<b>Surplus investi dans les immobilisations consolidé</b>	<b>2000</b>	<b>1999</b>
Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000 (en milliers de dollars)	\$	\$
Surplus investi dans les immobilisations au début de l'exercice, tel que publié	142 664	133 403
Redressement relatif à la modification comptable au sujet du changement de la monnaie fonctionnelle de sociétés affiliées (note 3 b))	2 975	–
Redressement relatif à la modification comptable au sujet de la comptabilisation des impôts sur les bénéfices (note 3 a))	(265)	(207)
Surplus investi dans les immobilisations au début de l'exercice, retraité	145 374	133 196
Excédent des revenus sur les charges pour l'exercice (note 3)	8 146	12 178
<b>Surplus investi dans les immobilisations à la fin de l'exercice</b>	<b>153 520</b>	<b>145 374</b>

<b>Résultats consolidés</b>	<b>2000</b>	<b>1999</b>
Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000 (en milliers de dollars)	\$	\$
<b>Revenus</b>		(redressé – note 3)
Activités aéronautiques	56 240	50 899
Activités commerciales	71 695	65 239
Frais d'améliorations aéroportuaires (note 16)	32 355	31 561
Recouvrement des coûts de sûreté	8 725	8 310
Autres revenus	7 770	7 896
	<b>176 785</b>	<b>163 905</b>
<b>Charges d'exploitation</b>		
Salaires et avantages sociaux	34 331	32 889
Autres frais d'exploitation	70 002	62 650
Subventions tenant lieu de taxes	17 321	17 437
Intérêts sur la dette à long terme	–	30
Perte (gain) à la cession d'immobilisations	(860)	3
	<b>120 794</b>	<b>113 009</b>
<b>Excédent des revenus sur les charges avant les éléments ci-dessous</b>	<b>55 991</b>	<b>50 896</b>
Loyer	17 070	9 221
Amortissement des immobilisations	35 763	33 882
Amortissement des frais reportés et de l'écart d'acquisition	629	1 133
	<b>53 462</b>	<b>44 236</b>
<b>Excédent des revenus sur les charges avant la quote-part dans les résultats des placements à la valeur de consolidation et les impôts sur le revenu</b>	<b>2 529</b>	<b>6 660</b>
<b>Quote-part dans les résultats des placements à la valeur de consolidation</b>	<b>5 894</b>	<b>5 576</b>
<b>Excédent des revenus sur les charges avant les impôts sur le revenu</b>	<b>8 423</b>	<b>12 236</b>
Charge d'impôts futurs	277	58
<b>Excédent des revenus sur les charges pour l'exercice</b>	<b>8 146</b>	<b>12 178</b>

<b>Flux de trésorerie consolidés</b>	<b>2000</b>	<b>1999</b>
Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000 (en milliers de dollars)	\$	\$
		(redressé – note 3)
<b>Flux de trésorerie provenant des (affectés aux)</b>		
<b>Activités d'exploitation</b>		
Excédent des revenus sur les charges pour l'exercice	8 146	12 178
Éléments sans incidence sur les espèces et quasi-espèces		
Charge d'impôts futurs	277	58
Amortissement	36 392	35 015
Perte (gain) à la cession d'immobilisations	(860)	3
Loyer reporté	4 135	3 497
Écart entre la charge de retraite et les cotisations versées	(506)	62
Amortissement des frais de location	559	371
Quote-part dans les placements à la valeur de consolidation	(5 894)	(5 576)
	42 249	45 608
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement (note 20)	12 188	14 039
	54 437	59 647
<b>Activités d'investissement</b>		
Augmentation des projets d'immobilisations en cours et acquisition d'immobilisations	(81 436)	(60 383)
Produit de la cession d'immobilisations	1 340	6 250
Augmentation des frais reportés	(1 105)	(2 566)
Remboursement d'un contrat de location-financement	780	706
	(80 421)	(55 993)
<b>Activités de financement</b>		
Remboursement de l'obligation découlant de contrats de location-acquisition	–	(18)
Remboursement de la dette à long terme	–	(1 243)
Augmentation des emprunts bancaires	21 300	950
	21 300	(311)
<b>Variation nette des espèces et quasi-espèces au cours de l'exercice</b>	<b>(4 684)</b>	<b>3 343</b>
<b>Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice</b>	<b>2 673</b>	<b>(670)</b>
<b>Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice</b>	<b>(2 011)</b>	<b>2 673</b>
Les espèces et quasi-espèces se composent comme suit :		
Encaisse	4 386	3 832
Chèques émis et non encaissés	(6 397)	(1 159)
	(2 011)	2 673

