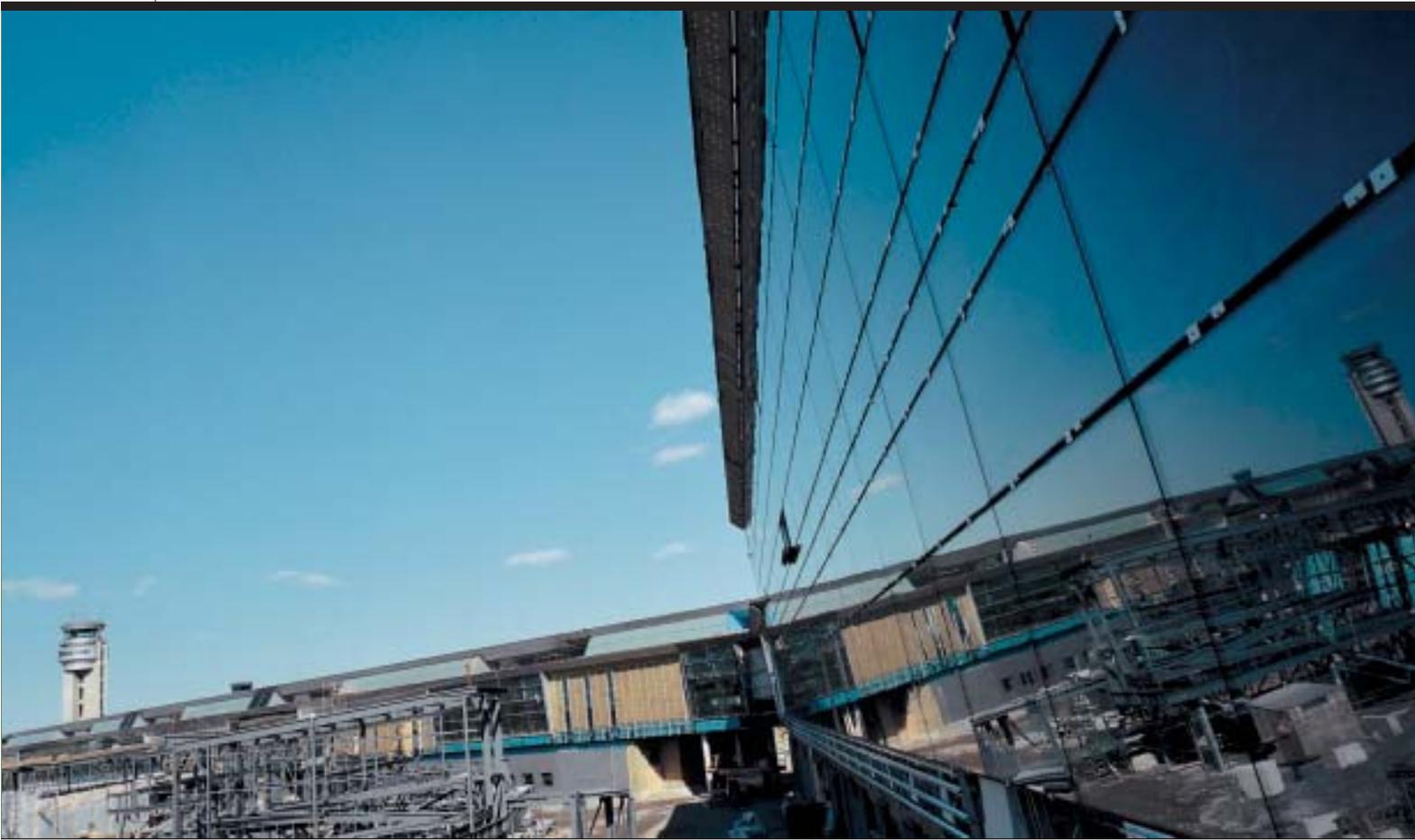


Une force de croissance



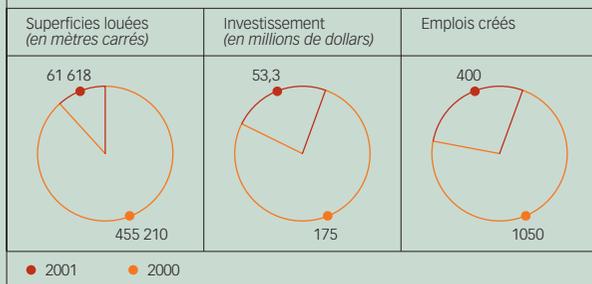
Rapport annuel 2001



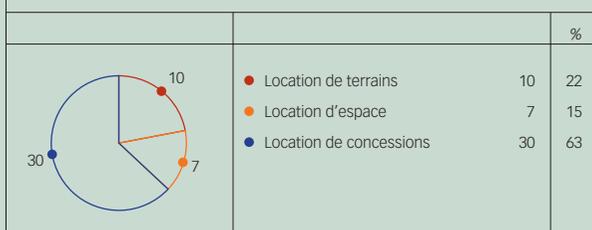
Profil	1
Message de la direction	2
Revue des activités	6
Employés	22
Revue financière	24
Rapports de la direction et des vérificateurs	27
États financiers consolidés	28
Notes afférentes aux états financiers consolidés	31
Conseil d'administration	44
Comité de direction	47
Aéroports de Montréal	48

## Faits saillants

### Développement industriel \_ Montréal-Mirabel

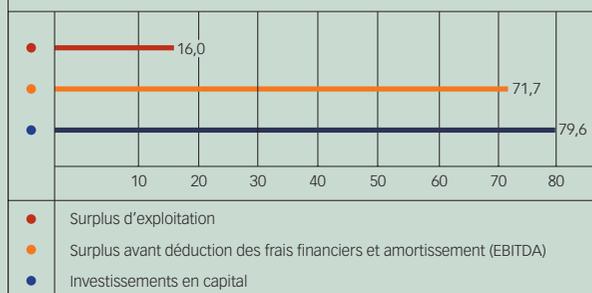


### Développement immobilier \_ ADM

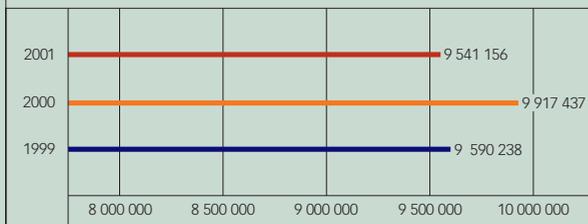


RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE	2001	2000	1999	1998	1997
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	\$	\$
Produits	<b>182 399</b>	176 785	163 905	154 577	119 486
Excédent des produits sur les charges de l'exercice	<b>15 957</b>	8 146	12 178	16 781	12 720
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation avant la variation des éléments hors caisse du fonds de roulement	<b>59 274</b>	42 249	45 608	51 819	40 944
Investissements	<b>79 634</b>	89 796	59 689	51 886	157 880
Excédent des investissements sur les fonds autogénérés	<b>20 360</b>	47 547	14 081	67	116 936

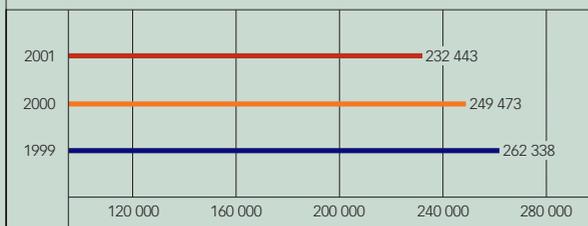
### Autres données financières (en millions de dollars)



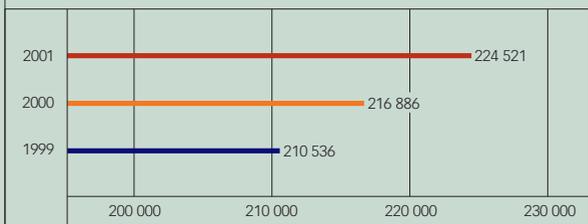
### Trafic passagers \_ ADM



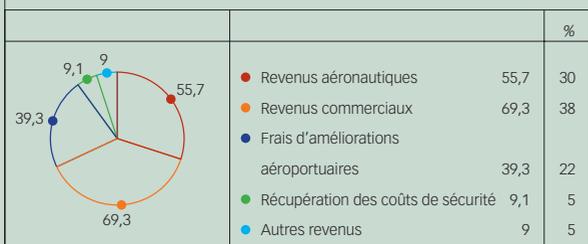
### Mouvements d'aéronefs \_ ADM



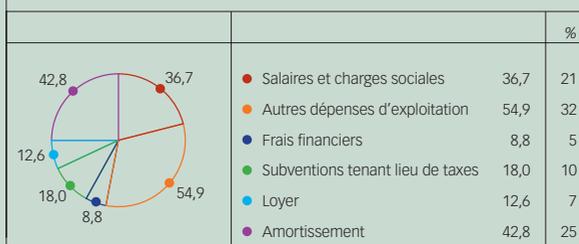
### Volume de fret (en tonnes métriques) \_ ADM



### Sources de revenus (en millions de dollars)



### Types de dépenses (en millions de dollars)





## Aéroports de Montréal

Deux plates-formes aéroportuaires intégrées

**Trois axes de croissance:** le transport passagers, le fret et le développement industriel

### MANDAT

Aéroports de Montréal (ADM) est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement des aéroports internationaux de Montréal-Dorval et Montréal-Mirabel, en vertu d'un bail d'une durée de 60 ans conclu avec Transports Canada en 1992.

À titre d'organisme public constitué en société à but non lucratif, Aéroports de Montréal a un double mandat :

- La prestation de services aéroportuaires de qualité qui répondent aux besoins de la communauté montréalaise tout en assurant efficacité, sécurité et sûreté ;
- Le développement économique de la région de Montréal.

### MISSION

Aéroports de Montréal a pour mission de :

- Satisfaire ses clients et ses partenaires, en offrant des services aéroportuaires performants ;
- Maintenir une gestion rigoureuse de chacune de ses activités ;
- S'assurer de revenus qui répondent à ses besoins de croissance et qui satisfont à ses critères de santé financière ;
- S'assurer d'une cohabitation harmonieuse avec le milieu, en particulier quant à la qualité de l'environnement et à la sécurité.

Pour réaliser son mandat et remplir sa mission, Aéroports de Montréal compte sur la collaboration de ses quelque 600 employés. Un total de 67 transporteurs, dont 41 transporteurs passagers réguliers, 4 entreprises de vols nolisés et 22 transporteurs tout-cargo, relie Montréal avec un nombre important d'aéroports dans le monde. En 2001, 9,5 millions de passagers et 225 000 tonnes métriques de marchandises ont transité par les aéroports de Montréal-Dorval et Montréal-Mirabel. Au total, quelque 26 000 personnes travaillent sur le site des deux aéroports.



Au cours de 2001, Aéroports de Montréal a posé les premiers jalons de sa nouvelle stratégie d'entreprise visant à devenir l'une des meilleures administrations aéroportuaires d'Amérique du Nord et à faire de Montréal-Dorval et de Montréal-Mirabel des aéroports de premier calibre dans leurs marchés respectifs.

Les événements tragiques du 11 septembre ont par ailleurs nécessité des ajustements rapides afin d'en atténuer les impacts sur notre exploitation et nos résultats financiers.

#### RELATIONS AVEC LA COMMUNAUTÉ

À titre d'organisme au service de la communauté montréalaise, Aéroports de Montréal a un devoir d'ouverture et de transparence. Nous adhérons pleinement aux règles d'imputabilité mises de l'avant par le ministre des Transports du Canada.

