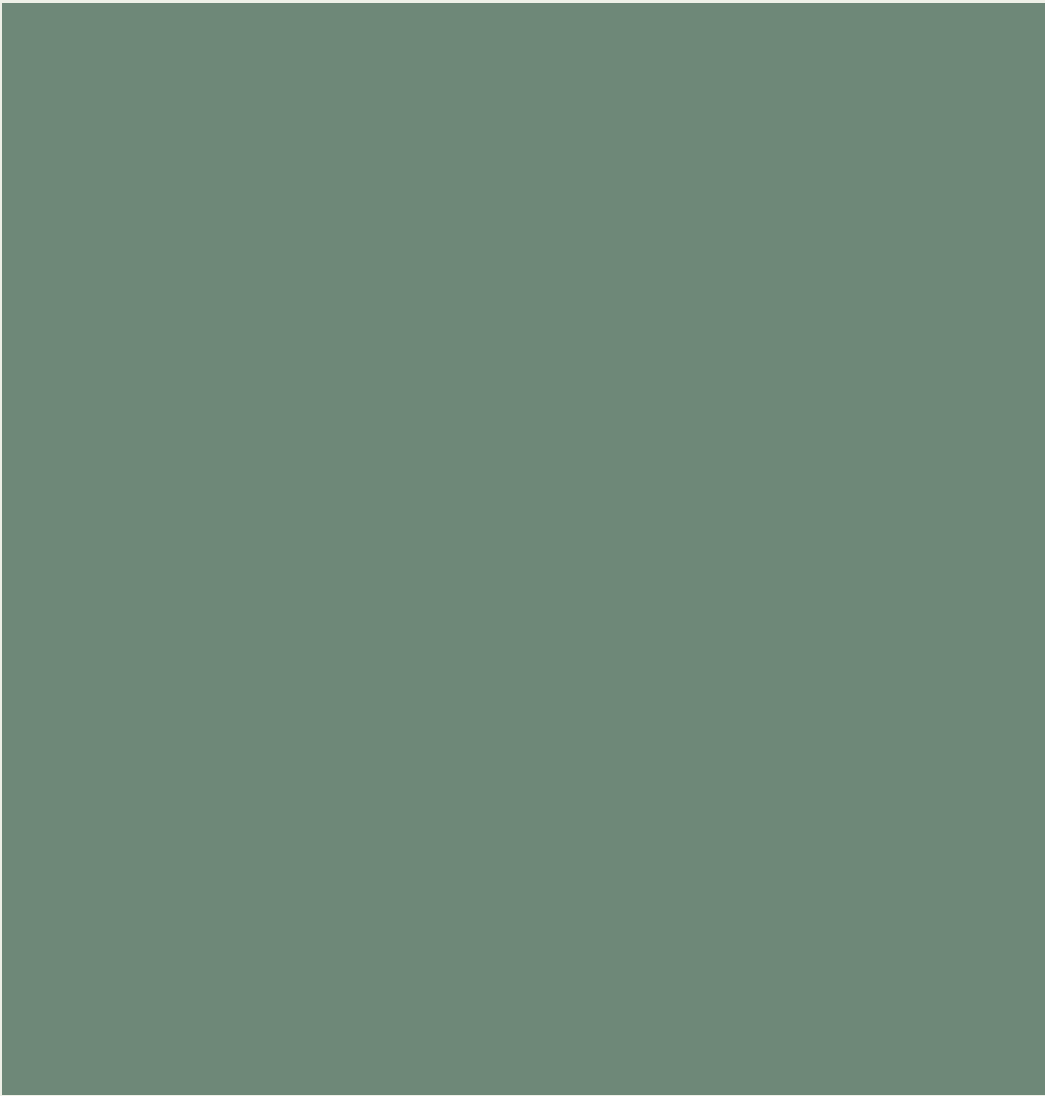


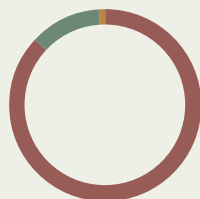
RAPPORT ANNUEL 2003

PLUS D'ESPACE, PLUS DE CHOIX,
PLUS DE FAÇONS DE MIEUX VOUS SERVIR



Profil	01
Message de la direction	02
2003 en bref	06
Revue des activités	08
Employés	16
Cohabitation avec le milieu	18
Analyse par la direction de la situation financière	21
Rapport de la direction	26
Rapport des vérificateurs	26
États financiers consolidés	27
Notes complémentaires	30
Conseil d'administration	43
Comité de direction	47
Services	48

FAITS SAILLANTS



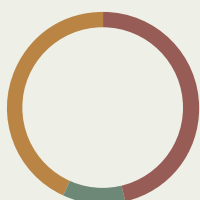
DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER : ADM

Superficie en m²

■ Terrains	66 000
■ Espaces	9 114
■ Concessions	812

DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL : MONTRÉAL-MIRABEL

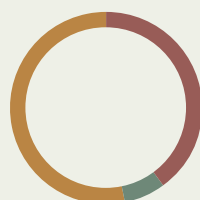
SUPERFICIE LOUÉE



(EN MÈTRES CARRÉS)

■ 2003	66 000
■ 2002	15 000
■ 2001	61 618

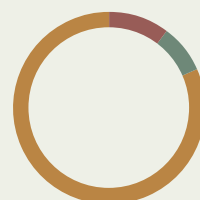
INVESTISSEMENTS



(EN MILLIONS DE DOLLARS)

■ 2003	40,0
■ 2002	7,0
■ 2001	53,3

EMPLOIS CRÉÉS



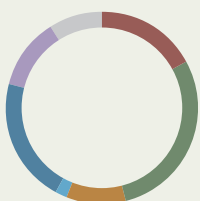
■ 2003	50
■ 2002	40
■ 2001	400

■ 2003 ■ 2002 ■ 2001

TYPES DE DÉPENSES

EN MILLIONS DE DOLLARS

%

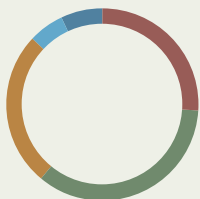


■ Salaires et charges sociales	38,9	17
■ Autres frais d'exploitation	63,9	29
■ Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités	21,3	10
■ Loyer	4,8	2
■ Amortissement	47,1	21
■ Intérêts sur les obligations à long terme	26,6	12
■ Règlement d'un litige	20,7	9