Voir la note 20 pour des renseignements supplémentaires sur les flux de trésorerie.

## 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 passagers 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 exemptée 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

**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 Capital inc., Aéroports de Montréal International inc. et, depuis le 19 juin 2000, Perisco Cargo inc. Antérieurement au 19 juin 2000, Perisco Cargo inc. était consolidée proportionnellement à sa participation, soit 50 %.

**Utilisation d'estimations** Pour préparer des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du 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 produits 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.

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

Mobilier et équipement	variant entre 10 % et 15 %
Matériel informatique	25 %
Améliorations locatives	variant entre 4 % et 10 %
Matériel roulant	variant entre 7 % et 33 ⅓ %
Matériel informatique loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	20 %

Les améliorations locatives et le mobilier sont présentés en diminution 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'immobilisations 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 2000 ont totalisé 723 \$ (797 \$ en 1999).

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 43 280 \$ en 2000 (40 597 \$ en 1999).

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 œuvre 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 ont été 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.

**Écart d'acquisition** L'écart d'acquisition représente la différence entre le coût et la juste valeur des éléments identifiables de l'actif et du passif acquis. L'écart d'acquisition est amorti linéairement sur une période de trois ans. Annuellement, la société évalue si l'écart d'acquisition a subi une baisse de valeur durable, auquel cas la baisse de valeur est portée aux résultats de l'exercice.

**Placements** Les placements sont comptabilisés à la valeur de consolidation dans les cas où 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 bénéficiaires 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 diminution de la valeur comptable des placements.

Les autres placements sont comptabilisés au coût.

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 résultats et 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.

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

- > Le coût des prestations de retraite et des avantages complémentaires de retraite gagnés par les salariés est établi par calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus du régime de retraite et du régime d'assurance-vie.
- > Pour les besoins du calcul du taux de rendement prévu des actifs des régimes, ces actifs sont évalués à leur juste valeur.
- > Le coût des services passés découlant des modifications des régimes est amorti selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs à la date des modifications.
- > L'excédent du gain actuariel net (de la perte actuarielle nette) sur 10 % de l'obligation au titre des prestations constituées, ou sur 10 % de la juste valeur des actifs du régime si ce dernier montant est plus élevé, est amorti sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs. La durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs couverts par le régime de retraite est de 14 ans. La durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs couverts par le régime d'avantages complémentaires de retraite est de 14 ans.
- > Lorsque la restructuration d'un régime d'avantages sociaux entraîne à la fois une compression et un règlement des obligations découlant de ce régime, la compression est comptabilisée avant le règlement.

**Bail à long terme** Le bail à long terme signé entre Aéroports de Montréal et Transports Canada est considéré, à des fins comptables, comme un contrat de location-exploitation.

### 3 Modifications comptables

a. Les états financiers consolidés de la société au 31 décembre 2000 tiennent compte des recommandations de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) au sujet de la comptabilisation des impôts sur les bénéfices qui fait appel à la méthode du report d'impôts variable pour mesurer l'impôt sur le revenu selon des écarts temporaires. L'application de ces nouvelles recommandations a été faite de façon rétroactive. Par conséquent, le surplus investi dans les immobilisations au 1<sup>er</sup> janvier 1999 a été réduit de 207 \$ et les impôts futurs ont été augmentés du même montant. De plus, les charges d'impôts futurs pour les exercices terminés les 31 décembre 1999 et 2000 ont augmenté de 58 \$ et 277 \$ respectivement. Les impôts futurs ont été augmentés du même montant.

b. Aéroports de Montréal, par l'entremise de sa filiale Aéroports de Montréal Capital, détient un placement dans ADC Affiliate Ltd. et ADC & ADMC Management Ltd., sociétés affiliées participant à l'exploitation de deux terminaux de l'aéroport international Budapest-Ferihegy, à Budapest, en Hongrie.