**Conseil d'administration** En 2001, nous avons d'ailleurs complété la composition de notre conseil d'administration élargi, qui compte dorénavant quatorze membres, dont trois sont nommés par la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain, un par le Gouvernement du Québec, deux par le Gouvernement du Canada, cinq par la Communauté métropolitaine de Montréal, deux par le conseil d'administration pour représenter les usagers et le milieu syndical, le quatorzième étant le président-directeur général d'Aéroports de Montréal.

**Comité consultatif communautaire** Nous avons également entrepris de former notre nouveau comité consultatif communautaire qui prendra la relève de la Société de promotion des aéroports de Montréal dès cette année. Ce comité a pour raison d'être d'aider le conseil d'administration en lui donnant des avis sur tout sujet important porté à son attention.

**Partenaires** Aéroports de Montréal a aussi rétabli un sain dialogue avec Transports Canada, Transport Québec de même qu'avec la Communauté métropolitaine de Montréal, la Ville de Montréal et les autres municipalités de la région métropolitaine. Un dossier conjoint que nous avons particulièrement à cœur concerne l'amélioration des accès routiers et l'implantation de dessertes ferroviaires à Montréal-Dorval.

#### DIRECTION

Au cours de l'année, nous avons achevé de constituer l'équipe de direction à qui incombe la responsabilité de concrétiser la vision de l'entreprise, de définir et de veiller à l'exécution des plans d'action qui en découlent. James Cherry est entré en fonction en juin à titre de président-directeur général. Pierre Vandelac s'est joint à l'équipe en qualité de vice-président Finances et Administration, Christiane Beaulieu, à titre de vice-présidente Affaires publiques, et Henri-Paul Martel, en tant que vice-président Ingénierie et



James Cherry, *président-directeur général*  
Pierre Martin, *président du Conseil*

Construction. Normand Boivin a été confirmé dans son rôle de vice-président Exploitation aéroportuaire, tandis que Sophie Hennion a été promue à titre de vice-présidente Marketing et Développement aérien et Marie-Christine Blain, à titre d'avocate principale et secrétaire.

Nous sommes heureux d'avoir pu réunir une équipe aussi solide et nous nous attendons à ce qu'elle fasse preuve de la plus grande rigueur dans la conduite des affaires de l'entreprise. Par ailleurs, nous tenons à remercier sincèrement l'équipe de transition qui a assuré l'intérim et qui s'est acquittée avec compétence des tâches qui lui avaient été confiées.

#### ORIENTATIONS ET ENJEUX STRATÉGIQUES

Une des premières réalisations de la nouvelle équipe de direction a été de mettre à jour les orientations stratégiques de l'entreprise. Dorénavant, Aéroports de Montréal assurera le développement de ses deux aéroports selon trois axes : le transport passagers, le fret (cargo) et le développement industriel.

Nous veillerons également à exploiter la présence de deux aéroports internationaux à Montréal comme une source d'occasions d'affaires. Montréal-Mirabel jouit d'une situation enviable puisqu'il peut accueillir des avions tout-cargo 24 heures par jour et qu'il offre, en partenariat avec la Zone de commerce international de Montréal à Mirabel, de substantiels avantages aux entreprises industrielles qui s'y installent. En matière de trafic passagers, Montréal-Dorval peut table sur la vigueur de l'économie et les nombreux attraits touristiques de Montréal et du Québec tout entier pour accroître ses parts de marché. L'expansion en cours de son aérogare portera sa capacité à 15 millions de passagers par année.

Nous sommes cependant conscients que nous œuvrons dans des marchés extrêmement concurrentiels et que nos succès futurs dépendent de l'intelligence de notre plan d'affaires et de l'efficacité de notre exécution.

### EXPLOITATION

À la suite des événements du 11 septembre, nos deux aéroports ont subi une baisse brutale de leur trafic passagers ; Montréal-Mirabel a été particulièrement touché. Les prévisions de trafic passagers sont à l'effet qu'il faudra attendre quatre ans avant de retrouver le niveau d'avant la crise.

Face à cette situation, Aéroports de Montréal n'a pas tardé à prendre les mesures qui s'imposaient, y compris le réexamen de toutes les dépenses d'exploitation et la réduction des dépenses d'immobilisations. L'organisation a été simplifiée et l'effectif, diminué de 10 %. Nos clients transporteurs ont apprécié que nous n'ayons pas cherché à utiliser la situation comme prétexte pour hausser notre barème de tarifs. D'autre part, nous avons pleinement collaboré avec les autorités pour renforcer les mesures de sécurité.

### RÉSULTATS ET ENJEUX FINANCIERS

L'excédent des produits sur les charges s'est établi à 16,0 millions \$ en 2001, ce qui représente une hausse de 7,8 millions \$ par rapport à l'exercice précédent. Nous considérons cette performance plus que satisfaisante dans les circonstances. Toutefois, ce niveau de rentabilité demeure inférieur à la moyenne des autres aéroports internationaux canadiens. De plus, nos investissements dans le cadre de notre programme d'immobilisations régulier et du programme d'agrandissement de l'aérogare de Montréal-Dorval ont atteint 79,6 millions \$, excédant de 63,7 millions \$ les surplus générés par les activités.

Aussi y a-t-il lieu d'accroître notre rentabilité, d'autant plus que nos investissements augmenteront au cours des prochaines années. D'une part, notre plan d'affaires à trois axes ouvre de nouvelles perspectives de génération de revenus. D'autre part, nous entendons réduire encore nos frais d'exploitation et d'administration. À cet égard, nous nous attaquons à trois enjeux majeurs : le déficit d'exploitation important de Montréal-Mirabel, le niveau élevé de taxes municipales et la formule du loyer versé à Transports Canada.

Le déficit d'exploitation de Montréal-Mirabel, qui était de quelque 24 millions \$ en 2000, a été réduit à 21 millions \$ en 2001 et devrait diminuer à 15 millions \$ en 2002. Il est difficile de faire plus dans le cadre de l'exploitation actuelle, de sorte qu'il nous faut maintenant envisager des sources additionnelles de revenus et une modification de l'exploitation. Notre objectif est de rentabiliser Montréal-Mirabel d'ici 2006.

Les en-lieux de taxes municipales se sont chiffrés à 18 millions \$ en 2001. En regard du nombre de passagers embarqués/débarqués, cela représente un fardeau fiscal largement supérieur à celui des autres aéroports internationaux canadiens. Nous croyons que les en-lieux de taxes devraient davantage correspondre au coût des services fournis et non être considérés comme des subventions aux municipalités. Quant à la formule utilisée pour établir le loyer, qui a été négociée au début des années 1990 en même temps que les autres dispositions du bail avec Transports Canada, celle-ci est inadéquate et pénalisante pour Aéroports de Montréal, comme elle le deviendra pour tous les autres aéroports canadiens de même catégorie. Des pourparlers constructifs sont actuellement en cours avec Transports Canada et les autres administrations concernées en vue d'éliminer les effets dissuasifs de la formule de loyer et de l'adapter à un contexte d'expansion. Nous espérons en arriver à une entente à cet égard avant la fin de 2002.

### FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

Aéroports de Montréal perçoit des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) de 15 \$ par passager afin de défrayer une partie des investissements en cours. Nous sommes conscients que le mode actuel de prélèvement direct constitue un irritant pour les passagers, mais il est important de faire savoir que la grande majorité des autres aéroports dans le monde perçoit aussi des frais de même nature, la plupart d'ailleurs supérieurs, sauf qu'ils sont incorporés au prix des billets. Aéroports de Montréal a proposé aux transporteurs un mécanisme permettant à la fois d'inclure les FAA dans le prix des billets et d'assurer que les fonds ainsi recueillis ne soient pas confondus avec leurs revenus généraux et nous soient remis régulièrement.

---

## FINANCEMENT À LONG TERME

En plus du produit net de la perception des FAA et des fonds générés par les activités d'exploitation, Aéroports de Montréal aura dorénavant recours à des émissions d'obligations pour répondre à ses besoins financiers pour ses programmes d'immobilisations. Au cours de l'année 2001, nous avons mis en place les conditions nécessaires pour procéder à de telles émissions auprès des marchés financiers. Ces efforts se sont traduits par l'obtention de cotes de crédit de premier ordre en mars 2002 et par le placement réussi de 450 millions \$ d'obligations à des termes très avantageux en avril 2002.

---

## REMERCIEMENTS

En terminant, nous tenons à remercier sincèrement tous nos employés de leur appui continu et de l'excellente collaboration offerte au cours de la récente réorganisation. Nous comptons grandement sur leur professionnalisme et leur créativité afin d'atteindre les objectifs d'excellence que nous nous sommes donnés. Nous en profitons aussi pour réitérer notre engagement à offrir aux transporteurs et aux usagers des services de qualité à prix compétitifs, à poursuivre nos efforts en matière de sécurité et de protection de l'environnement et à demeurer à l'écoute des préoccupations de la communauté.

Le président du Conseil,



**Pierre Martin**

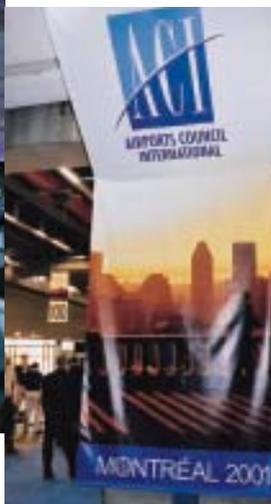
Le président-directeur  
général,



**James Cherry**

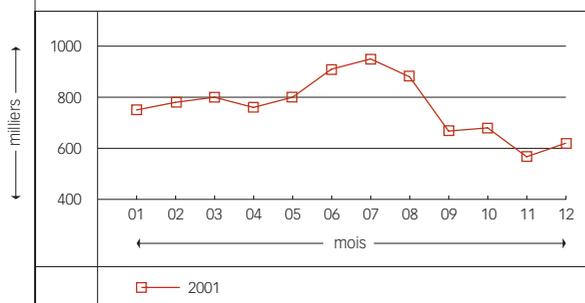


ADM accueillait 3000 gestionnaires d'aéroports dans le cadre de l'ACI World/ North America Conference and Exhibition 2001 en septembre

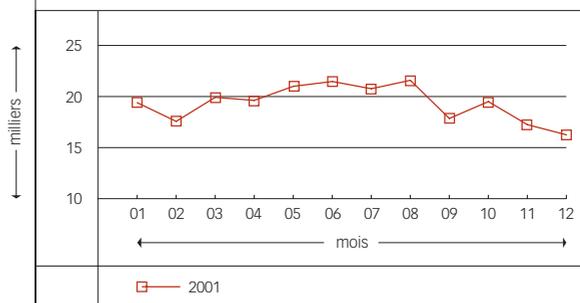


L'activité d'Aéroports de Montréal s'articule autour de trois pôles principaux : le transport passagers, le fret et le développement industriel. L'exercice 2001 a été placé sous le signe de la croissance pendant les huit premiers mois de l'année, mais les événements du 11 septembre ont provoqué un recul qui nous a forcés à prendre des mesures majeures.