SOURCES DE REVENUS

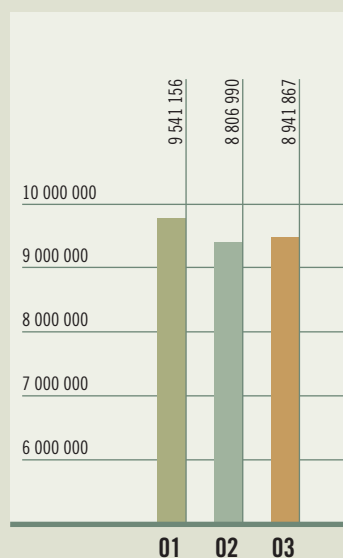
EN MILLIONS DE DOLLARS

%

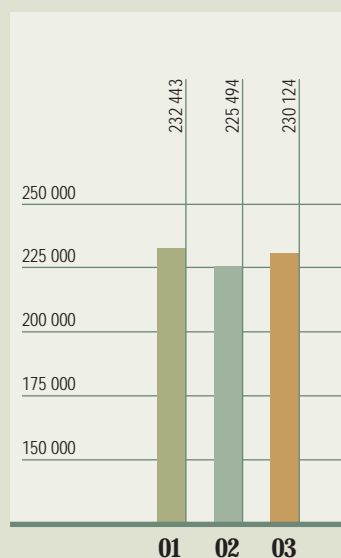


■ Activités aéronautiques	55,3	26
■ Activités commerciales	73,5	35
■ Frais d'améliorations aéroportuaires	53,5	26
■ Récupération des coûts de sûreté	12,1	6
■ Autres revenus	14,0	7

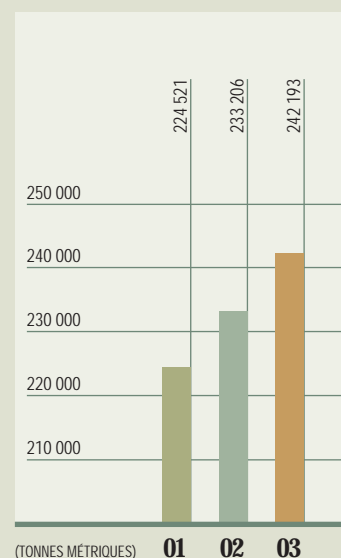
TRAFIC PASSAGERS



MOUVEMENTS D'AÉRONEFS



VOLUME DE FRET



RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE	2003	2002	2001	2000	1999
(EN MILLIERS DE DOLLARS)	\$	\$	\$	\$	\$
Produits	208 386	197 268	182 399	176 785	163 905
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges	(14 907)	27 192	15 957	8 146	12 178
BAIIA avant considération des éléments non récurrents que sont le règlement du litige du Château de l'Aéroport de Mirabel de 20,7 M\$ et la charge de 5,7 M\$ liée à la restructuration d'Air Canada	83 166	84 341	60 265	48 388	48 309
Investissements	222 801	159 818	79 634	89 796	59 689

MISSION ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

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

La mission d'Aéroports de Montréal est triple :

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

Conformément à ses orientations stratégiques adoptées en 2002, Aéroports de Montréal entend réussir dans chacun de ses trois secteurs d'activité principaux – le transport passagers, le fret aérien et le développement industriel – et développer chacune de ses deux plates-formes aéroportuaires à son plein potentiel. Dans cette optique, Montréal-Trudeau agira comme plaque tournante du transport passagers domestique, transfrontalier et international, tandis que Montréal-Mirabel sera développé comme aéroport industriel et tout-cargo.

Pour remplir sa mission et mettre en œuvre son plan d'affaires, Aéroports de Montréal compte sur la collaboration de ses 600 employés. Quelque 43 transporteurs passagers réguliers, 6 entreprises de vols nolisés et 24 transporteurs tout-cargo relient Montréal à un nombre important d'aéroports dans le monde. En 2003, 8,9 millions de passagers et 242 193 tonnes métriques de marchandises ont transité par les aéroports Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel. Les quelque 275 établissements actifs sur les sites aéroportuaires génèrent un grand total de 50 000 emplois directs, indirects et induits.

JAMES CHERRY
PRÉSIDENT-
DIRECTEUR GÉNÉRAL



PIERRE MARTIN
PRÉSIDENT DU CONSEIL

MESSAGE DE LA DIRECTION

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

Au cours de 2003, Aéroports de Montréal a poursuivi avec détermination la mise en œuvre de son plan d'affaires adopté il y a deux ans, qui repose notamment sur la spécialisation et l'autofinancement de ses deux plates-formes. Conformément à cette stratégie, tous les vols passagers seront regroupés à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, tandis que l'Aéroport international de Montréal-Mirabel se concentrera sur le transport tout-cargo, la logistique et le développement industriel.

Les préparatifs en vue du transfert des vols nolisés de Montréal-Mirabel à Montréal-Trudeau ont franchi une étape déterminante avec la conclusion d'une entente avec Air Transat au sujet de son siège social et de son centre d'entretien d'aéronefs. L'entente signée le 26 janvier 2004 permettra à notre deuxième plus important transporteur de fonctionner au sein d'une plaque tournante efficace et d'offrir un environnement des plus modernes à ses passagers et à ses employés. L'aéroport Montréal-Trudeau sera à même d'intégrer harmonieusement tous les vols nolisés avant la fin de 2004.

Aéroports de Montréal réitère par ailleurs son engagement à intensifier la mise en valeur des actifs importants de Montréal-Mirabel. La dizaine d'entreprises déjà installées dans la zone industrielle représente une masse critique sur laquelle il est possible de bâtir. Malgré l'abandon, par le gouvernement du Québec, du programme d'incitatifs fiscaux lié à la Zone de commerce international de Montréal-Mirabel, nous misons que les avantages concurrentiels de notre aéroport permettront d'attirer de nouveaux projets d'implantation industrielle.

De plus, nous sommes activement à la recherche d'une nouvelle vocation pour l'aérogare, l'hôtel et l'édifice administratif de Montréal-Mirabel qui sont déjà ou

deviendront vacants à la fin de l'année. À cet effet, un appel de propositions international sera lancé afin d'identifier des partenaires potentiels.

EXPANSION DE MONTRÉAL-TRUDEAU

Du côté de Montréal-Trudeau, l'année 2003 a vu l'achèvement de la phase I du programme d'agrandissement de l'aérogare. La nouvelle jetée transfrontalière pour les vols vers les États-Unis a été inaugurée en avril 2003 et l'agrandissement nord du bâtiment central de l'aérogare a été complété au début de l'été, le tout à l'intérieur des budgets et des échéanciers. La mise en service de ces nouvelles installations s'est traduite par une nette amélioration du service à la clientèle dans les secteurs concernés.

La phase II, qui comprend un nouveau complexe des arrivées internationales et une nouvelle jetée internationale, est également bien amorcée; l'avancement atteignait 37 % à la fin de l'année et nous sommes confiants de livrer ces ouvrages à temps.

Quant à la phase III, la planification se poursuit. Nous restons très attentifs aux changements fondamentaux qui s'opèrent dans l'industrie du transport aérien depuis quelques années, comme la montée des *low cost*, de sorte qu'une mise à jour du programme initial s'impose avant d'aller de l'avant.

Outre le programme d'agrandissement et de modernisation, un grand nombre de projets individuels sont prévus afin d'améliorer le service à la clientèle et l'efficacité de l'exploitation. Par exemple, les commerces ouverts au cours de 2003 proposent désormais un choix de produits élargi et de nouveaux produits de stationnement sont venus diversifier notre offre. Le secteur des enregistrements domestiques sera réaménagé en 2004 afin de permettre de dégager la partie avant de l'aérogare, et le hall public des arrivées sera agrandi et embelli en 2005.