La majorité des revenus et des dépenses de ces sociétés sont déterminés en dollars américains. Conséquemment, la direction des sociétés affiliées hongroises a désigné le dollar américain comme monnaie fonctionnelle des opérations aéroportuaires locales par rapport à la devise hongroise.

En conséquence, les états financiers consolidés d'ADM pour l'exercice 1999 ont été redressés afin de tenir compte de ce changement de politique comptable en conformité avec les principes comptables généralement reconnus du Canada. La quote-part dans les résultats des placements comptabilisés à la valeur de consolidation ainsi que l'excédent des produits sur les charges ont été augmentés de 2 975 \$. De plus, les placements ont été augmentés de 2 897 \$, le surplus investi dans les immobilisations a augmenté de 2 975 \$ et le redressement de conversion reporté a été diminué de 78 \$.

c. La société a également adopté prospectivement la recommandation de l'ICCA portant sur les avantages sociaux futurs. Les nouvelles recommandations exigent certaines modifications à la charge de retraite, le changement le plus significatif étant l'utilisation d'un taux d'actualisation fondé sur le taux du marché pour évaluer les engagements au titre du régime et la charge de retraite contrairement à un taux d'intérêt à long terme estimatif tel qu'il était utilisé précédemment. Les recommandations exigent également que les coûts des avantages complémentaires de retraite soient comptabilisés sur la durée prévue des années de service des employés d'une manière semblable à celle de la charge de retraite. Au cours des exercices antérieurs, ces coûts étaient imputés aux résultats au fur et à mesure qu'ils étaient engagés. Sur la base des calculs effectués par les actuaires, un actif transitoire de 6 557 \$ a été mesuré au 1<sup>er</sup> janvier 2000 relativement au régime de retraite, alors qu'un passif transitoire de 122 \$ a été mesuré à la même date relativement au régime d'assurance-vie. Cet actif net transitoire est amorti sur 14 ans à partir de l'exercice 2000.

#### 4 Comptes débiteurs

	2000	1999
	\$	\$
Clients, montant net	10 740	9 723
Autres comptes débiteurs	8 820	11 966
	<b>19 560</b>	<b>21 689</b>

#### 5 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 :

	2000	1999
	\$	\$
Total des paiements minimaux à recevoir en vertu du contrat	9 158	10 661
Moins le revenu de financement non gagné	2 352	3 075
	<b>6 806</b>	<b>7 586</b>
Moins la partie à court terme	861	780
Investissement net dans un contrat de location-financement	<b>5 945</b>	<b>6 806</b>

## 6 Immobilisations

	2000		
	\$ Coût	\$ Amortissement cumulé	\$ Montant net
Mobilier et équipement	79 135	32 118	47 017
Matériel informatique	27 271	15 910	11 361
Améliorations locatives	351 046	77 638	273 408
Matériel roulant	19 526	10 214	9 312
Matériel informatique loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	2 582	2 582	-
Projets d'immobilisations en cours	63 787	-	63 787
	<b>543 347</b>	<b>138 462</b>	<b>404 885</b>

En 2000, les intérêts capitalisés se sont élevés à 1 915 \$.