Trafic passagers \_ ADM



Mouvements d'aéronefs \_ ADM



**TRAFIC PASSAGERS**

Nombre de passagers :	9,5 millions
Vols intérieurs :	42 %
Vols transfrontaliers :	28 %
Vols internationaux :	30 %
	<hr/> 100 %
Montréal-Dorval :	86 %
Montréal-Mirabel :	14 %
	<hr/> 100 %



#### COÛT D'EXPLOITATION PAR PASSAGER

Coût d'exploitation/passager embarqué = 24,70 \$

#### FRET

Volume : 225 000 tonnes métriques

#### DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

Superficies louées : 61 618 m<sup>2</sup>

• total à ce jour : 516 828 m<sup>2</sup>

Investissements générés : 53,3 M \$

• total à ce jour : 228,3 M \$

Emplois créés : 400

• total à ce jour : 1 450

#### ÉVÉNEMENTS MARQUANTS

L'année a été marquée par le 60<sup>e</sup> anniversaire de l'aéroport de Montréal-Dorval. Inauguré en septembre 1941 dans le but d'établir un pont aérien entre le Canada et l'Angleterre, Montréal-Dorval disposait dès son ouverture de ses trois pistes actuelles. Quatre transporteurs ont effectué 6500 atterrissages/décollages au cours de la première année d'exploitation.

Aéroports de Montréal a accueilli, du 9 au 12 septembre 2001, les 3000 membres du Airports Council International et du ACI North America, deux organismes qui regroupent les gestionnaires des aéroports du monde entier. Au cours de la soirée de gala, Aéroports de Montréal a été honorée de cinq prix prestigieux dans le domaine des communications, du marketing et de l'environnement.



À Montréal-Dorval, le trafic de correspondance est passé de **9 %** du trafic global en 1997 à **17 %** en 2001

## Activités passagers

### LE TRAFIC PASSAGERS

En 1999 et 2000, le trafic passagers d'Aéroports de Montréal affichait des augmentations respectives de 5,2 % et de 3,4 %, soit une croissance supérieure à la moyenne canadienne. Cette tendance s'est poursuivie au cours des huit premiers mois de l'année 2001. En effet, de janvier à août 2001, la croissance du trafic passagers s'établissait à 4,7 % par rapport à la même période de 2000. Mais les effets de la tragédie du 11 septembre sont venus annuler ces gains. Ainsi, l'année 2001 s'est soldée par une décroissance de 3,8 %.

Bien avant le 11 septembre, l'industrie du transport aérien au Canada avait entrepris une restructuration importante dans le but de rationaliser ses coûts d'exploitation et de s'adapter au ralentissement économique américain. Cette restructuration avait commencé à se manifester par une réduction de la capacité offerte. Les événements du 11 septembre ont eu pour effet d'amplifier sensiblement ce phénomène, autant à Montréal-Dorval qu'à Montréal-Mirabel, menant entre autres à la faillite de Canada 3000 en novembre 2001.

### LES MOUVEMENTS D'AÉRONEFS

La fusion en 1999 des Lignes aériennes Canadien International avec Air Canada et la rationalisation généralisée des activités des transporteurs ont entraîné une diminution du nombre des mouvements d'aéronefs chez Aéroports de Montréal. En 2000, ce nombre s'établissait à près de 249 473, en baisse de 4,9 % par rapport à 1999.

Cette baisse s'est poursuivie en 2001 sous l'effet de la rationalisation continue des activités d'Air Canada, de l'acquisition de Royal Aviation et de Canjet par Canada 3000 de même que des événements du 11 septembre. Pour 2001, les mouvements d'aéronefs ont subi une baisse de 6,8 % pour s'établir à 232 443 mouvements.



## LE MARCHÉ

Certaines caractéristiques du marché passagers desservi par Aéroports de Montréal le rendent moins vulnérable aux aléas conjoncturels :

- Montréal est d'abord et avant tout un marché d'origine et de destination, qui lui assure une base locale stable.
- La répartition du trafic entre les secteurs intérieur, transfrontalier et international est équilibrée à Montréal ; chacun de ces secteurs représente une proportion relativement importante du marché :
  - Marché intérieur : 42 % des passagers embarqués
  - Marché transfrontalier (vers les États-Unis) : 28 %
  - Marché international : 30 % (soit la proportion de trafic international la plus élevée au Canada)
- Depuis la libéralisation des vols internationaux réguliers entre Montréal-Mirabel et Montréal-Dorval en 1997, le trafic de correspondance est en augmentation continue. À Montréal-Dorval, il est passé de 9 % du trafic global à 17 % en 2001.

## PERSPECTIVES D'AVENIR

Un monitoring serré de l'évolution des tendances du marché passagers et de l'industrie du transport aérien depuis les événements de septembre 2001, couplé aux spécificités du marché des aéroports de Montréal, permet d'entrevoir l'avenir avec optimisme.

À la lumière des récentes analyses, nous sommes à même d'anticiper que la décroissance ayant caractérisé l'année 2001 sera suivie par un rajustement graduel de l'offre et une reprise du trafic à partir de 2003. Selon les prévisions établies en collaboration avec Transports Canada, c'est en 2004 que nous devrions retrouver les niveaux de l'année 2000.

L'existence d'un important marché d'origine et de destination à Montréal incitera les transporteurs existants à accroître leur offre, et il est probable que de nouveaux transporteurs viendront aussi s'installer à Montréal.



225 000 tonnes métriques  
de fret, une augmentation de 3,5 %

## Activités fret

Montréal a vu, en 2001, quelque 225 000 tonnes métriques de fret transiter par ses deux plates-formes, ce qui représente une augmentation de 3,5 % sur les 217 000 tonnes de l'année précédente. L'accroissement de la capacité offerte et l'ajout de fréquences ont atténué les impacts de la conjoncture défavorable en 2001.

Ce résultat est encourageant pour Aéroports de Montréal d'autant plus que les données préliminaires des 200 plus importants aéroports (en termes de tonnage) publiés par le Airports Council International (ACI) font état d'une baisse moyenne de 8,5 % du volume total de fret en 2001. Dans la plupart de ces aéroports, le marché du fret a, dans un premier temps, subi les répercussions du ralentissement de l'économie américaine et, par la suite, celles des événements du 11 septembre.

Le climat de crise qui a fait suite à ces incidents a profondément modifié l'industrie du fret aérien. Rappelons qu'à l'époque de la guerre du Golfe et de la récession du début des années 1990, le fret aérien avait subi une baisse de 2 % en volume.

Tout porte à croire que le marché mondial du fret se redressera progressivement au cours de la prochaine année. La location d'avions cargo est déjà en hausse et le fret aérien demeure le mode de transport privilégié par les industries particulièrement sensibles aux délais. Ajoutons que selon les chroniqueurs spécialisés, la réduction de capacité chez les transporteurs passagers et les contraintes affectant le cargo transporté en charge mixte (soutes d'avions passagers) bénéficieront aux transporteurs tout-cargo et aux intégrateurs.

La majorité des transporteurs cargo qui se posent régulièrement à Montréal-Mirabel, transportent surtout du courrier et des colis ; or, avec l'essor du commerce électronique et l'augmentation des achats en ligne, ce type de transport devrait connaître une croissance importante au cours des prochaines années.



Services aéroportuaires disponibles

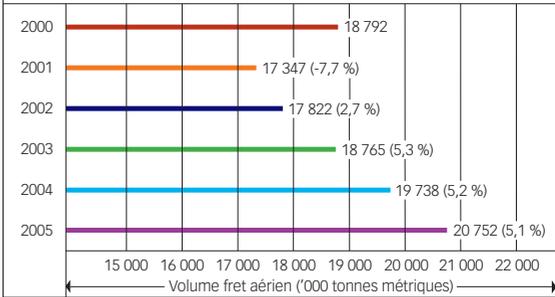
## 24 heures par jour à Montréal-Mirabel

Ajoutons enfin que la qualité et la capacité de la plate-forme de fret de Montréal-Mirabel où les services sont disponibles 24 heures par jour sans restriction, constituent des atouts certains dans un marché où la variable temps est aussi cruciale.

L'activité de transbordement de fret à Montréal-Mirabel bénéficie aussi du volume que génèrent les entreprises installées dans la Zone de commerce international de Montréal à Mirabel et à proximité de l'aéroport. Ces entreprises assurent un volume d'appoint qui vient ajouter à la rentabilité de nos partenaires œuvrant dans l'industrie du fret aérien.

Tous ces facteurs font en sorte que les activités fret d'Aéroports de Montréal recèlent un potentiel de croissance fort important pour les prochaines années.

Prévisions de croissance : trafic de fret aérien mondial  
Taux de croissance et volumes anticipés



Source : IATA



65 millions de m<sup>2</sup>

disponibles pour fins de développement industriel  
à Montréal-Mirabel

## Développement industriel et immobilier

Vue sous l'angle du développement industriel et immobilier, l'année 2001 a été fort active et les résultats encourageants. Les principales activités ont concerné l'élaboration des plans de développement des zones industrielles de Montréal-Mirabel, y compris les plans d'aménagement et les plans d'utilisation des sols ainsi que le renouvellement de nombreux baux et la conclusion de plusieurs nouvelles transactions immobilières principalement reliées à la Zone de commerce international de Montréal à Mirabel.

### **La Zone de commerce international de Montréal à Mirabel**

La stratégie de développement de la Zone est établie conjointement entre Aéroports de Montréal et la Société de développement de la Zone de commerce international de Montréal à Mirabel. Les deux organismes se partagent la prospection alors qu'Aéroports de Montréal assume seule la responsabilité de la planification du développement, de la viabilisation des terrains et de leur location.

Les secteurs-cibles sont l'aéronautique, les industries de haute technologie et les entreprises de services logistiques.

Les entreprises industrielles qui s'installent dans la Zone peuvent se prévaloir de divers programmes d'aide pour faciliter leur implantation sur le site, pour réduire leurs coûts d'exploitation, pour recruter et former la main-d'œuvre requise et même pour favoriser la venue de spécialistes étrangers.

Déjà en l'an 2000, deux entreprises étaient installées dans la Zone : un fabricant d'avions et une entreprise d'entreposage d'équipements de sport. Occupant 455 210 m<sup>2</sup>, ces entreprises ont réalisé des investissements de 175 millions \$ et créé 1 050 emplois.

Nos activités de développement industriel ont permis d'ajouter, au cours de l'année 2001, quatre nouvelles entreprises à qui nous avons loué 61 618 m<sup>2</sup> de terrains. Il s'agit d'un laboratoire de fabrication de films, d'une fabrique de pièces d'avions, d'une usine d'entretien et de réparation d'avions et d'un producteur de pièces d'aéronefs. Ces nouveaux venus investiront 53 millions \$ dans la Zone et créeront 400 nouveaux emplois.



Déjà, nous pouvons affirmer que l'année 2002 permettra de doubler la superficie louée en 2001 et susciter des investissements de plus de 100 millions \$. Aéroports de Montréal a notamment conclu une entente avec une entreprise de services aériens.

Aéroports de Montréal a terminé le plan d'aménagement détaillé des zones identifiées comme prioritaires pour le développement industriel. On y retrouve entre autres les accès routiers et les échangeurs, le réseau de desserte interne, l'accès ferroviaire, le tablier de manœuvre, le réseau d'infrastructures de même que les normes d'aménagement.

#### **Gestion immobilière**

À la fin de 2001, Aéroports de Montréal gère un grand total de 443 baux, dont 105 baux de terrains, 133 baux d'espaces situés à l'intérieur de ses installations, 78 baux de concessions commerciales ainsi que 127 baux agricoles.