Au total, plus de 1 000 personnes participeront, à la pointe des travaux cet été, à l'effort de reconstruction de Montréal-Trudeau, ce qui en fera encore le plus grand chantier de la région métropolitaine avec toutes les retombées économiques que cela comporte.

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

Un des objectifs du programme d'expansion et de modernisation est d'accroître le niveau de service offert aux compagnies aériennes et à leurs passagers. Nous sommes cependant pleinement conscients que les travaux occasionnent des inconvénients temporaires et que le maintien d'un service adéquat dans les vieilles parties de l'aérogare constitue un défi quotidien. À cet effet, nous avons pris certaines mesures additionnelles en 2003 pour éliminer certains irritants. Par exemple, des préposés supplémentaires ont été postés dans l'actuel secteur des arrivées internationales pour accélérer les flux de passagers et de bagages. Nous sommes résolus à poursuivre nos efforts en ce sens.

Cela dit, lorsqu'on regarde la situation de Montréal-Trudeau dans son ensemble, la perception des passagers est plus que positive. La courtoisie de notre personnel est fort bien cotée, et nous lui en sommes reconnaissants. De plus, les passagers apprécient les améliorations apportées, entre autres, aux services commerciaux.

L'ouverture du nouveau hall des douanes canadiennes et de la nouvelle salle de récupération des bagages internationale et transfrontalière, prévue en novembre 2004, permettra de résorber les plaintes à propos de l'exiguïté et de la vétusté des installations actuelles. De même, lorsque la nouvelle jetée internationale entrera en fonction en juillet 2005, nul doute que les voyageurs en apprécieront l'espace et le confort.

FINANCEMENT

Pour l'ensemble de 2003, nos investissements ont totalisé 223 millions de dollars, dont près de 218 millions à Montréal-Trudeau. Nous rappelons que ces améliorations sont financées entièrement par Aéroports de Montréal, sans aucune subvention gouvernementale. Deux grandes sources de fonds sont utilisées à cette fin : d'une part, les flux de trésorerie générés par les activités aéroportuaires et les frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) et, d'autre part, les fonds mobilisés auprès des marchés financiers sur lesquels nous payons des intérêts et que nous devons rembourser selon un échéancier déterminé.

En prévision des importantes campagnes de travaux de 2004 et de 2005, nous avons procédé, en octobre dernier, à une deuxième ronde de financement dans le cadre de laquelle nous avons émis 350 millions de dollars d'obligations à long terme, à des conditions très avantageuses. Quant à nos flux de trésorerie, ils ont été affectés en 2003 par le règlement du litige avec le Château Mirabel et par la restructuration d'Air Canada, mais ils devraient retrouver leur niveau normal à compter de 2004.

ENJEUX FINANCIERS

L'équilibre entre nos investissements et notre autofinancement est critique. Aussi, en plus d'exercer un contrôle continu de nos dépenses d'exploitation, nous nous assurons que les ouvrages que nous construisons soient efficaces et appropriés et que les budgets soient respectés. Comme nous l'avons évoqué l'an dernier, nous cherchons également à rééquilibrer les contributions que les gouvernements exigent de nous, notamment les taxes que nous versons à la Ville de Montréal et le loyer payé à Transports Canada.

En 2003, nos taxes municipales ont atteint presque 18 millions de dollars pour Montréal-Trudeau seulement, soit environ 2,21 \$ par passager. Il s'agit là d'un niveau nettement excessif par rapport à ce que paient les autres aéroports au Canada. Mais, notre plus grande inquiétude est de voir notre compte de taxes municipales augmenter très rapidement à mesure que les nouvelles installations sont mises en service, puisque nous sommes taxés en fonction de la valeur foncière. Heureusement, nous avons conclu une entente avec la Ville de Montréal, qui a pour effet d'atténuer quelque peu cette croissance pour les trois prochaines années. Il faut cependant aller encore plus loin et trouver une formule permanente qui soit équitable.

Quant au loyer, une modification substantielle de la formule de calcul s'impose également, car celle-ci grève lourdement toute augmentation de nos revenus. Des démarches en ce sens ont été entreprises il y a deux ans par le Conseil canadien des aéroports auprès du gouvernement fédéral au nom de tous les aéroports canadiens. Toutefois, force est de constater qu'aucun progrès tangible n'a été accompli jusqu'à maintenant.

ACCÈS TERRESTRES À MONTRÉAL-TRUDEAU

Les gouvernements ont par ailleurs une obligation à l'égard des infrastructures de transport terrestre qui desservent Montréal-Trudeau. La communauté montréalaise et les gouvernements eux-mêmes reconnaissent que l'amélioration des accès routiers et l'implantation de liaisons ferroviaires urbaines et interurbaines constituent une priorité. Ces projets sont essentiels et urgents si l'on veut que l'aéroport puisse jouer efficacement son rôle. En tant que promoteur, Aéroports de Montréal fait tout son possible pour faire avancer ces dossiers rapidement et dans la direction souhaitée. Un pas important a été accompli en 2003 avec l'intégration des deux volets (route et rail) dans le but de réduire les coûts et les impacts sur l'environnement.

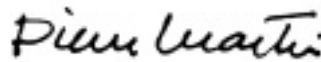
RÉGIE D'ENTREPRISE

Deux administrateurs ont quitté le conseil d'administration en 2003. Il s'agit de MM. Claude Blanchet et Jean Rizzuto. MM. Raymond Reid et Jean-Jacques Bourgeault ont été désignés respectivement par le gouvernement du Québec et par le gouvernement du Canada pour les remplacer. Nous remercions les membres sortants et souhaitons la bienvenue aux nouveaux.

REMERCIEMENTS

Nous tenons à exprimer toute notre gratitude envers les employés d'Aéroports de Montréal qui, dans un contexte difficile, ont su faire preuve d'esprit d'équipe, de persévérance, d'innovation et de créativité et d'un souci élevé du service à la clientèle. Nos remerciements s'adressent également aux membres du Comité consultatif communautaire pour leur implication et le sérieux dont ils font preuve dans l'examen des dossiers qui leur sont soumis. Nous remercions enfin nos clients et nos partenaires de leur confiance et de leur collaboration au cours de cette période de transformation des aéroports montréalais.