	1999		
	\$ Coût	\$ Amortissement cumulé	\$ Montant net
Mobilier et équipement	67 870	25 904	41 966
Matériel informatique	16 685	11 917	4 768
Améliorations locatives	311 431	59 791	251 640
Matériel roulant	17 715	8 878	8 837
Matériel informatique loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	2 582	2 582	-
Projets d'immobilisations en cours	43 776	-	43 776
	<b>460 059</b>	<b>109 072</b>	<b>350 987</b>

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

## 7 Frais reportés

	2000		
	\$ Coût	\$ Amortissement cumulé	\$ Montant net
Coûts engagés dans le projet de libéralisation	2 591	2 591	–
Frais de location	7 326	1 673	5 653
Coûts engagés en vertu d'autres projets	2 486	1 080	1 406
	<b>12 403</b>	<b>5 344</b>	<b>7 059</b>

	1999		
	\$ Coût	\$ Amortissement cumulé	\$ Montant net
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
	<b>11 277</b>	<b>4 203</b>	<b>7 074</b>

## 8 Acquisition d'entreprise

Le 19 juin 2000, Aéroports de Montréal, par l'entremise de sa filiale Aéroports de Montréal Capital inc., a acquis 50 % du capital-actions de la société Perisco Cargo inc. préalablement détenu par son coentrepreneur (voir note 10) pour une contrepartie monétaire de un dollar. Cette acquisition a été comptabilisée selon la méthode de l'achat pur et simple et se détaille comme suit :

	\$
<b>Actif</b>	
Actif à court terme	93
Immobilisations	344
Autres actifs	20
	457
<b>Moins le passif pris en charge</b>	
Passif à court terme	63
Autres passifs	679
	742
<b>Passifs nets acquis par ADMC</b>	<b>(285)</b>
<b>Contrepartie en espèces</b>	<b>un dollar</b>
<b>Écart d'acquisition</b>	<b>285</b>

Les résultats de Perisco Cargo inc. sont comptabilisés à 100 % à l'état consolidé des résultats depuis la date d'acquisition. L'écart d'acquisition est amorti selon la méthode linéaire sur une période de trois ans et l'amortissement de l'exercice se chiffre à 48 \$.

## 9 Placements

	2000	1999
	\$	\$
ADC Affiliate Ltd.		(redressé – note 3)
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	22 826	18 023
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	1 497	461
Société d'Exploitation de Vatry Europort (S.E.V.E.)		
Soit 23,31 % des actions participatives, comportant droit de vote	69	143
Aéroports de Montréal Capital Europe (SAS)		
Soit 100 % des actions de catégorie « A »	–	–
	<b>24 393</b>	<b>18 628</b>

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 participent, 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. La quote-part dans les résultats de ces sociétés affiliées a été comptabilisée sur la base de la période de 10 mois terminée le 31 octobre 2000, date pour laquelle les derniers états financiers vérifiés sont disponibles. Pour les exercices subséquents, les résultats de ces sociétés pour une période de 12 mois se terminant le 31 octobre seront utilisés dans la préparation des états financiers consolidés d'Aéroports de Montréal.

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.

Aéroports de Montréal Capital Europe (SAS), constituée en 2000, a cessé ses activités en février 2001.

## 10 Coentreprise

Perisco Cargo inc., constituée en 1998, exploite un centre de denrées périssables à Mirabel, au Québec.

Jusqu'au 19 juin 2000 (voir note 8), les états financiers de la coentreprise étaient consolidés proportionnellement dans les états financiers consolidés de la société. Voici le sommaire des données financières relatives à la participation de la société dans la coentreprise.

	Au 19 juin 2000 et pour la période terminée à cette date	Au 31 décembre 1999 et pour l'exercice terminé à cette date
	\$	\$
Situation financière		(redressé – note 3)
Actif à court terme	–	62
Actif à long terme	–	382
Passif à court terme	–	48
Résultats d'exploitation		
Produits	6	33
Charges	80	181
Excédent des charges sur les produits	(74)	(148)
Flux de trésorerie		
Flux de trésorerie affectés aux activités d'exploitation	(76)	(146)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	73	160
Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement	–	(26)
	(3)	(12)

## 11 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 265 000 \$ 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 2000, 195 000 \$ ont été tirés sur ces facilités de crédit (173 700 \$ en 1999).