Nombre de baux	Montréal-	Montréal-	TOTAL
	Dorval	Mirabel	
Baux d'espaces	85	48	133
Baux de terrains	80	25	105
Baux de concessions	60	18	78
Baux agricoles	—	127	127
<b>TOTAL</b>	<b>225</b>	<b>218</b>	<b>443</b>



## ADM récipiendaire

du Environmental Achievement Award en 2001

### ENVIRONNEMENT

Aéroports de Montréal est devenue en 2000 l'une des deux seules administrations aéroportuaires d'Amérique du Nord à obtenir la certification ISO 14001 pour son système de gestion environnementale. Cette réalisation a valu à Aéroports de Montréal de recevoir le « *2001 ACI-NA Environmental Achievement Award* » en septembre 2001, lors du congrès de l'Airports Council International qui a eu lieu cette année à Montréal.

La gestion du climat sonore à l'aéroport international de Montréal-Dorval aura sans doute été une des préoccupations environnementales ayant retenu le plus l'attention en 2001. La publication des courbes de projection de bruit perçu (PBP) de l'an 2000 a confirmé qu'Aéroports de Montréal était en voie d'atteindre son objectif d'enregistrer, en l'an 2002, un niveau de climat sonore inférieur à celui qui existait avant la libéralisation des vols. En effet, la superficie de l'empreinte sonore de Montréal-Dorval est passée de 76,7 km<sup>2</sup> en 1995 à 57,3 km<sup>2</sup> en 2000 (une diminution de 25 %). C'est donc dire qu'en 2000, 70 725 citoyens résidaient sous l'empreinte sonore de l'aéroport alors qu'en 1995, ils étaient 106 533 (une diminution de 34 %).

Cette amélioration du climat sonore est attribuable en grande partie au retrait progressif des avions bruyants de chapitre 2 dont la mise hors service fut complétée le 1<sup>er</sup> avril 2002 au Canada. Par ailleurs, beaucoup d'énergie a été consacrée en 2001 par Aéroports de Montréal et ses partenaires NAV Canada et Air Canada, pour maîtriser les nouvelles normes de Transports Canada en matière de procédures d'atténuation du bruit. Aéroports de Montréal a également participé activement à la révision du processus réglementaire de Transports Canada afin de rapprocher le centre décisionnel en matière d'atténuation du bruit au niveau local plutôt que national. La Société, tout comme ses partenaires du Comité consultatif de Montréal-Dorval sur la gestion du climat sonore, est confiante qu'elle pourra poursuivre l'amélioration du climat sonore dans les années à venir.

Une autre réalisation d'importance en 2001 a été le développement d'une stratégie d'aménagement de la Zone de commerce international de Montréal à Mirabel pour assurer sa conformité avec les politiques provinciales de protection des milieux humides. Ces milieux humides ont été clairement caractérisés afin que leurs particularités soient prises en compte lors de l'implantation d'industries dans la Zone. Cette stratégie a été développée en consultation avec le ministère de l'Environnement du Québec.

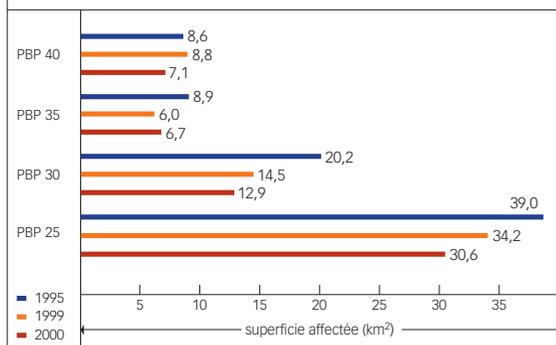


Des interventions environnementales ont également eu lieu en 2001 sur le chantier d'agrandissement de l'aérogare de Montréal-Dorval. Ces interventions avaient trait aux sols contaminés résultant d'activités passées. Près de 20 000 m<sup>3</sup> de sols faiblement contaminés ont été excavés et traités conformément aux exigences réglementaires. Des tronçons du pipeline alimentant les avions en carburéacteur ont été retirés sous l'emprise de la nouvelle jetée transfrontalière et ont été remplacés par de nouveaux tronçons intégrant les plus récentes mesures de prévention environnementale.

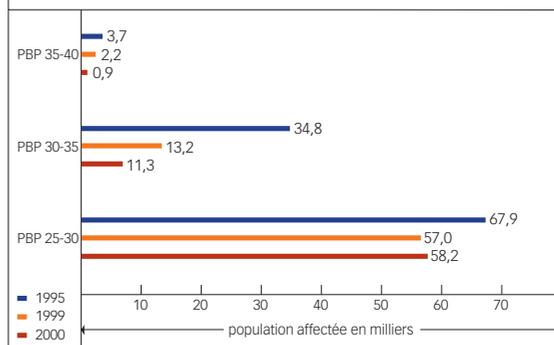
Diverses initiatives correctives et préventives ont été mises de l'avant en 2001 dans la poursuite des objectifs et cibles environnementaux que s'est fixés l'entreprise.

**Objectif** Réduire les nuisances sonores à l'Aéroport international de Montréal-Dorval  
**Cible** Que le climat sonore de 2002 soit équivalent ou inférieur à celui qui prévalait avant la libéralisation annoncée en 1995

Évolution du climat sonore à Montréal-Dorval \_ superficie affectée



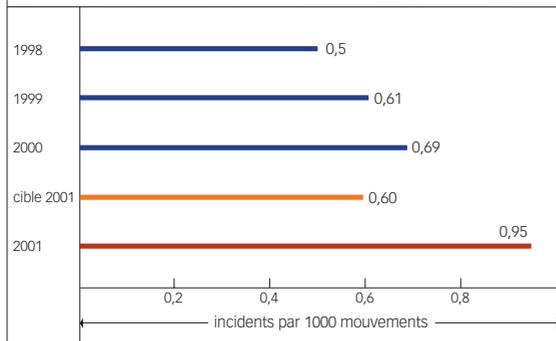
Évolution du climat sonore à Montréal-Dorval \_ population affectée



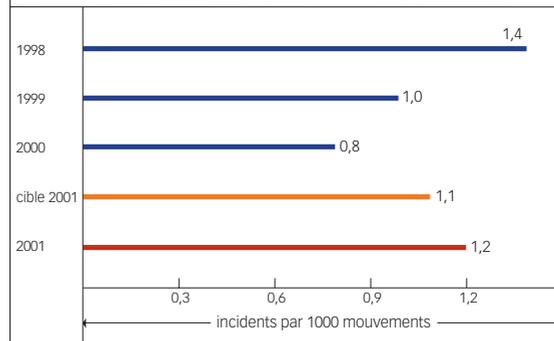
Explicatif : Les calculs des PBP sont effectués à l'aide des données de Statistiques Canada. Ces données sont généralement disponibles avec un an de retard, d'où l'absence de résultats pour 2001.

**Objectif** Réduire le nombre d'incidents environnementaux  
**Cible** Nombre d'incidents inférieur à la moyenne des trois années précédentes

Incidents environnementaux \_ Montréal-Dorval



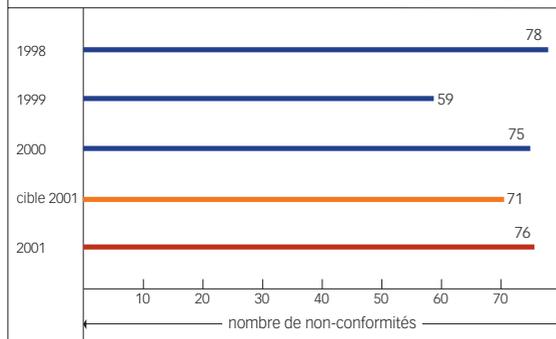
Incidents environnementaux \_ Montréal-Mirabel



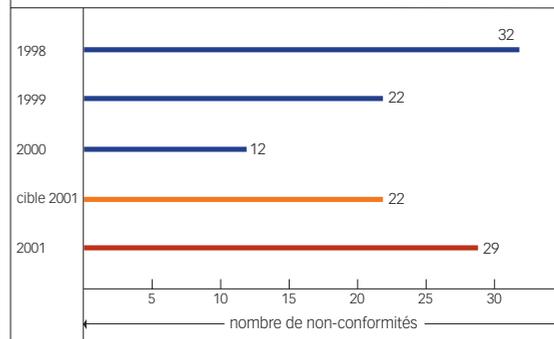
Explicatif : Une plus grande vigilance à rapporter les incidents environnementaux explique une partie du dépassement de la cible. Néanmoins, des efforts additionnels d'enquête, de patrouille et de sensibilisation seront faits en 2002 pour améliorer la situation.

**Objectif** Améliorer la qualité des cours d'eau  
**Cible** Nombre de dépassements des normes inférieur à la moyenne des trois années précédentes

Qualité des eaux fluviales \_ Montréal-Dorval



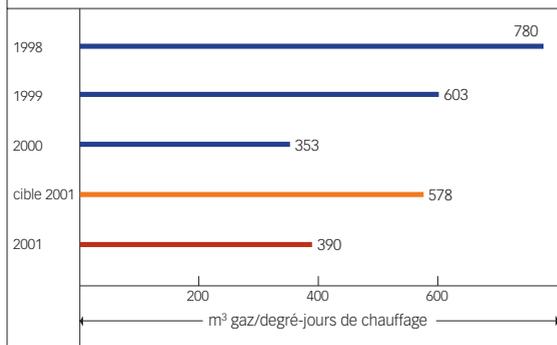
Qualité des eaux fluviales \_ Montréal-Mirabel



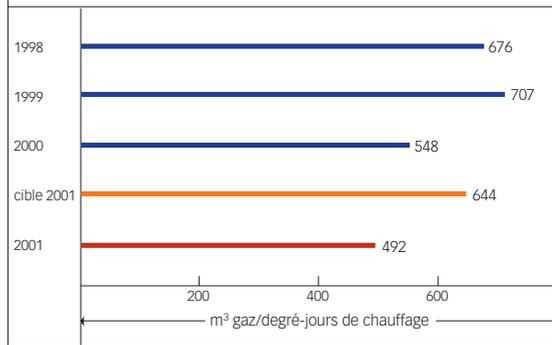
Explicatif : La plupart des dépassements sont attribuables à des facteurs non opérationnels (poussières suite à des pluies et présence d'animaux dans les cours d'eau). Une révision des paramètres d'analyse sera faite en 2002 afin de faire usage d'un indicateur plus représentatif des impacts opérationnels.

**Objectif** Réduire la consommation d'énergie \_chauffage  
**Cible** Consommation inférieure à la moyenne des trois années précédentes

Consommation d'énergie \_chauffage : Montréal-Dorval



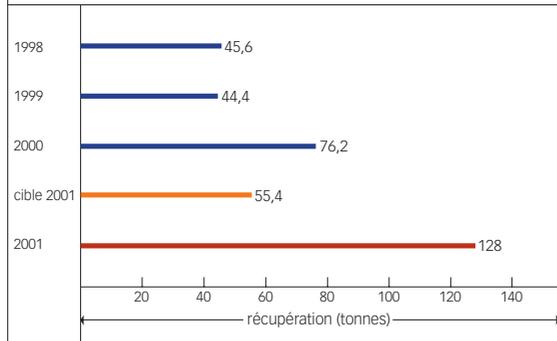
Consommation d'énergie \_chauffage : Montréal-Mirabel



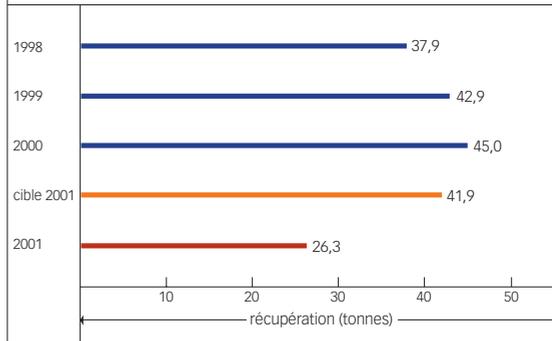
Explicatif : Passage d'un système à eau chaude à un système à température moyenne en 1999.