Le président du Conseil,



Pierre Martin

Le président-directeur général,

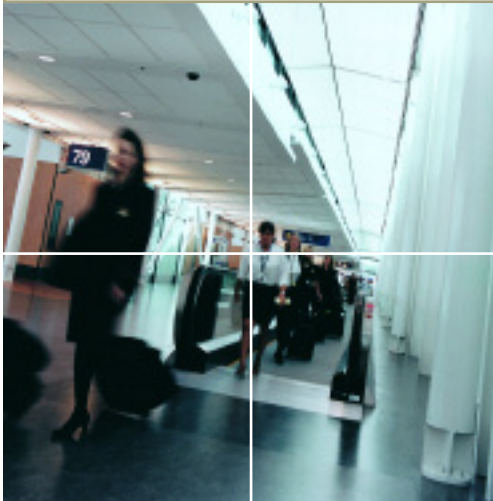


James Cherry

2003 EN BREF

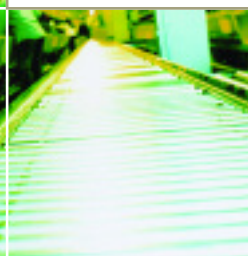
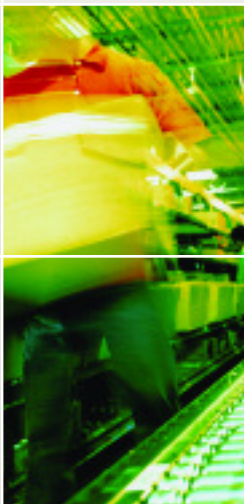
PLUS DE PASSAGERS, PLUS DE DESTINATIONS

Malgré la crise du SRAS et la guerre d'Irak, le nombre de passagers ayant transité par les aéroports de Montréal a progressé de 1,5 % en 2003, pour atteindre près de 9 millions. L'aéroport Montréal-Trudeau a accueilli neuf nouveaux transporteurs, dont deux *low cost*, et Air Canada y a augmenté sa présence. Une douzaine de nouvelles destinations sans escale sont venues enrichir la desserte montréalaise.



PLUS DE FRET AÉRIEN ET DE CLIENTS INDUSTRIELS

Le fret aérien traité aux aéroports de Montréal a enregistré une augmentation de 3,9 %, reflet de la vigueur de l'économie montréalaise. La zone industrielle de Montréal-Mirabel a été choisie pour l'implantation d'un nouveau projet créateur d'emplois : Mirabel-Mecachrome louera un site de 60 000 mètres carrés. À Montréal-Trudeau, deux vastes hangars ont été loués à des entreprises spécialisées dans la réparation d'aéronefs.



PLUS D'ESPACE À MONTRÉAL-TRUDEAU

La mise en service de la nouvelle jetée transfrontalière (avril 2003) et de l'agrandissement nord du bâtiment central de l'aérogare (juillet 2003) a ajouté beaucoup d'espace et de confort à Montréal-Trudeau. Et ce n'est qu'un début. Le nouveau hall des douanes canadiennes sera livré en novembre 2004 en même temps que la nouvelle salle de récupération des bagages internationale et transfrontalière, et l'ouverture de la nouvelle jetée internationale est prévue pour juillet 2005. Aéroports de Montréal veille à maintenir le public, les passagers et les médias continuellement informés quant à l'évolution des travaux.



PLUS DE SERVICES POUR LES PASSAGERS

L'inclusion des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) dans le prix des billets d'avion, les améliorations apportées aux services commerciaux et aux produits de stationnement et le renouvellement des chariots à bagages ont eu des effets positifs sur la satisfaction de la clientèle. En particulier, cinq cafés, bars et restaurants et trois boutiques ont été inaugurés à l'intérieur de la nouvelle jetée transfrontalière, auxquels se sont ajoutées six nouvelles boutiques dans le bâtiment central.



UNE MEILLEURE QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Les dernières courbes de bruit indiquent encore une amélioration du climat sonore dans le voisinage de Montréal-Trudeau : la superficie de l'empreinte sonore est maintenant la moitié de ce qu'elle était en 1995. La mise en service d'une nouvelle centrale thermique à Montréal-Trudeau permettra de réduire la consommation d'énergie de 50 %.

TRANSPORT PASSENGERS



REVUE DES ACTIVITÉS

TRAFIC PASSAGERS

En 2003, le trafic passagers aux aéroports de Montréal a augmenté de 1,5 % à 8,9 millions de passagers, par rapport à une baisse moyenne estimée à 1,0 % pour l'ensemble des aéroports canadiens. L'année a débuté sur une forte note mais la crise du SRAS et la guerre d'Irak sont venues par la suite freiner l'élan. L'aéroport Montréal-Trudeau a accueilli 7,9 millions de passagers, en hausse de 1,3 %. À Montréal-Mirabel, le nombre de passagers s'est élevé à un peu plus d'un million, soit une augmentation de 3,4 %.

Le secteur international est celui qui a le plus bénéficié de la reprise du trafic avec un bond de 8,3 %, alors que les trafics transfrontalier et domestique ont diminué respectivement de 1,8 % et de 0,9 %. La répartition sectorielle du trafic s'est établie comme suit : domestique 40 %, transfrontalier 29 % et international 31 %. La part du trafic de correspondance à l'aéroport Montréal-Trudeau s'est chiffrée, quant à elle, à 16 %.

TRANSPORTEURS

2003 a été marqué par le développement rapide des transporteurs *low cost*. Les tarifs pratiqués par ces transporteurs ont stimulé la demande sur le marché domestique, particulièrement au cours du deuxième semestre. Zip et WestJet sont venus rejoindre Jetsgo et CanJet à Montréal-Trudeau et, ensemble, ils représentaient plus de 20 % de la capacité domestique à la fin de l'année. En plus des destinations intérieures, certains d'entre eux offrent également des vols sur la Floride et les Antilles pendant l'hiver.

Air Canada, qui demeure de loin notre principal transporteur, a renforcé sa présence à Montréal-Trudeau en 2003. Malgré une réduction de la taille de son réseau global, le transporteur national a augmenté la fréquence de certains vols domestiques au départ de Montréal et ajouté de nouvelles destinations, comme Las Vegas.

De même, le réseau Star Alliance, dont Air Canada est membre, a accru ses activités à Montréal-Trudeau avec l'arrivée de United Airlines et le retour de Lufthansa. Incluant Austrian Airlines et US Airways mais excluant Mexicana qui a annoncé son retrait prochain, l'alliance compte ainsi un total de cinq membres actifs à Montréal-Trudeau, qui se trouve par le fait même relié à plusieurs hubs internationaux.

Du côté de l'alliance SkyTeam, Air France a lancé un troisième vol quotidien estival sur Paris en réponse à la forte demande sur cette route. Le transporteur national français et son partenaire néerlandais KLM ont par ailleurs annoncé un rapprochement stratégique pour leur permettre de desservir plus efficacement le marché européen dans un environnement de ciel ouvert.

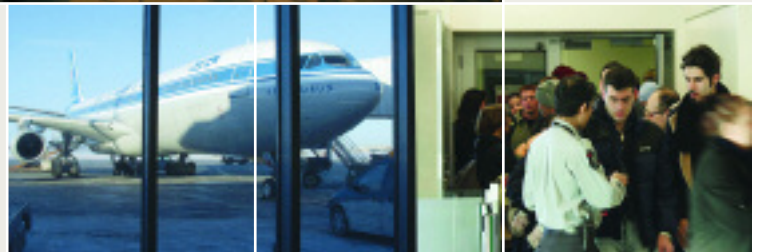
Chez les transporteurs nolisés, Air Transat a maintenu son offre sensiblement au même niveau que l'année précédente, la britannique MyTravel Airways et la portugaise Sata International ont débuté leurs opérations l'été dernier, tandis que Skyservice a augmenté le nombre de ses départs vers le sud.