La société est présentement en négociation avec un consortium bancaire dans le but de remplacer les facilités existantes par un prêt-relais de 305 600 \$ d'une durée de un an. À la signature de cette entente, les facilités existantes viendront à échéance.

## 12 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 prévalu 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 4 136 \$ (3 497 \$ en 1999) ont été imputés aux résultats et ajoutés au loyer reporté. Le taux d'intérêt effectif a été de 8,69 % en 2000 (7,94 % en 1999).

## 13 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<sup>er</sup> 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 2000, 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.

## 14 Impôts sur le revenu

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

	2000	1999
	\$	\$
<b>Passifs</b>		
Placements comptabilisés à la valeur de consolidation	572	257
Autres	6	36
	<b>578</b>	<b>293</b>
<b>Actifs</b>		
Avantages fiscaux relatifs aux pertes d'entreprises et à des pertes en capital	1 878	934
Crédits de recherche et développement	123	123
Immobilisations	80	43
Placements comptabilisés à la valeur de consolidation	99	65
Autres	6	-
	<b>2 186</b>	<b>1 165</b>
Provision pour moins-value (montant susceptible de ne pas être recouvré)	<b>(2 186)</b>	<b>(1 165)</b>
	-	-
<b>Impôts futurs</b>	<b>578</b>	<b>293</b>

La provision pour moins-value se rapporte aux avantages fiscaux relatifs aux pertes d'entreprises et en capital, aux crédits de recherche et développement ainsi qu'aux autres actifs d'impôts reportés puisque ces éléments sont susceptibles de ne pas être recouverts.

Au 31 décembre 2000, la société a cumulé des pertes autres que des pertes en capital disponibles pour réduire le revenu imposable des exercices futurs s'élevant à 5 053 \$. Ces pertes viennent à échéance à raison de 3 \$ en 2003, 452 \$ en 2004, 950 \$ en 2005, 1 354 \$ en 2006 et 2 294 \$ en 2007.

La société a également cumulé des pertes en capital pour un total approximatif de 300 \$ disponibles pour réduire ses gains en capital des exercices futurs.

De plus, la société a cumulé des dépenses relatives à la recherche et au développement au fédéral et au provincial d'environ 223 \$ et 367 \$, respectivement, disponibles pour réduire le revenu imposable des années futures.

Tel qu'il est indiqué dans le tableau ci-dessus, aucun avantage d'impôts futurs n'a été comptabilisé relativement à ces montants.

## 15 Avantages sociaux

Depuis le 1<sup>er</sup> 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. La société offre également un programme d'assurance-vie pour ses employés retraités. L'information sur les régimes de l'entreprise est illustrée ci-après :

	Régime de retraite 2000	Régime d'assurance-vie 2000
	\$	\$
<b>Obligation au titre des prestations constituées</b>		
Début d'exercice	96 700	121
Constitution des prestations	3 678	9
Intérêts	6 959	9
Prestations versées	(2 369)	—
Pertes	3 990	7
<b>Fin d'exercice</b>	<b>108 958</b>	<b>146</b>
<b>Actif</b>		
Juste valeur en début d'exercice	102 033	—
Cotisations patronales	1 654	—
Cotisations salariales	1 672	—
Rendement prévu de l'actif	7 381	—
Prestations versées	(2 369)	—
Gains	1 332	—
<b>Juste valeur en fin d'exercice</b>	<b>111 703</b>	<b>—</b>
<b>Passif au titre des prestations constituées</b>		
Capitalisation — surplus (déficit)	2 740	(146)
Solde non amorti — pertes	2 658	6
<b>Solde non amorti du passif (de l'actif) transitoire</b>	<b>(6 089)</b>	<b>113</b>
Passif au titre des prestations constituées	(691)	(27)
Provision pour moins-value	—	—
Passif au titre des prestations constituées, déduction faite de la provision pour moins-value	(691)	(27)

Sont inclus dans l'obligation au titre des prestations constituées et dans la juste valeur de l'actif en fin d'exercice décrites ci-dessus les montants suivants relatifs au régime qui n'est pas totalement capitalisé :