**Objectif** Augmenter la récupération de papier et de carton  
**Cible** Récupération supérieure à la moyenne des trois années précédentes

Récupération du papier à Montréal-Dorval



Récupération du papier à Montréal-Mirabel





## INGÉNIERIE ET CONSTRUCTION

### Programme d'agrandissement de l'aérogare de Montréal-Dorval

Aéroports de Montréal a élaboré un plan directeur en trois étapes pour son projet d'agrandissement de l'aérogare de Montréal-Dorval. S'échelonnant jusqu'en 2009, ce plan tient compte à la fois des besoins des utilisateurs et de la capacité financière de la Société. De plus, le concept d'aménagement est flexible de manière à permettre une expansion additionnelle ultérieure, si besoin est.

Le budget total prévoit des investissements de 716 millions \$ pour les trois phases, incluant le coût des travaux déjà réalisés à ce jour.

Une équipe de quelque 125 professionnels de grandes firmes d'architecture et d'ingénierie de la région métropolitaine s'est activée à planifier, concevoir et produire les plans et devis nécessaires à la réalisation d'une nouvelle jetée transfrontalière et à l'agrandissement de l'aérogare, vers le nord-est, pour permettre l'ajout de nouveaux comptoirs d'enregistrement et d'une nouvelle salle à bagages.

La mise en œuvre de la première phase, au coût de 250 millions \$, a débuté à la mi-été 2000 par des travaux préparatoires nécessaires pour libérer les superficies requises à l'implantation de la jetée transfrontalière. Les efforts de construction en 2001 ont été principalement consacrés à la réalisation des travaux reliés aux infrastructures souterraines, au fonçage des pieux, à l'excavation, au bétonnage et à l'érection d'une partie de la charpente d'acier. Malgré l'arrêt des travaux, pour une durée de sept jours, en raison des événements du 11 septembre, l'enveloppe extérieure du bâtiment était complétée à 30 % à la fin de décembre 2001, ce qui a permis d'entreprendre les aménagements intérieurs pendant l'hiver.

À ce jour, les travaux ont nécessité des investissements de plus de 100 millions \$ et la mobilisation de quelque 425 travailleurs de la construction à l'emploi de 60 entrepreneurs et fournisseurs spécialisés.

La mise en service de la jetée transfrontalière est prévue pour le printemps 2003.



Programme d'agrandissement de  
**716 millions \$**



**Autres travaux à Montréal-Dorval**

Par ailleurs, Aéroports de Montréal a investi près de 25 millions \$ dans le maintien des infrastructures aéroportuaires de ses deux plates-formes. Ainsi, le programme de réfection des pistes à Montréal-Dorval s'est poursuivi avec la réhabilitation de la piste 10-28.

Une partie du réseau de distribution électrique de l'aérogare a été refaite pour satisfaire aux nouvelles normes du bâtiment.

**Du côté de Montréal-Mirabel**

À Montréal-Mirabel, des travaux majeurs de réfection des viaducs routiers ont été réalisés ; on a aussi procédé à la réhabilitation des rampes d'accès du stationnement étagé de l'aérogare.

Dans le cadre de l'implantation de la nouvelle Zone de commerce international de Montréal à Mirabel, Aéroports de Montréal a élaboré, au cours de l'année financière 2001, un programme majeur visant l'extension du réseau routier et des réseaux de drainage, sanitaire et d'aqueduc de l'aéroport. La phase 1 de ce programme prévoit des investissements de plus de 12 millions \$ à l'horizon 2002-2006.

Déjà en 2001, des améliorations de l'ordre de 4 millions \$ ont été réalisées sur les différents réseaux, et la Société travaille présentement en étroite collaboration avec le ministère provincial des Transports à l'aménagement de nouveaux échangeurs routiers nécessaires à la desserte de la nouvelle zone industrielle de l'aéroport.

**Le financement de l'expansion**  
Aéroports de Montréal a recours à trois sources de financement : les fonds autogénérés provenant de l'exploitation, les frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) ainsi que les fonds mobilisés auprès des marchés des capitaux.  
Les fonds autogénérés provenant de l'exploitation et les FAA nets des taxes et du loyer sont entièrement réinvestis dans l'entreprise. En 2001, les FAA perçus ont totalisé 39,3 millions \$ comparativement à 32,4 millions \$ l'année précédente. La hausse provient de la majoration des FAA à Montréal-Dorval de 10 \$ à 15 \$ par passager, et de l'instauration de FAA à Montréal-Mirabel, ces deux mesures ayant pris effet vers le milieu de l'année.



Le personnel de la **Sûreté** est formé et prêt à intervenir en toutes circonstances

## SÛRETÉ

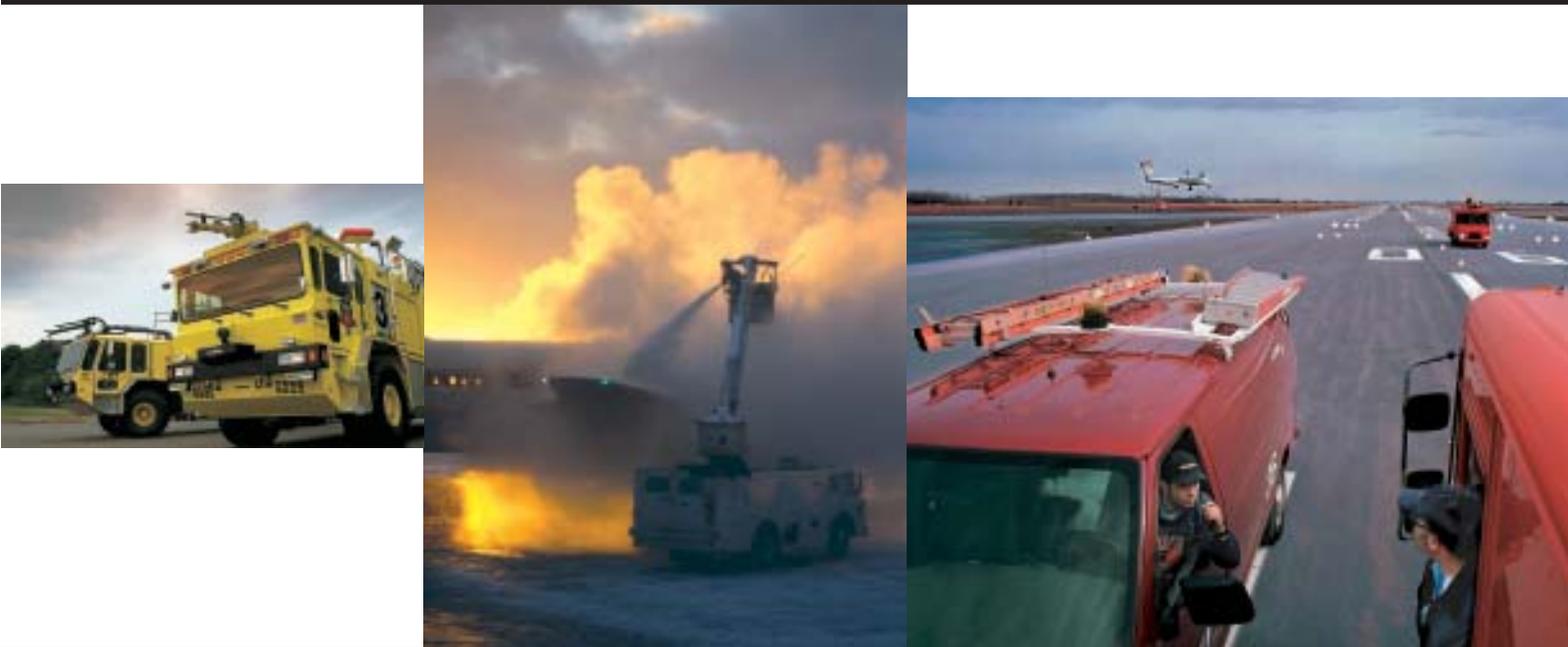
Conformément à sa mission, Aéroports de Montréal doit assurer la protection des installations aéroportuaires ainsi que du public qui les utilise. La sécurité revêt d'ailleurs plusieurs facettes, depuis la surveillance préventive jusqu'aux interventions spécialisées. C'est la Sûreté aéroportuaire d'Aéroports de Montréal qui est responsable de cette tâche tout aussi nécessaire que délicate, qu'elle remplit en partenariat avec plusieurs services gouvernementaux responsables de l'application de la loi et avec divers services de sécurité.

Au cours de l'année, Aéroports de Montréal a mis l'accent sur la prévention et instauré des programmes spécifiques visant à prévenir le crime, à sécuriser les accès routiers menant aux aéroports, à protéger les aéronefs et les usagers. Les nombreuses interventions de la Sûreté en 2001 ont contribué au maintien de services aéroportuaires sûrs et efficaces.

Le personnel de la Sûreté est formé et prêt à intervenir en toutes circonstances. C'est d'ailleurs ce qui a permis à certains membres d'être cités, en 2001, pour avoir sauvé la vie à une personne souffrant d'une défaillance cardiaque.

En plus de ses interventions ponctuelles en réponse aux urgences et aux demandes d'assistance du public, la Sûreté aéroportuaire, par l'entremise de son Unité d'appui spécialisée, a été particulièrement active dans ses activités préventives de détection d'explosifs et d'armes. Ses équipes cynophiles ont participé à plusieurs opérations de surveillance tout en effectuant des vérifications reliées à des événements précis. Les membres hautement spécialisés de cette Unité ont toujours réussi à accomplir leur mission en perturbant le moins possible les activités aéroportuaires.

La Sûreté aéroportuaire a été projetée à l'avant-scène en 2001 en raison des événements du 11 septembre. Elle a joué un rôle de premier plan pour la mise en place, dans les deux aéroports, de mesures de sûreté accrues. Entre autres, le déploiement des ressources a été revu de façon à respecter et même surpasser les nouvelles normes édictées par Transports Canada. Travaillant de concert avec ses partenaires et les usagers, la Sûreté aéroportuaire a su maintenir un sentiment de sécurité aux deux aéroports sans pour autant faire disparaître l'esprit de convivialité qui règne dans nos installations.



Motivée à maintenir un environnement sûr et sécuritaire pour ses usagers, Aéroports de Montréal a aussi participé aux travaux de différents comités mis sur pied par le gouvernement canadien pour l'amélioration des mesures de sûreté, dont les comités sénatoriaux sur la Sécurité dans les transports et celui sur la Sécurité nationale et la défense. De plus, le président-directeur général et le directeur Protection aéroportuaire ont témoigné, le 28 novembre 2001, devant le Comité permanent de la Chambre des Communes sur le Transport et les Affaires gouvernementales pour exposer la vision d'Aéroports de Montréal sur la protection du transport aérien.