DESTINATIONS DESSERVIES

Le nombre de destinations desservies sans escale – avec au moins 12 fréquences annuelles – a totalisé 106 en 2003, dont 85 au départ de Montréal-Trudeau et 39 au départ de Montréal-Mirabel. En comparaison, on dénombrait un total de 94 destinations directes en 2002. Le secteur international comptait en 2003 le plus grand nombre de destinations directes, soit 50, en regard de 29 pour le domestique et 27 pour le transfrontalier.



SERVICE À LA CLIENTÈLE



SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

Le fait marquant de l'année a été sans contredit l'ouverture de la nouvelle jetée transfrontalière et de l'agrandissement nord du bâtiment central. La mise en service de ces installations construites dans le cadre de la phase I du programme d'expansion de Montréal-Trudeau s'est déroulée sans anicroche grâce à une planification minutieuse et à une coordination efficace avec nos divers partenaires. Les passagers apprécient particulièrement le confort et l'espace de la nouvelle jetée.

L'inclusion des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) dans le prix des billets d'avion, les améliorations apportées aux services commerciaux et l'élargissement de la gamme des produits de stationnement ont également eu des effets positifs sur la satisfaction de la clientèle.

Nos sondages de satisfaction de la clientèle, réalisés sur une base trimestrielle auprès de 8 000 passagers par année, indiquent d'ailleurs que 94 % des usagers sont globalement satisfaits (satisfaits ou très satisfaits) des services reçus à l'aéroport Montréal-Trudeau. L'accès aux services dans la langue de son choix, le sentiment de sécurité et la courtoisie du personnel en général sont les aspects les mieux cotés.

NOUVEAUX PRODUITS ET SERVICES

Suite à une entente conclue avec les transporteurs aériens, le nouveau mode de perception des FAA est entré en vigueur le 31 mars 2003. Bien que celui-ci comporte certains risques et désavantages financiers, Aéroports de Montréal a décidé de l'adopter à l'instar de plusieurs autres aéroports canadiens, car ce système est plus commode et mieux accepté par les voyageurs.

La mise en œuvre du nouveau plan de développement commercial s'est poursuivie en 2003. Cinq cafés, bars et restaurants et trois boutiques ont été inaugurés à l'intérieur de la nouvelle jetée transfrontalière; non seulement leur aménagement est-il plus attrayant, mais l'offre de produits et de services y est beaucoup plus étendue que dans

l'ancienne jetée. De même, l'agrandissement nord a permis l'aménagement de six nouvelles boutiques dans le bâtiment central, au niveau des départs. Enfin, le réaménagement de la Rue Montréal et de l'aire commerciale dans le secteur des enregistrements domestiques a été amorcé.

Un nouveau service de stationnement à tarifs économiques a été lancé à l'été 2003. D'une capacité de 1 000 places, EconoParc^{MD} est situé près du stationnement longue durée existant et, comme ce dernier, il est relié à l'aérogare par un service de navette aux dix minutes. Le service de voiturier, rebaptisé ValetParc^{MD}, a également été amélioré. Les usagers de l'aéroport Montréal-Trudeau ont maintenant le choix parmi six produits de stationnement différents.

AUTRES INITIATIVES

Quelque 2 000 chariots à bagages de nouvelle génération ont été déployés à l'intérieur de l'aérogare et dans les stationnements. Ces nouveaux chariots se distinguent par leur plus grande capacité, leur meilleure manoeuvrabilité et leur fonctionnement silencieux. Comme par le passé, ils sont mis gracieusement à la disposition des voyageurs.

Par ailleurs, des mesures ont été prises afin d'accélérer les flux de passagers aux points de traitement dans les parties existantes de l'aérogare. Par exemple, des préposés au service à la clientèle ont été postés dans le secteur des douanes canadiennes afin d'assurer une meilleure gestion de foule aux heures de pointe.

Un nouveau logiciel appelé *SmartAirport* a été implanté afin d'aider à gérer divers aspects de l'exploitation aéroportuaire, y compris les mouvements d'aéronefs et les opérations connexes. De plus, un nouveau système automatisé permet désormais de transmettre les rapports de conditions des pistes directement à partir du véhicule des responsables de l'entretien des pistes.

FRET AÉRIEN ET
DÉVELOPPEMENT
INDUSTRIEL



FRET AÉRIEN

Le fret aérien traité aux aéroports de Montréal a totalisé 242 193 tonnes métriques en 2003, ce qui représente une augmentation de 3,9 % par rapport à l'année précédente. Montréal-Mirabel, qui se spécialise dans le tout-cargo, a enregistré une hausse intéressante de 6,6 %; Montréal-Trudeau a également fait bonne figure en affichant une augmentation de 1,8 %.

Cette croissance est attribuable essentiellement à la vigueur soutenue de l'économie montréalaise ainsi qu'au dynamisme de nos transporteurs et intégrateurs qui ont su saisir de nouvelles occasions d'affaires.

Aéroports de Montréal a, par ailleurs, entamé des discussions avec des entreprises désireuses d'établir des centres de logistique, tant à Montréal-Mirabel qu'à Montréal-Trudeau.

DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

Une entente a été conclue avec Mirabel-Mecachrome Inc., filiale du groupe français Mecachrome, pour la location d'un site de 55 000 mètres carrés dans la zone industrielle de Montréal-Mirabel. Cette entreprise, spécialisée dans la production d'ensembles, de sous-ensembles et de composants complexes destinés à l'industrie aéronautique, envisage la construction d'une usine de 30 000 mètres carrés au coût de quelque 40 millions de dollars.

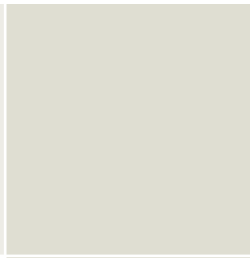
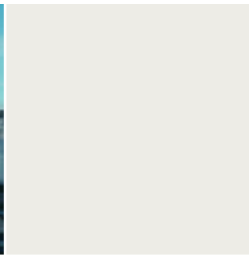
L'accès à la zone industrielle de Montréal-Mirabel a été grandement amélioré grâce au parachèvement d'un échangeur sur l'autoroute 50, à l'extrémité est de la zone. Les pourparlers se poursuivent avec le ministère des Transports du Québec en vue de la construction d'un second échangeur pour desservir la partie ouest de la zone.

Du côté de Montréal-Trudeau, le consortium Montreal Jet Center (« MJET ») a annoncé l'implantation d'un centre d'entretien, de réparation et de modification de jets d'affaires et régionaux. L'entreprise, qui s'est installée dans un bâtiment vacant situé sur la rue Stuart-Graham, a lancé ses activités en février 2004 et s'attend à créer plus de 70 emplois d'ici deux ans.