	Régime de retraite	Régime d'assurance-vie
	2000	2000
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées	–	146
Juste valeur marchande de l'actif	–	–
Capitalisation — déficit du régime	–	146

Les principales hypothèses actuarielles pour le calcul de l'obligation au titre des prestations constituées sont les suivantes :

	Régime de retraite	Régime d'assurance-vie
	2000	2000
	%	%
Intérêts	6,0	6,5
Rendement prévu de l'actif	7,7	s.o.
Augmentation des salaires	4,0	4,0

La charge de retraite comptable de l'exercice est donc la suivante :

	Régime de retraite	Régime d'assurance-vie
	2000	2000
	\$	\$
Constitution des prestations	2 024	9
Intérêts	6 959	9
Rendement prévu de l'actif	(7 381)	–
Amortissement de l'actif transitoire	(468)	9
<b>Charge de retraite nette</b>	<b>1 134</b>	<b>27</b>

La société a appliqué les recommandations de l'ICCA (voir note 3) de façon prospective. Par conséquent, les données comparatives de 1999, telles qu'elles sont décrites dans le tableau ci-dessus, ne sont pas disponibles. Voici les informations sur le régime de retraite pour 1999 tel qu'il est présenté selon les anciennes normes :

- > Selon la dernière évaluation actuarielle en date du 1<sup>er</sup> janvier 1997, la valeur actuarielle des prestations constituées et la valeur marchande de l'actif net disponible pour le versement de ces prestations se chiffraient respectivement à 78 167 \$ et à 97 920 \$.
- > La charge de retraite de 1 547 \$ pour 1999 comprenait l'amortissement des gains actuariels ainsi que l'amortissement de l'excédent actuariel.
- > L'écart cumulé entre la charge de retraite et les cotisations versées à la caisse était porté au bilan à titre de charge de retraite à payer (passif au titre de prestations constituées en 2000).

## 16 Frais d'améliorations aéroportuaires

Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1997, ADM a introduit des « frais d'améliorations aéroportuaires » (FAA) de dix dollars pour tous les passagers en partance de l'aéroport international de Montréal-Dorval. Ces frais sont utilisés en totalité dans le but de financer le programme en immobilisations des aéroports internationaux de Montréal-Dorval et Montréal-Mirabel. Entre le 1<sup>er</sup> novembre 1997 et le 31 décembre 2000, les dépenses en immobilisations cumulatives d'un montant de 232 300 \$ (142 500 \$ en 1999) excédaient de 133 300 \$ (75 900 \$ en 1999) les montants cumulatifs perçus par les FAA.

## 17 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.

**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 6 240 \$, d'après les prix du marché d'instruments similaires au 31 décembre 2000. La juste valeur du loyer reporté correspond à la valeur comptable, compte tenu des modalités mentionnées à la note 12.

**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

## 18 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.

## 19 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 prochains exercices :

	\$
2001	1 532
2002	1 219
2003	904
2004	647
2005 et suivantes	2 016

## 20 Renseignements supplémentaires sur les flux de trésorerie

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

	2000	1999
	\$	\$
Augmentation (diminution) des comptes débiteurs	1 543	(3 420)
Diminution de la somme à recevoir de Transports Canada	-	10 266
Augmentation des stocks	(58)	(413)
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	(423)	469
Augmentation des comptes créditeurs et frais courus	8 796	6 299
Augmentation des sommes dues à des sociétés affiliées	2 330	838
	<b>12 188</b>	<b>14 039</b>

### Informations additionnelles

Intérêts payés	10 151	9 078
Intérêts reçus	860	1 401

Au cours de l'exercice, des immobilisations ont été acquises au coût total de 89 796 \$ (59 689 \$ en 1999). Des décaissements totalisant 81 436 \$ ont été effectués pour l'achat des immobilisations (60 383 \$ en 1999).

## 21 Montants comparatifs

Certains montants comparatifs ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation utilisée en 2000.