## Employés



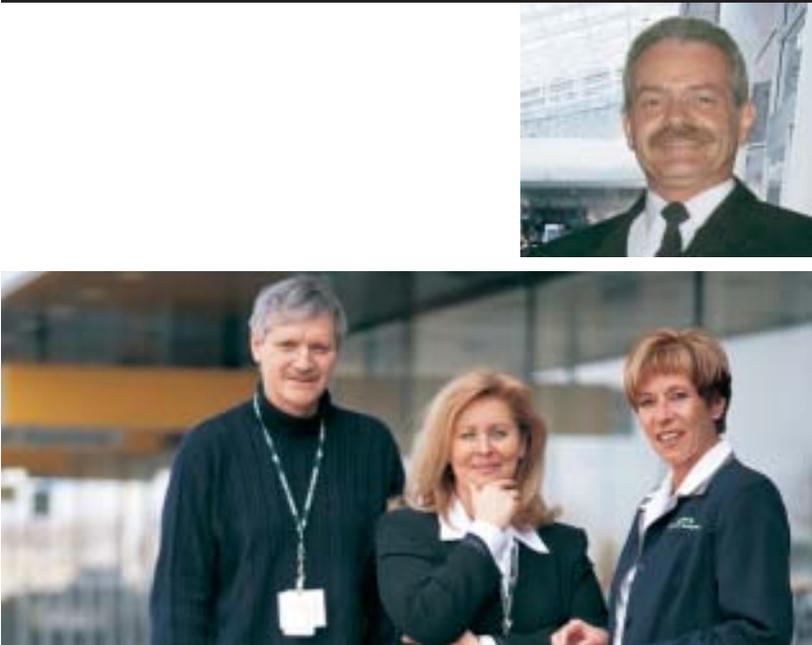
L'enquête réalisée en 2001 par l'IATA *Global Airport Monitor* auprès des voyageurs internationaux de 48 aéroports à travers le monde a mis en lumière une fois de plus la qualité de « l'approche client » qu'ont développée nos employés. Fidèle à sa réputation, Montréal-Dorval s'est classé au 6<sup>e</sup> rang dans sa catégorie pour la courtoisie des employés et cela, pour une deuxième année consécutive. Les enquêtes satisfaction d'Aéroports de Montréal, conduites par une firme indépendante, confirment aussi ce haut niveau de service à nos plates-formes aéroportuaires. Les indicateurs reliés à la courtoisie du personnel s'améliorent constamment et sont passés en 2001 au-delà de la barre du 9/10.

Aéroports de Montréal veut rendre hommage à tous ces hommes et toutes ces femmes qui contribuent à faire de Montréal-Dorval et de Montréal-Mirabel des aéroports qui se classent parmi les plus accueillants au monde.

Plusieurs employés se sont distingués en 2001 par leurs accomplissements. Les équipes de déneigement de l'aéroport de Montréal-Dorval, dirigées par Sylvain Marchand et Blaise Castonguay, ont notamment reçu, en 2001, le Blachen-Post Award dans la catégorie « aéroports internationaux » pour l'excellence de leur travail dans le contrôle de la neige et de la glace. Ce prix de renommée internationale est remis annuellement à l'occasion du Snow Symposium de Buffalo.

Au chapitre des mentions, soulignons celles qu'ont méritées les constables Jean-Pierre Gervais et Albert Beauchamp qui, le 14 novembre dernier, sont intervenus rapidement auprès d'un voyageur victime d'un malaise cardiaque. Assistés ensuite des pompiers, Louis Despins et Daniel Cinq-Mars, d'Aéroports de Montréal, ils ont réussi à ranimer l'infortuné septuagénaire en attendant l'arrivée des ambulanciers.

Aéroports de Montréal et ses employés participent aussi à l'effort de toute la communauté montréalaise pour venir en aide aux plus démunis. Nos employés ont fait preuve d'une générosité sans précédent cette année en versant plus de 15 000 \$ à Centraide. À titre de citoyen corporatif, la Société a versé un montant égal de sorte que la contribution d'Aéroports de Montréal et de son personnel à la campagne a totalisé 30 000 \$.



ADM classée au 6<sup>e</sup> rang  
 parmi 48 aéroports internationaux  
 pour la courtoisie des employés

Deux collectes de sang ont eu lieu en 2001 dans nos locaux, le 26 juin à Mirabel et le 10 octobre à Dorval. 274 travailleurs des aéroports y ont participé dans une ambiance de grande générosité et de dévouement.

Le Défi 767 se tient toujours en présence du public. Le Défi mettant en compétition diverses équipes consiste à « tirer à bras d'homme », le plus rapidement possible, un gros porteur immobilisé en piste. Les cols bleus de la Ville de Pointe-Claire ont remporté les honneurs cette année en tirant un Airbus 319 sur une distance de 4 mètres, en 6,22 secondes. L'équipe d'Aéroports de Montréal s'est classée 9<sup>e</sup> (sur 42 inscrites à la compétition) avec un temps de 7,31 secondes. L'événement a permis d'amasser 37 000 \$ qui ont été remis aux athlètes des Jeux spéciaux du Québec.

Gilles Masson a été le récipiendaire du Prix du mérite environnemental remis en mai 2001 pour souligner sa contribution à la protection de l'environnement.

Les événements tragiques du 11 septembre ont été l'occasion pour nombre de travailleurs d'aéroports de se surpasser. Ce fut le cas notamment de Jean-Luc Morin, le maître-chien spécialisé dans la détection d'explosifs et son fidèle équipier Bruce. Par son initiative et une planification efficace de son travail, monsieur Morin a su assurer la sécurité d'une vingtaine de vols déroutés sans que les passagers ne soient retenus plus d'une heure à bord.

**« Vous nous donnez des ailes »**

Tel était le thème du programme de reconnaissance adressé par Aéroports de Montréal à son personnel d'abord, mais aussi à ses partenaires et au grand public à la suite des événements du 11 septembre. Comme le disait si bien la campagne d'affichage déployée à la grandeur de nos aéroports et de nos bureaux : « L'appui et la compréhension de tous nous encouragent à faire toujours plus pour préserver l'ambiance et la sûreté de nos installations ». Des certificats de mérite ont été remis lors d'un petit-déjeuner de reconnaissance à tous ceux et celles qui se sont distingué(s) d'une manière ou d'une autre au cours de ces semaines difficiles.

Aéroports de Montréal a généré un excédent des produits sur les charges de 16,0 millions \$ en 2001, une augmentation de 7,8 millions \$ ou 95,9 % par rapport à l'exercice précédent. Cette performance est jugée plus que satisfaisante compte tenu des répercussions des événements du 11 septembre dernier sur notre secteur d'activité.

Les revenus consolidés ont atteint 182,4 millions \$ en 2001, une augmentation de 5,6 millions \$ ou 3,2 % comparativement à l'exercice précédent. Les charges d'exploitation consolidées, totalisant 173,8 millions \$, ont diminué de 0,5 million \$ ou 0,3 % par rapport à 2000. 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 59,3 millions \$, en hausse de 17,0 millions \$ ou 40,3 % par rapport à 2000. Il est important de noter que la totalité des flux liés aux activités d'exploitation a été investie dans le programme de développement aéroportuaire, programme qui a nécessité des investissements de 79,6 millions \$ au cours de l'exercice.

### Impacts financiers proforma des événements du 11 septembre 2001

Les événements du 11 septembre dernier ont eu une incidence considérable sur le secteur de l'aviation mondiale, d'abord chez les transporteurs puis dans toute la chaîne d'approvisionnement jusqu'aux aéroports. Sans les répercussions des événements, Aéroports de Montréal estime que l'excédent des produits sur les charges pour l'exercice aurait été supérieur d'environ 5,4 millions \$. L'impact financier proforma des événements sur nos résultats se ventile comme suit :

#### DIMINUTION DES REVENUS

En millions de dollars

Revenus côté piste et aérogare	(3,5)
Revenus de concessions	
Stationnements publics	(1,8)
Concessions	(1,1)
Revenus provenant des frais d'améliorations aéroportuaires	(4,8)
<b>Impact total sur les revenus</b>	<b>(11,2)</b>

#### DIMINUTION (AUGMENTATION) DES DÉPENSES

Loyer à payer à Transports Canada	6,9
Mauvaise créance	(1,5)
Frais de perception FAA	0,4
<b>Impact total sur les dépenses</b>	<b>5,8</b>
<b>Impact net sur nos résultats</b>	<b>(5,4)</b>

Pour contrer les répercussions immédiates des événements, Aéroports de Montréal a adopté une série de mesures, dont une réduction du programme de dépenses en immobilisations de soutien, l'abolition de 60 postes représentant 10 % de l'effectif total et une réduction des dépenses d'exploitation d'environ 2 millions \$.

#### REVENUS CONSOLIDÉS

En millions de dollars	2001	2000
Activités aéronautiques	55,7	56,2
Activités commerciales aéroportuaires	69,3	71,7
Perception des frais d'améliorations aéroportuaires	39,3	32,4
Recouvrement des coûts de sûreté aéroportuaire	9,1	8,7
Autres revenus	9,0	7,8
<b>Total des revenus consolidés</b>	<b>182,4</b>	<b>176,8</b>

Les revenus de la Société proviennent principalement de trois sources : les activités aéronautiques, les activités commerciales aéroportuaires et la perception des frais d'améliorations aéroportuaires.

Les revenus provenant des activités aéronautiques s'élèvent à 55,7 millions \$ en 2001, en diminution de 0,5 million \$ ou 0,9 % par rapport à 2000. Ces revenus se composent des droits d'atterrissage imposés aux sociétés aériennes et représentent 30,5 % de l'ensemble des revenus de la Société. Abstraction faite des répercussions des événements, ces revenus auraient été supérieurs d'environ 3,5 millions \$.

Les revenus provenant des activités commerciales aéroportuaires s'élèvent à 69,3 millions \$ en 2001, en diminution de 2,4 millions \$ ou 3,3 % par rapport à 2000. Ces revenus représentent principalement les revenus tirés des concessions, des stationnements publics et de la location de divers espaces ; ils totalisent 38,0 % de l'ensemble des revenus de la Société. N'eût été des événements, ces revenus auraient été supérieurs d'environ 2,9 millions \$.

Les revenus provenant de la perception des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) s'élèvent à 39,3 millions \$, en hausse de 6,9 millions \$ ou 21,3 % par rapport à 2000. Ces revenus comptent pour 21,5 % de l'ensemble des revenus de la Société. L'augmentation de ces revenus est liée à la hausse du tarif en vigueur à Montréal-Dorval et à l'instauration de FAA à Montréal-Mirabel, deux mesures introduites en mi-année. Ces revenus ont été entièrement consacrés au financement de notre programme de développement aéroportuaire. N'eût été des événements, ils auraient été supérieurs d'environ 4,8 millions \$.

Les revenus provenant du recouvrement des coûts de sûreté aéroportuaire s'élèvent à 9,1 millions \$ en 2001, en hausse de 0,4 million \$ ou 4,6 % par rapport à 2000. Ces revenus représentent 5,0 % des revenus totaux de la Société. Ces revenus étaient auparavant entièrement recouverts auprès des transporteurs, alors que, depuis juillet 2001, une partie de ces revenus est recouvrée au moyen d'une charge de sécurité imputée sur chacune des transactions de stationnement.

Les autres revenus, représentant 4,9 % de l'ensemble des revenus de la Société, sont principalement reliés à la location de biens fonciers et aux activités de la filiale Aéroports de Montréal Capital Inc. (ADMC).