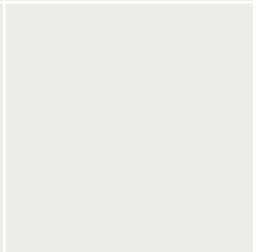
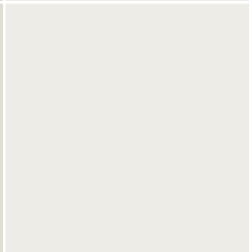
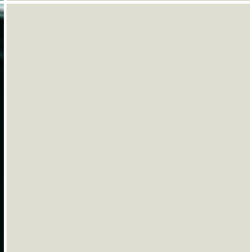
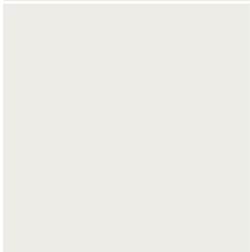
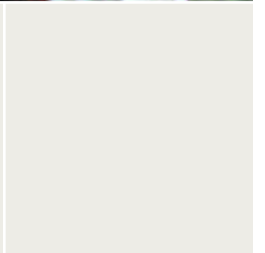
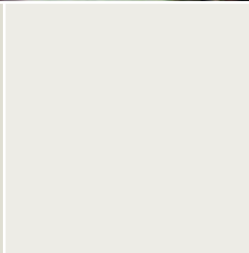
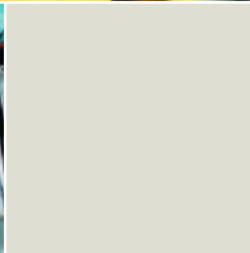
De même, ExelTech, une entreprise spécialisée dans la maintenance de jets régionaux et établie à Montréal-Trudeau depuis quelques années, a conclu une entente pour la location d'un hangar additionnel, également situé sur la rue Stuart-Graham.

En 2003, Aéroports de Montréal a en outre intensifié la mise en marché de ses bâtiments et terrains industriels par l'installation de panneaux d'affichage, la mise en ligne de fiches descriptives sur son site Web et par du démarchage ciblé auprès de clients potentiels.





INGÉNIERIE ET
CONSTRUCTION



EXPANSION DE MONTRÉAL-TRUDEAU

Le programme d'agrandissement de l'aérogare Montréal-Trudeau a franchi des étapes importantes en 2003.

La nouvelle jetée transfrontalière, comprenant 17 portes d'embarquement dont trois polyvalentes, a été livrée à temps et selon le budget. Quant à l'agrandissement nord, cette aile additionnelle du bâtiment central a ajouté 36 guichets d'enregistrement, de nouvelles salles d'embarquement pour les vols internationaux et domestiques, une nouvelle aire commerciale ainsi qu'une nouvelle salle de tri des bagages. La phase I du programme d'expansion est ainsi terminée.

Au cours de 2003, les travaux ont également porté sur le nouveau bâtiment des arrivées internationales, comprenant un hall des douanes canadiennes et une salle de récupération des bagages, ainsi que sur la nouvelle jetée internationale, dotée de 10 portes d'embarquement. Cette dernière est construite à l'emplacement de l'ancienne jetée transfrontalière qui a été démolie. À la fin de l'année, l'avancement de la phase II atteignait 37 %.

Un grand nombre de projets d'amélioration sont également prévus dans les parties existantes de l'aérogare. Parmi les projets élaborés en 2003 pour exécution en 2004-2005, mentionnons l'agrandissement et le réaménagement du secteur des enregistrements domestiques, de façon à dégager la partie avant de l'aérogare; le regroupement et l'automatisation des salles de traitement des bagages sortants, pour les secteurs domestique et international; ainsi que l'agrandissement et la réfection du hall public des arrivées internationales.

La phase III du programme d'expansion, dont l'exécution est prévue à compter de 2006, fera l'objet d'une mise à jour en 2004 pour refléter les tendances nouvelles au sein de l'industrie du transport aérien, comme la montée des transporteurs *low cost*. Par ailleurs, une étude de marché a démontré l'opportunité d'y inclure un hôtel intégré à l'aérogare; cet établissement avec restaurants et salles de conférences serait construit en partenariat avec un développeur privé.

PROGRAMME DE MAINTIEN

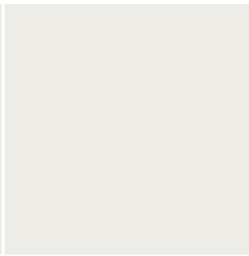
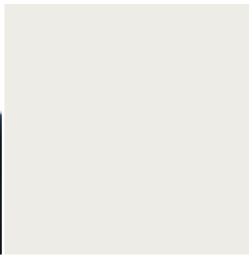
Aéroports de Montréal a poursuivi son programme de maintien et de mise aux normes des infrastructures et équipements existants. Parmi les nombreux projets réalisés en 2003, mentionnons la réhabilitation des tabliers et des voies de circulation à Montréal-Trudeau. Les études pertinentes ont également été effectuées en vue de la réfection complète de la piste 06D-24G et des systèmes connexes en 2004.

PLANIFICATION

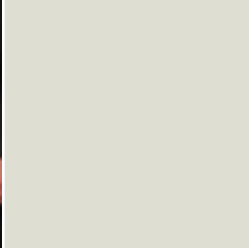
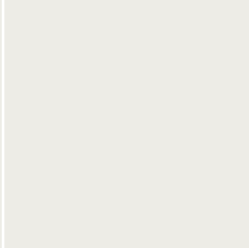
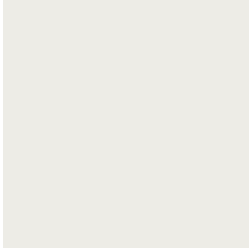
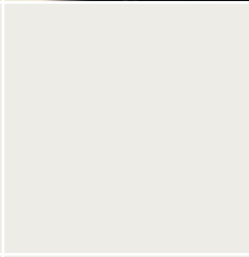
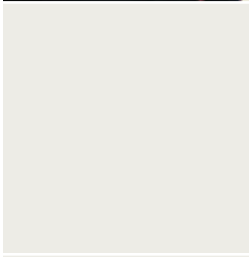
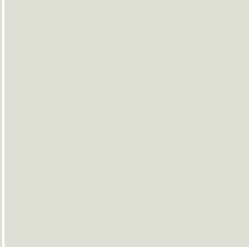
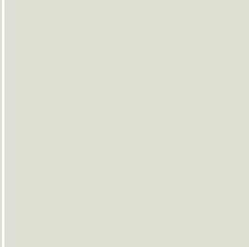
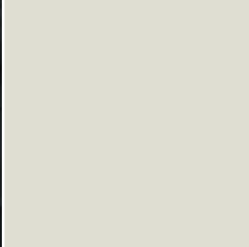
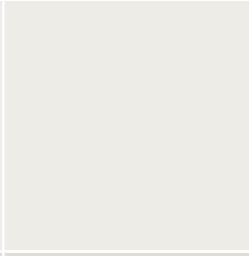
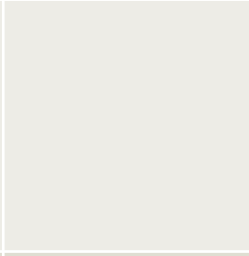
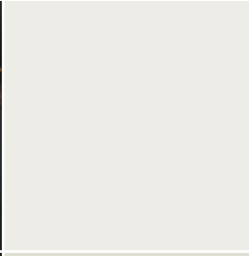
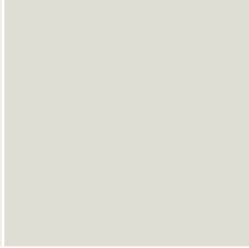
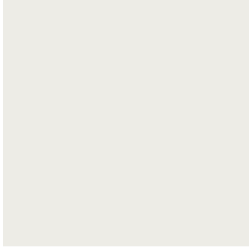
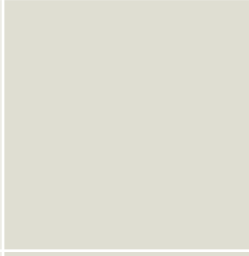
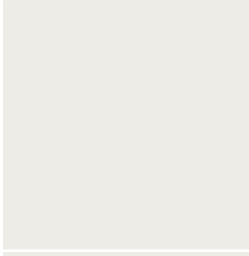
Le plan directeur de l'Aéroport international de Montréal-Mirabel a été mis à jour conformément aux exigences du bail. Ce plan, qui confirme la vocation industrielle et fret de l'aéroport, a été présenté au Comité consultatif communautaire ainsi qu'aux organismes socio-économiques représentatifs du Grand Montréal et en particulier de la région de Mirabel. Les consultations entourant le plan directeur de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, qui avaient débuté en 2002, se sont poursuivies au cours des premiers mois de l'année, et le document final a été déposé auprès du ministre des Transports du Canada.