## comité de direction

Appuyé par les membres du Comité de transition, le Comité de direction se compose de :

**Denis Beauregard** ; vice-président, Affaires corporatives, **René Bérichon** ; vice-président, Finances, administration et Trésorier, **Normand Boivin** ; vice-président, Exploitation aéroportuaire, **Sophie Hennion** ; vice-présidente, Marketing et développement aérien, **Richard Régimbald** ; vice-président, Ingénierie et Construction, **Marie-Josée Tremblay** ; vice-présidente, Développement immobilier et industriel

<b>Cadres</b>	<b>Salaire 2000</b>
	\$
Denis Beauregard	138 900
René Bérichon	115 000
Normand Boivin	116 000
Sophie Hennion	135 000
Richard Régimbald	128 000
Marie-Josée Tremblay	97 000

Le total des bonis versés aux cadres est de 76 900 \$

Certains membres du Comité de direction ayant quitté avant la fin d'exercice ont reçu salaires, primes et indemnités de départ.

## 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 :

Board of Trade of Metropolitan Montréal, Pierre Martin  
Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Richard Drouin  
Conseil régional de développement de la Montérégie et Ville de Longueuil conjointement,  
Normand W. Guérette, ing.  
Corporation de promotion à Mirabel inc., Raymond Deschamps  
Union des Municipalités de banlieue sur l'île de Montréal, Gordon J. Fehr, ing.  
Ville de Laval, Louis Tanguay  
Ville de Montréal, Michel Langlois

Tous les comités du conseil sont composés d'administrateurs indépendants.

# comité de régie d'entreprise et comité de vérification

## Comité de régie d'entreprise

**Membres :** Richard Drouin (président), Michel Langlois et Pierre Martin

### Mandat

Le comité de régie d'entreprise supporte le Conseil notamment quant aux questions relatives à la stratégie de l'entreprise et à son plan d'affaires, à son organisation et à sa structure, à la politique de rémunération, à la nomination des cadres supérieurs, à leur contrat d'emploi, à leurs objectifs annuels, à leur évaluation et à leur rémunération. Le comité recommande au Conseil d'administration la politique de rémunération des employés.

Le comité examine également le mode de fonctionnement du Conseil et de ses comités, les relations entre le Conseil et la direction ainsi que les relations entre l'entreprise, la communauté et les autorités politiques.

Il se fixe un programme de travail annuel qu'il soumet à l'approbation du Conseil. Il fait rapport au Conseil régulièrement sur l'exécution de ce programme de travail ainsi que sur toute question relative à son mandat.

## Comité de vérification

**Membres :** Raymond Deschamps (président), Gordon J. Fehr, Normand W. Guérette et Pierre Martin

### Mandat

Le comité de vérification supporte le Conseil notamment quant aux questions suivantes :

#### **Risques d'entreprise**

Le comité examine périodiquement les risques d'entreprise, en dresse la liste, fait l'examen de chacun d'entre eux sur un cycle annuel et propose les mesures de protection appropriées.

#### **États financiers et vérification externe**

Le comité révisé et recommande à l'approbation du Conseil les états financiers trimestriels et annuels, ainsi que les communiqués de presse s'y rapportant, le cas échéant.

Il revoit les systèmes de comptabilité interne et les procédures et contrôles financiers.

Il approuve le plan de vérification, examine les résultats de la vérification externe, reçoit le rapport des vérificateurs externes et propose au Conseil ainsi qu'à la direction les actions appropriées.

Il examine les problèmes rencontrés par les vérificateurs externes au cours de leur vérification.

Il vérifie périodiquement la nature de tous les services rendus à l'entreprise par les vérificateurs externes, autres que ceux de vérification, et s'assure de l'indépendance des vérificateurs externes.

Il recommande la nomination des vérificateurs externes ainsi que le montant de leurs honoraires.

Il examine et approuve toutes les informations contenues dans tous les documents d'information contenant de l'information financière, vérifiée ou non vérifiée, notamment le rapport annuel.

#### **Vérification interne**

Le comité établit un programme annuel de vérification interne et s'assure de son exécution.

Il signale à la direction et au Conseil tout problème identifié et propose les correctifs.