#### CHARGES D'EXPLOITATION CONSOLIDÉES

En millions de dollars

	<b>2001</b>	2000
Salaires et avantages sociaux	<b>36,6</b>	34,3
Autres frais d'exploitation	<b>63,9</b>	70,0
Subvention tenant lieu de taxes	<b>18,0</b>	17,3
Loyer	<b>12,6</b>	17,1
Amortissement et radiation d'immobilisations	<b>42,5</b>	35,8
Amortissement des frais reportés et de l'écart d'acquisition	<b>0,3</b>	0,6
Gain à la cession d'immobilisations	<b>(0,1)</b>	(0,8)
<b>Total des charges d'exploitation consolidées</b>	<b>173,8</b>	174,3

Les charges d'exploitation consolidées d'Aéroports de Montréal ont atteint 173,8 millions \$ en 2001, en baisse de 0,5 million \$ ou 0,3 % par rapport à 2000. Cette diminution est principalement attribuable aux éléments suivants :

- Les autres frais d'exploitation ont diminué de 6,1 millions \$ ou 8,7 % par rapport à 2000. Cette diminution s'explique principalement par une réduction des services professionnels et des frais de publicité et de promotion résultant de la rationalisation entreprise dès le début de l'exercice.
- Le loyer payable à Transports Canada a subi une diminution de 4,5 millions \$ ou 26,3 % comparativement à 2000, en raison principalement de la baisse des revenus provenant des activités aéronautiques et des activités commerciales. N'eût été des événements, le loyer payable à Transports Canada aurait été supérieur de 6,9 millions \$.

Ces diminutions ont cependant été contrebalancées par les hausses suivantes :

- Les dépenses d'amortissement et les radiations d'immobilisations ont augmenté de 6,4 millions \$ ou 17,6 % par rapport à 2000. Les investissements importants effectués par Aéroports de Montréal dans ses infrastructures ont entraîné une augmentation des dépenses d'amortissement de 2,4 millions \$ par rapport à 2000, tandis que les radiations d'immobilisations rendues nécessaires par le programme d'agrandissement de l'aérogare de Dorval expliquent le reste de l'augmentation.
- Les salaires et avantages sociaux se sont accrus de 2,3 millions \$ ou 6,7 % par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation reflète essentiellement la provision enregistrée suite à l'annonce, en novembre dernier, d'une restructuration interne impliquant l'élimination de 60 postes.

Quant à la charge pour mauvaises créances, elle est demeurée stable à 1,6 million \$ par rapport à l'exercice précédent. Cette charge est reliée à la faillite d'un transporteur.

**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 7,3 millions \$, en hausse de 1,4 million \$ par rapport à 2000. Cette rubrique est principalement reliée à la participation détenue par la filiale de la Société, Aéroports de Montréal Capital Inc., dans ADC Affiliate Ltd. et ADC & ADMC Management Ltd. ADC Affiliate Ltd. détient une participation de 34 % dans l'aéroport international Budapest-Ferihegy, alors qu'ADC & ADMC Management Ltd. détient un contrat de gestion pour ce même aéroport.

À la suite d'un décret du 20 décembre 2001 du gouvernement de la République de Hongrie, les investissements de ADC Affiliate Ltd. et ADC & ADMC Management Ltd. dans l'aéroport international Budapest-Ferihegy, y compris les revenus contractuels y afférents, ont fait l'objet d'une expropriation à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002. Pour de plus amples renseignements sur les conséquences de cette expropriation, le lecteur est prié de se référer à la note 9 des états financiers consolidés.

**Flux de trésorerie et investissements en immobilisations** Les flux de trésorerie générés par les activités d'exploitation avant variation des éléments hors caisse du fonds de roulement ont atteint 59,3 millions \$ en 2001, en hausse de 17 millions \$ ou 40,3 % par rapport à l'exercice précédent. Ces fonds, combinés à des emprunts auprès de différentes institutions financières, ont permis à Aéroports de Montréal de réaliser 79,6 millions \$ d'investissements sur ses deux sites aéroportuaires, en 2001. De ce montant, 7,6 millions \$ avaient trait aux travaux de réfection de la piste 10/28 à Montréal-Dorval et 53,1 millions \$, au projet d'expansion de l'aérogare de Montréal-Dorval. Au 31 décembre 2001, le total des investissements réalisés dans le cadre de ce projet atteignait 102,6 millions \$. La Société prévoit toujours compléter ce projet selon l'enveloppe budgétaire de 250 millions \$ et l'échéancier prévu, soit avril 2003 pour la nouvelle jetée transfrontalière et juin 2003 pour les travaux exécutés dans l'aérogare existante.

**Performance financière réalisée par rapport aux objectifs budgétaires fixés** Aéroports de Montréal privilégie les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation comme indice de mesure de sa performance financière. Les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation correspondent à l'excédent des produits sur les charges avant la quote-part dans les résultats des placements à la valeur de consolidation et les impôts sur les bénéfices, l'amortissement et radiation d'immobilisations, l'amortissement des frais reportés et de l'écart d'acquisition et les intérêts relatifs au loyer reporté. L'objectif budgétaire pour 2001 avait été fixé à 61,6 millions \$ tandis que la performance réalisée s'élève à 55,5 millions \$, l'écart étant attribuable principalement à l'impact des événements sur nos résultats.

**Perspectives financières** Aéroports de Montréal prévoit générer, en 2002, des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation de 65,0 millions \$, correspondant à une hausse de 9,5 millions \$ par rapport à la performance réalisée en 2001. L'écart entre la performance prévue en 2002 et la performance réalisée en 2001 s'explique en partie par les retombées favorables sur nos résultats de 2002 de certaines décisions prises en 2001, dont la hausse des FAA et la restructuration interne et, d'autre part, par un effort de rationalisation des autres dépenses d'exploitation. Ces écarts favorables seront cependant en partie contrebalancés par la hausse prévue des coûts d'assurances, hausse attribuable aux événements.

RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS POUR L'ANNÉE 2001

<b>Nom</b>	<b>Honoraires</b>	<b>Jetons</b>	<b>Total</b>
Claude Blanchet	2 000 \$	850 \$	2 850 \$
Raymond Deschamps, <i>Président du Comité de vérification</i>	10 000 \$	14 875 \$	24 875 \$
Richard Drouin, <i>Président du Comité de régie d'entreprise</i>	10 000 \$	16 575 \$	26 575 \$
Gordon J. Fehr	8 000 \$	12 325 \$	20 325 \$
Robert Guay	1 000 \$	850 \$	1 850 \$
Normand Guérette	8 000 \$	14 875 \$	22 875 \$
Gilles Labbé	2 000 \$	850 \$	2 850 \$
Michel Langlois	8 000 \$	17 425 \$	25 425 \$
Charles Lapointe	1 000 \$	850 \$	1 850 \$
Pierre Martin, <i>Président du Conseil</i>	*70 000 \$	12 325 \$	82 325 \$
Jean Rizzuto	2 000 \$	2 125 \$	4 125 \$
Louis Tanguay	8 000 \$	11 900 \$	19 900 \$

\* Ces honoraires couvrent la période de transition dans la réorganisation de la direction.

RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

Le salaire annuel du président et des autres dirigeants varie de 135 000 \$ à 300 000 \$.

De plus, une somme de 189 799,45 \$ a été payée aux cadres en 2001 à titre de boni de performance.

## Conseil d'administration



### **LA PRÉSIDENTE**

Pierre Martin, <sup>1,2</sup>  
Président du Conseil  
Président et chef de la direction  
de Alstom Canada Inc.

Richard Drouin, <sup>1</sup>  
Vice-président du Conseil,  
Président du Comité de  
régie d'entreprise  
Associé de McCarthy Tétrault

### **LES MEMBRES**

Claude Blanchet,  
Administrateur,  
Président du conseil,  
Président et chef  
la direction de la  
Société générale de  
financement du Québec

James Cherry,  
Administrateur,  
Président-directeur  
général

Armand Couture, <sup>2</sup>  
Administrateur,  
Président de La Société  
Bédelmar Ltée

Raymond Deschamps, <sup>2</sup>  
Administrateur,  
Président du  
Comité de vérification,  
Vice-président de  
Construction Desjardins-  
Deschamps Inc.

Gordon J. Fehr, <sup>2</sup>  
Administrateur,  
Administrateur de  
sociétés

Robert Guay,  
Administrateur,  
Directeur, Croissance  
des placements,  
de Fonds de  
solidarité des travailleurs  
du Québec (FTQ)

Normand Guérette, <sup>2</sup>  
Administrateur,  
Président de  
PlaniSud Inc.

Gilles Labbé, <sup>2</sup>  
Administrateur,  
Président de Héroux-Devtek

Michel Langlois, <sup>1</sup>  
Administrateur,  
Président de Groupe  
I.C.I. Worldwide

Charles Lapointe, <sup>1</sup>  
Administrateur,  
Président et chef  
de la direction de  
Tourisme Montréal

Jean Rizzuto,  
Administrateur,  
Président de Agence  
de voyages  
Aller-retour Inc.  
division de Carlson  
Wagonlit Travel Inc.

Louis A. Tanguay <sup>1</sup>  
Administrateur,  
Vice-président du conseil  
de Bell Canada International

<sup>1</sup> Membre du Comité de régie d'entreprise

<sup>2</sup> Membre du Comité de vérification

---

## **PRATIQUES EN MATIÈRE DE RÉGIE D'ENTREPRISE**

Des démarches ont été entreprises dès le début de l'année 2001 par Aéroports de Montréal pour modifier sa structure administrative et adhérer aux principes d'imputabilité énoncés par le ministre des Transports. Ces démarches ont eu pour résultat l'approbation, dès avril 2001, par les conseils d'administration respectifs d'Aéroports de Montréal et de la Société de promotion des Aéroports de Montréal (SOPRAM), et par Transports Canada, de modifications aux Lettres patentes d'Aéroports de Montréal et l'adoption d'un Code refondu de règlements généraux dans lesquels ont été enchâssés les principes d'imputabilité. Le 1<sup>er</sup> juin 2001, Industrie Canada approuvait à son tour les modifications apportées aux Lettres patentes et le Code de règlements généraux et émettait des Lettres patentes supplémentaires donnant effet aux modifications souhaitées par Aéroports de Montréal en matière de régie d'entreprise.

Parmi les principes d'imputabilité auxquels a souscrit Aéroports de Montréal, se trouvent la composition et le mode de nomination des membres du Conseil d'administration. Ainsi, conformément aux dispositions contenues dans les Lettres patentes supplémentaires, Aéroports de Montréal s'est dotée d'un conseil d'administration élargi comprenant 14 membres dont la désignation appartient à la Chambre de Commerce du Montréal métropolitain (3 membres), le Gouvernement du Québec (1 membre), le Gouvernement du Canada (2 membres) la Communauté métropolitaine de Montréal (5 membres) et le Conseil d'administration d'Aéroports de Montréal (2 membres) ; le 14<sup>e</sup> membre est le Président-directeur général d'Aéroports de Montréal.

Les nominations au Conseil d'administration d'Aéroports de Montréal ont eu lieu à l'automne 2001.

Le Code de règlements généraux d'Aéroports de Montréal prévoit également qu'un Comité consultatif communautaire, comptant de 20 à 30 membres, doit être mis sur pied. Aéroports de Montréal a donné suite à ce principe d'imputabilité et a entrepris les démarches pour constituer ce Comité.

## **LES COMITÉS DU CONSEIL**

Le Conseil compte deux comités : celui de vérification et celui de régie d'entreprise.

### **Le Comité de vérification**

Le Comité de vérification apporte son concours au Conseil sur quatre thèmes majeurs pour la Société : les risques d'entreprise ; les affaires financières dont les budgets, les contrôles financiers, la vérification, les rapports trimestriels ; les programmes d'immobilisation ; et l'environnement.