ACCÈS TERRESTRES À MONTRÉAL-TRUDEAU

En tant que partenaire du ministère des Transports du Québec et de la Ville de Montréal, Aéroports de Montréal participe activement aux études reliées au projet d'amélioration des accès routiers à l'aéroport Montréal-Trudeau. Le rapport final de l'étude sur les perceptions a été déposé, et l'analyse des solutions est amorcée. On s'attend à ce qu'un avant-projet préliminaire soit prêt à la fin de 2004. Les trois partenaires se sont aussi mis d'accord pour y inclure le projet de lien ferroviaire, dont Aéroports de Montréal est également partie prenante avec VIA Rail. Des démarches ont d'ailleurs été entreprises auprès du gouvernement fédéral afin d'obtenir des fonds pour financer une étude de faisabilité pour le projet ferroviaire.



EMPLOYÉS



PROGRAMME DE RECONNAISSANCE

Fidèle à son objectif de susciter, chez ses employés, une culture d'excellence fondée sur l'engagement, Aéroports de Montréal a mis sur pied en 2003 un programme de prix d'excellence destiné à reconnaître les réalisations exceptionnelles, tant individuelles que collectives, dans cinq catégories axées sur les valeurs de l'entreprise : Esprit d'équipe, Service à la clientèle, Innovation et créativité, Action méritoire et Mérite environnemental.

L'équipe pluridisciplinaire composée de 42 personnes ayant assuré la transition harmonieuse vers un nouveau progiciel de gestion intégrée a remporté le prix d'excellence dans la catégorie Esprit d'équipe-groupe. Ce projet d'envergure a été réalisé avec grand succès à l'intérieur du budget et de l'échéancier impartis. Pour sa part, Lise Sabourin, responsable du centre de compétences SAP, a gagné le prix Esprit d'équipe-individu pour son rôle de coordonnatrice au sein de cette même équipe.

Le prix du Service à la clientèle est allé à l'équipe qui a développé le nouveau produit de stationnement ValetParc^{MD}, qui a été complètement repensé et repositionné et dont le succès commercial a été instantané. Cette équipe réunissait 15 employés provenant de divers services.

L'équipe multidisciplinaire qui a proposé et fait accepter une nouvelle formule pour le calcul de l'impôt foncier a reçu le prix d'excellence dans la catégorie Innovation et créativité. Cette nouvelle formule permettra de réduire le fardeau fiscal de la Société au cours des trois prochaines années.

Le prix du Mérite environnemental a été remis au groupe d'Ingénierie civile pour le programme de recyclage de granulats et matériaux de chaussées aéroportuaires. Grâce à ce programme novateur, quelque 500 000 tonnes de béton ont été recyclées, ce qui a généré des économies de l'ordre de 7,5 M\$.

DISTINCTIONS PUBLIQUES

Aéroports de Montréal s'est vu décerner par l'Airports Council International - North America (ACI-NA) le prix Peggy G. Hereford Overall Award for Excellence, reconnu dans l'industrie aéroportuaire comme la plus haute distinction en matière de communications et de marketing. La Société a de plus remporté le premier prix dans quatre catégories – brochures, branding, guide de vols et campagne publicitaire – et le site www.admtl.com a mérité une mention d'excellence.

La Sûreté aéroportuaire d'Aéroports de Montréal a obtenu la certification CALEA[®] décernée par la Commission on Accreditation for Law Enforcement Agencies, devenant ainsi le premier service aéroportuaire au Canada et le septième en Amérique du Nord à détenir une telle accréditation. Aboutissement d'une démarche fort exigeante, la certification CALEA[®] atteste la conformité à un ensemble de normes couvrant diverses facettes de la gestion opérationnelle et administrative d'un service d'application de la loi.

Par ailleurs, les employés d'Aéroports de Montréal se sont montrés encore généreux en 2003 en souscrivant 32 939 \$ à la campagne Centraide, soit 9 816 \$ de plus que l'année précédente. Compte tenu de la contribution de la Société, c'est un total de 65 879 \$ qui ont été versés à l'organisme caritatif, dont 57 263 \$ à Centraide du Grand Montréal et 8 616 \$ à Centraide Laurentides.

COHABITATION AVEC LE MILIEU



BILAN ENVIRONNEMENTAL

Les dernières courbes de bruit indiquent que la superficie de l’empreinte sonore atteignait 41,3 kilomètres carrés en 2002, une réduction d’environ 50 % par rapport à l’année de référence 1995. Ce résultat est notamment attribuable au retrait de tous les avions bruyants d’ancienne génération. Le nombre de personnes résidant sous l’empreinte sonore a diminué de 70 % au cours de cette même période, passant de 107 333 à 31 856, et ce, malgré de nouveaux développements résidentiels.

La grande majorité des déversements ou incidents environnementaux rapportés n’atteignent pas l’environnement et sont rapidement ramassés, sans compter que plusieurs d’entre eux sont inférieurs à dix litres et surviennent en zone non réglementée.

Le programme de suivi de la qualité des cours d’eau a mené à la découverte de mauvais raccordements de conduites d’égout sanitaire au réseau pluvial : des correctifs ont été apportés en 2003 et les résultats devraient se faire sentir dès cette année.