#### **Suivi des programmes d'immobilisations**

Le comité s'assure du suivi régulier des programmes d'immobilisations et fait un examen trimestriel de leur exécution.

En particulier, il s'assure de la conformité de l'exécution des programmes en regard des budgets et des calendriers ainsi que des procédures d'allocation des contrats, en regard des politiques de l'entreprise et des règles courantes de bonne gestion.

Il signale à la direction et au Conseil tout problème identifié et propose les correctifs.

#### **Environnement**

Le comité s'assure que l'entreprise respecte les lois et règlements relatifs à la protection de l'environnement ainsi que ses obligations contractuelles à cet égard en vertu du bail foncier.



Les sept administrateurs sont désignés par les organismes composant la Société de promotion des Aéroports de Montréal (de gauche à droite) : Chambre de commerce du Montréal métropolitain, **Richard Drouin**, Adm. A. ; Conseil régional de développement de la Montérégie et Ville de Longueuil conjointement, **Normand W. Guérette**, ing. ; Ville de Montréal, **Michel Langlois** ; Board of Trade of Metropolitan Montréal, **Pierre Martin** ; Ville de Laval, **Louis Tanguay** ; Union des Municipalités de banlieue sur l'île de Montréal, **Gordon J. Fehr**, ing. et Corporation de promotion à Mirabel inc., **Raymond Deschamps**.

**Compensations des administrateurs**

2000

	Aéroports de Montréal			ADMI inc.	ADMC inc.
	<i>Honoraires</i>	<i>Jetons</i>	<i>Total</i>	<i>Jetons</i>	<i>Jetons</i>
	\$	\$	\$	\$	\$
Raymond Deschamps	9 500	14 875	24 375		
Richard Drouin	2 500	1 275	3 775		
Gordon J. Fehr	9 500	13 600	23 100		
Normand W. Guérette	9 500	22 100	31 600	2 550	2 550
Michel Langlois	9 500	17 850	27 350		
Pierre Martin	8 000	11 900	19 900		
Louis Tanguay	2 000	850	2 850		
<b>Total</b>	<b>50 500</b>	<b>82 450</b>	<b>132 950</b>	<b>2 550</b>	<b>2 550</b>

# Société de promotion des Aéroports de Montréal (SOPRAM)

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**

Jean Bertrand, chef de section — Section du transport, requête et permis

Michel Langlois, président, Groupe I.C.I. Worldwide, secrétaire-trésorier de la SOPRAM et membre du conseil d'administration d'Aéroports de Montréal

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

## **Ville de Laval**

Lucien Desrochers, directeur général adjoint

Louis Tanguay, président et chef de la direction, Bell Canada International et membre du Conseil d'administration d'Aéroports de Montréal

Gilles Vaillancourt, maire

## **Chambre de commerce du Montréal métropolitain / Board of Trade of Metropolitan Montréal**

Richard Drouin, associé McCarthy Tétraut et vice-président du Conseil d'administration d'Aéroports de Montréal

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

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

Normand Legault, président, Chambre de commerce du Montréal métropolitain

Pierre Martin, président et chef de la direction, ALSTOM Canada inc., président du conseil de la SOPRAM et président du Conseil d'administration d'Aéroports de Montréal

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

## **Corporation de promotion à Mirabel inc. (COPAM)**

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

Pierre Gingras, maire, Ville de Blainville

Yves Lacroix, directeur général, Ville de Mirabel

## **Conseil régional de développement de la Montérégie et Ville de Longueuil**

Normand W. Guérette, ing., administrateur de sociétés et membre du Conseil d'administration d'Aéroports de Montréal

Massimo Iezzoni, directeur général, Ville de Longueuil

Michel Latendresse, maire, Ville de Saint-Hubert

## **Union des Municipalités de banlieue sur l'île de Montréal**

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

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

Peter Yeomans, maire, Ville de Dorval

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



Nolin Branding & Design  
Imprimé au Canada



[www.admtl.com](http://www.admtl.com)