Outre ses responsabilités financières en regard des états financiers et de la vérification externe, le Comité de vérification s'assure de la conformité de l'exécution de tous les programmes en regard des budgets et des échéanciers, ainsi que du respect des politiques d'entreprise et des règles reconnues de bonne gestion lors d'adjudication de contrats. En 2001, pour faire suite à une recommandation du Comité de vérification et à l'autorisation du Conseil d'administration, trois contrats ont été adjugés sans appels d'offres parce qu'il n'existait qu'un seul fournisseur pour les équipements visés. Ces contrats concernaient l'acquisition de :

- les équipements devant être intégrés au système de publidiffusion de l'aérogare et des différentes jetées, auprès du manufacturier IED à l'intérieur d'un budget de 1,675 million \$ ;
- les équipements devant être intégrés au système de sécurité et de surveillance de l'aérogare et des différentes jetées, auprès du manufacturier SIMPLEX à l'intérieur d'un budget de 575 000 \$ ;
- les équipements devant être intégrés au système d'alarme incendie de l'aéroport, auprès du manufacturier Cerberus à l'intérieur d'un budget de 1,2 million \$.

Au cours de l'année 2001, le Comité de vérification s'est occupé particulièrement de l'étude et de l'analyse du Programme d'agrandissement de Dorval qui a été redéfini avec plus de précisions.

Le Comité a participé à l'élaboration d'une stratégie de financement à long terme qui s'est concrétisée au printemps de 2002.

Sur le plan administratif, les états financiers trimestriels ont fait l'objet d'une analyse systématique et diverses améliorations ont été apportées à leur présentation à la suite de recommandations formulées par le Comité. Un exercice semblable a été mené relativement aux rapports sur le programme régulier d'immobilisations et sur les travaux d'agrandissement de Montréal-Dorval. La présentation améliorée de ces rapports permet maintenant une évaluation rapide de toutes les facettes du programme et de l'avancement des travaux.

**Le Comité de régie d'entreprise**

Ce comité a pour mandat de supporter le Conseil notamment en ce qui a trait à la stratégie de l'entreprise et à son plan d'affaires.

Le Comité de régie d'entreprise examine aussi le 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.

L'année 2001 aura été particulièrement bien remplie pour le Comité de régie d'entreprise qui a été appelé à analyser et à traiter divers dossiers de grande importance pour Aéroports de Montréal. Il faut mentionner, en tout premier lieu, le rôle majeur qu'il a été appelé à jouer dans la révision de la structure corporative de la Société, dans la mise en place d'une régie d'entreprise et dans l'élargissement du Conseil des Aéroports de Montréal qui est passé de sept à quatorze membres au cours de l'année 2001.

Le Conseil et la Direction ont bénéficié de l'appui du Comité dans l'embauche de quatre nouveaux dirigeants, soit : le président-directeur général, le vice-président Finances et Administration, le vice-président Ingénierie et Construction et, enfin, la vice-présidente Affaires publiques.

Sur le plan administratif, le Comité de régie a examiné la formulation de divers énoncés corporatifs : la Politique sur l'acquisition de biens et de services ; la Politique sur la protection des renseignements personnels et la Politique sur l'utilisation des technologies de l'information.

Au chapitre des relations de travail, le Comité a participé au renouvellement de deux conventions collectives, au terme de longues négociations avec les syndicats. Dans le cadre de son mandat, il a également pris connaissance du plan de rationalisation des coûts d'exploitation, solution retenue par la Direction pour permettre à Aéroports de Montréal d'absorber l'impact des événements du 11 septembre avec le minimum de conséquences négatives.



James Cherry  
*Président-directeur  
général*

Christiane Beaulieu  
*Vice-présidente  
Affaires publiques*

Henri-Paul Martel  
*Vice-président  
Ingénierie et  
Construction*

Pierre Vandelac  
*Vice-président  
Finances et  
Administration*

Normand Boivin  
*Vice-président  
Exploitation  
aéroportuaire*

Marie-Christine Blain  
*Avocate principale  
et Secrétaire*

Sophie Hennion  
*Vice-présidente  
Marketing et  
Développement  
aérien*

## **IMPUTABILITÉ AUPRÈS DU PUBLIC ET DES INTERVENANTS**

Aéroports de Montréal s'est engagée à atteindre un niveau maximal d'imputabilité auprès du public et des intervenants. Parmi les mesures engagées dans l'atteinte de ce niveau d'imputabilité, on retrouve entre autres :

---

Une assemblée annuelle publique ;

---

Un rapport annuel comprenant des états financiers vérifiés ;

---

Une revue des opérations ;

---

Des rencontres régulières avec tous les intervenants, y compris les sociétés aériennes, les divers partenaires commerciaux, les trois niveaux de gouvernement et les agences de développement économique de Montréal ;

---

La publication d'avis (concernant les redevances d'utilisation) aux aéroports et accès à certains documents publics de la Société ;

---

Un comité consultatif sur le climat sonore ;

---

Un comité consultatif communautaire ;

---

Un conseil d'administration élargi et plus représentatif.

---



## SERVICES PASSAGERS RÉGULIERS



### 84 DESTINATIONS

#### 30 destinations intérieures (dont 13 au Québec)

Alma, QC	Fredericton, NB	Ottawa, ON	Toronto (City Centre), ON
Bagotville, QC	Halifax (Intl), NS	Québec, QC	Toronto (Pearson Intl), ON
Baie Comeau, QC	Kuujuaq, QC	Roberval, QC	Val d'Or, QC
Bathurst, NB	KUujuarapik, QC	Rouyn-Noranda, QC	Vancouver (Intl), BC
Calgary, AB	La Grande, QC	Saint John, NB	Windsor, ON
Charlottetown, PE	London, ON	Sept-Îles, QC	Winnipeg, MB
Chibougamau, QC	Moncton, NB	St. John's, NF	
Edmonton (Intl), AB	Mont-Joli, QC	St. Leonard, NB	

#### 26 destinations internationales dans 22 pays

Amsterdam, Pays-Bas	Ciego de Avila, Cuba	Montego Bay, Jamaïque	Rome (Fiumicino), Italie
Athènes (Intl), Grèce	Le Caire, Egypte	Moscou (Sheremetyevo), Russie	St-Pierre, St-Pierre et Miquelon
Barbades, Barbades	Fort-de-France, Martinique	Nassau (Intl), Bahamas	Timisoara, Roumanie
Bruxelles, Belgique	Francfort, Allemagne	Paris (C. de Gaulle), France	Varadero, Cuba
Bucarest (Otopeni), Roumanie	Havana, Cuba	Pointe-à-Pitre, Guadeloupe	Zurich, Suisse
Cancún, Mexique	Londres (Heathrow), Angleterre	Port-au-Prince, Haïti	
Casablanca (Mohammed V.), Maroc	Mexico (Juarez), Mexique	Prague, République Tchèque	

dont 4 nouvelles : Le Caire – Varadero – Cancún – Ciego de Avila

#### 28 destinations américaines dans 25 villes

Albany, NY	Dallas/Ft. Worth (Intl), TX	Manchester, NH	Philadelphie (Intl), PA
Atlanta (Intl), GA	Denver (Intl), CO	Miami (Intl), FL	Pittsburgh (Intl), PA
Boston (Intl), MA	Détroit (Metro Wayne), MI	Minneapolis/St. Paul (Intl), MN	Portland, ME
Charlotte, NC	Ft. Lauderdale (Intl), FL	New York (Kennedy), NY	San Francisco (Intl), CA
Chicago (O'hare), IL	Hartford (Bradley Intl), CT	New York (Laguardia), NY	Tampa (Intl), FL
Cincinnati (Intl), OH	Las Vegas (Intl), NV	New York (Newark), NY	Washington (Reagan Nat'l), DC
Cleveland (Intl), OH	Los Angeles (Intl), CA	Orlando (Intl), FL	Washington (Dulles Intl), DC

dont 3 nouvelles : Albany – Manchester et Charlotte

### 41 TRANSPORTEURS PASSAGERS

#### 14 transporteurs nationaux

Air Alma	Air Inuit	Air Transat	Regionnair
Air Canada	Air Nova	Canada 3000*	Royal Aviation*
Air Creebec	Air Ontario	Canjet Airlines*	
Air Georgian	Air Saint-Pierre	First Air	

#### 14 transporteurs internationaux

Aeroflot Russian Airlines	Czech Airlines	Mexicana de Aviacion	Swiss
Air France	Egyptair	Olympic Airways	Tarom-Romanian Air Transp.
British Airways	KLM-Royal Dutch Airlines	Royal Air Maroc	
Cubana Airlines	Lacsa	Sabena	

dont 1 nouveau : Egyptair

#### 13 transporteurs transfrontaliers

American Airlines	Continental Express	Mesaba Aviation	PSA Airlines
American Eagle	Comair Inc.	Northwest Airlines	
Atlantic Coast Airlines	Continental Airlines	US Airways	
Atlantic Coast Jet	Delta Air Lines	Mesa Airlines	

dont 3 nouveaux : Atlantic Coast Airlines – PSA Airlines et Mesa Airlines

\* Canada 3000, qui a acquis Canjet Airlines et Royal Aviation, a fait faillite en novembre 2001.

3 pistes – 54 quais pour aéronefs – 78 mouvements d'avion à l'heure – 575 vols par jour – 23 000 travailleurs – 6152 places de stationnement – 8,2 millions de passagers réguliers par année – 60 concessions commerciales

## SERVICES NOLISÉS

### 9 nouvelles destinations en 2001

Liberia – Malaga – La Romana – Rome – St. Petersburg (FL) – Panama City – San Juan – Las Vegas – Montego Bay

### 4 transporteurs

Air Transat  
Corsair  
Canada 3000\*  
Royal Aviation\*

\* Canada 3000, qui a acquis Royal Aviation, a fait faillite en novembre 2001.

---

**1,4 million** de passagers en 2001 vers les États-Unis, les Caraïbes et l'Europe – **6** quais d'embarquement – un service de navette aéroport/aéronef assuré par une flotte de véhicules de transbordement de passagers

---

2

## SERVICE FRET



### 22 transporteurs tout-cargo

Air Georgian  
All Canada Express  
Avionair  
BAX Global  
Canada 3000 Cargo  
Cubana

Emery Worldwide  
First Air  
FedEx  
ICC Air Cargo  
Kelowna Flightcraft  
Knighthawk Air Express

Morningstar Air Express  
Pascan Aviation  
Prince Edward Air  
Provincial Airlines  
Purolator  
Royal Jordanian

Skylink Aviation  
UPS  
USA Jet Airlines  
Volga Dnepr Airlines

---

**225 milliers** de tonnes métriques transportées – **2** pistes de 12 000 pieds – Capacité de **70** mouvements aériens à l'heure – **12** aires de stationnement cargo – Services aéronautiques et aéroportuaires disponibles **24** heures par jour

---

3

## DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL



La Zone de commerce international de Montréal à Mirabel

### 6 grandes entreprises de classe internationale

Bombardier Aéronautique  
ICON  
Technicolor  
National Metal Finishing  
Avianor Inc. (MAS)  
Aérotech Tubetronics

---

**6 500** hectares pour le développement industriel

---

Les écrans des DÉPARTS et des ARRIVÉES des vols réguliers ou nolisés sont disponibles en temps réel comme dans les aéroports sur le site internet d'Aéroports de Montréal : [www.admtl.com](http://www.admtl.com)