BILAN ENVIRONNEMENTAL 2003 – TABLEAU SYNOPTIQUE

Objectif - indicateur	Aéroport	Cible	Résultat
Réduire le climat sonore	Trudeau		
Surface de l’empreinte sonore en km ² (2002)		≤ 81,8	41,3*
Population sous l’empreinte sonore		≤ 107 333	31 856*
Réduire les incidents environnementaux	Trudeau	≤ 0,59	0,83
Incidents/1 000 mouvements d’avions	Mirabel	≤ 0,80	1,19
Améliorer la qualité des cours d’eau	Trudeau	≤ 79	67
Nombre de dépassements	Mirabel	≤ 23	26
Réduire la consommation d’énergie au chauffage	Trudeau	≤ 1,22**	1,40
Kg PCA/degré-jours de chauffe	Mirabel	≤ 1,96	1,80
Réduire la production de déchets	Trudeau	≤ 0,12	0,15
Kg de déchets/passager	Mirabel	≤ 0,10	0,08
Augmenter la récupération de papier-carton	Trudeau	≥ 0,015	0,016
Kg/passager	Mirabel	≥ 0,030	0,024

* L’indicateur relatif au climat sonore a trait à l’année 2002 compte tenu de la non-disponibilité des données officielles pour 2003.

** Il ne s’agit pas ici d’une cible mais d’un indicateur puisque les infrastructures ont changé et qu’une nouvelle centrale thermique est en fonction depuis novembre 2003.

Note : les objectifs et cibles liés à la gestion environnementale sont révisés annuellement par un comité ISO 14001.

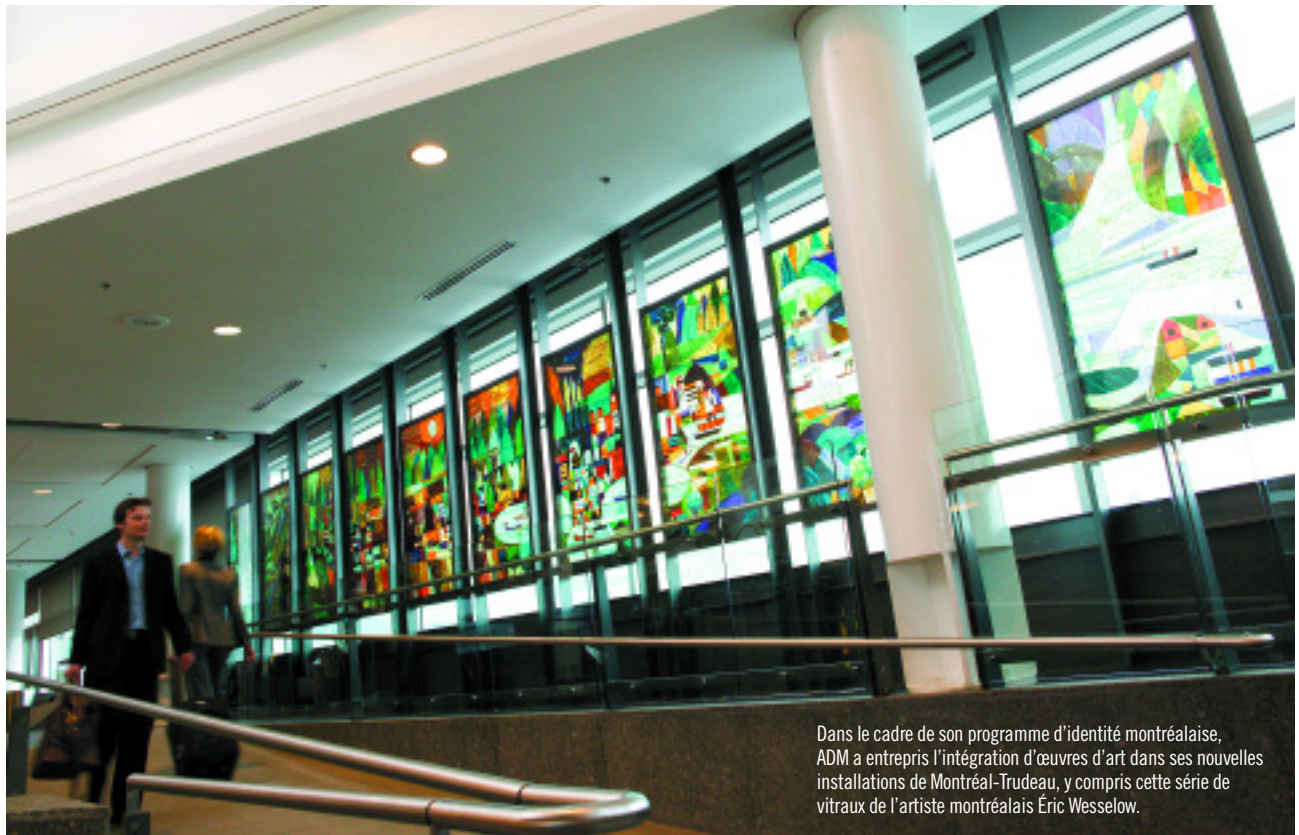
ENVIRONNEMENT

À l'instar de quelque 70 autres entreprises et organismes soucieux de la qualité de l'environnement, Aéroports de Montréal signait en octobre dernier la Déclaration de principe de la communauté montréalaise en matière de développement durable. La desserte de la zone aéroportuaire par les transports en commun et l'amélioration des accès routiers sont au nombre des sujets abordés dans ce projet régional.

Sur le plan de la gestion environnementale, un événement marquant a été la mise en service de la nouvelle centrale thermique à Montréal-Trudeau, dont l'efficacité permettra de réduire la consommation d'énergie d'environ 50 %. D'autres mesures liées aux travaux de reconstruction méritent également d'être soulignées, dont la récupération de matériaux lors de la réfection des tabliers et la relocalisation des puisards de façon à minimiser les déversements à l'égout pluvial.

Après trois années de certification à la norme ISO 14001, le système de gestion environnementale d'Aéroports de Montréal a récemment fait l'objet d'une vérification à la suite de laquelle une re-certification pour une autre période de trois ans a été octroyée au début de 2004. Par ailleurs, le plan d'urgence environnementale des deux aéroports a été mis à jour afin de maintenir une capacité d'intervention à la fine pointe.

Le Comité consultatif de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal sur la gestion du climat sonore a poursuivi son travail de concertation en 2003. Formé de représentants de la Ville de Montréal, des arrondissements de Dorval, Pointe-Claire et Saint-Laurent, de Transports Canada, de Transports Québec, de NavCanada ainsi que des transporteurs aériens, le Comité discute notamment des nouvelles mesures d'atténuation du bruit à mettre en place.



Dans le cadre de son programme d'identité montréalaise, ADM a entrepris l'intégration d'œuvres d'art dans ses nouvelles installations de Montréal-Trudeau, y compris cette série de vitraux de l'artiste montréalais Éric Wesselow.