



La **nouvelle porte d'entrée**
de Montréal

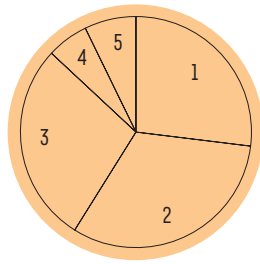


hall des douanes canadiennes



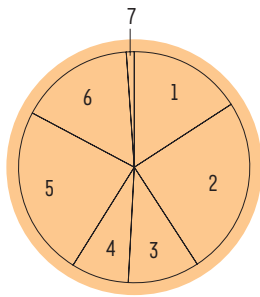
salle de récupération des bagages

Profil	1
Message de la direction	2
2004 en bref	6
Revue des activités	8
Nos employés	16
Cohabitation avec le milieu	18
Analyse par la direction de la situation financière	20
Rapport de la direction	24
Rapport des vérificateurs	24
États financiers consolidés	25
Notes complémentaires	28
Gouvernance	41
Plan stratégique de cinq ans	45
Transparence	46
Lignes directrices en matière de régie d'entreprise	47
Services	52



Sources de revenus

	en millions \$	%
1 Activités aéronautiques	64,4	27
2 Activités commerciales	77,2	32
3 Frais d'améliorations aéroportuaires	65,9	28
4 Récupération des coûts de sûreté	14,6	6
5 Autres produits	17,5	7



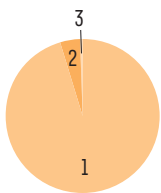
Types de dépenses

	en millions \$	%
1 Salaires et charges sociales	40,8	16
2 Autres frais d'exploitation	61,7	25
3 Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités	24,0	10
4 Loyer à Transports Canada	19,5	8
5 Amortissement	61,0	24
6 Intérêts sur les obligations à long terme	40,1	16
7 Quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation	2,9	1

Développement immobilier :

ADM

(en mètres carrés)

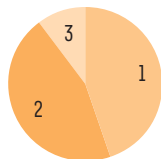


- 1 Terrains > 162 136
- 2 Espaces > 7 044
- 3 Concessions > 807

Développement industriel :

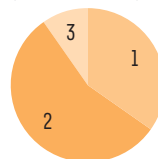
Montréal-Mirabel

Superficie louée
(en mètres carrés)



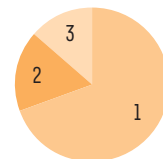
- 1 2004 > 64 287
- 2 2003 > 66 000
- 3 2002 > 15 000

Investissements
générés
(en millions de dollars)



- 1 2004 > 11,5
- 2 2003 > 40,0
- 3 2002 > 7,0

Emplois créés



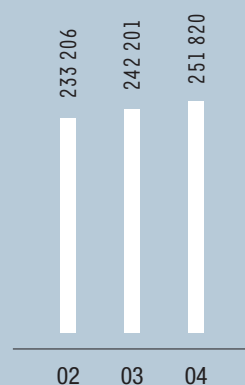
- 1 2004 > 205
- 2 2003 > 50
- 3 2002 > 40

Trafic passagers

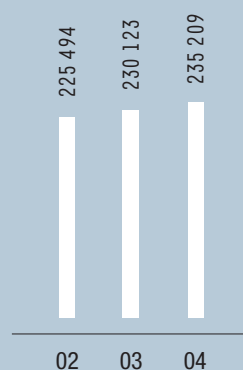


Volume de fret

(en tonnes)



Mouvements d'aéronefs

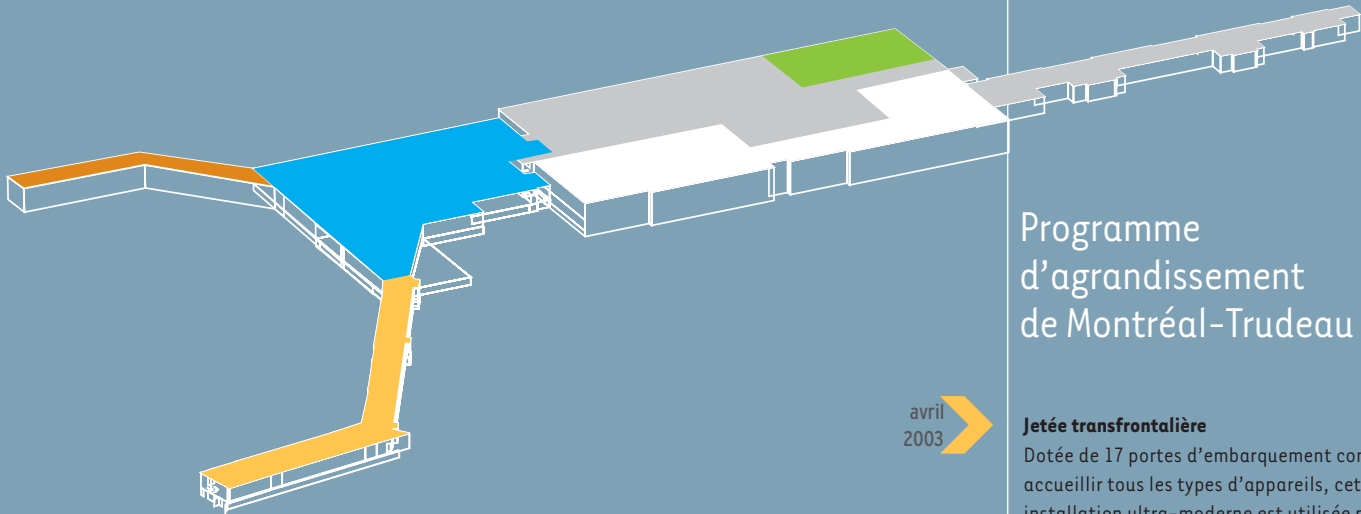


FAITS SAILLANTS

Rétrospective financière

(en milliers de dollars)

	2004	2003	2002	2001	2000
	\$	\$	\$	\$	\$
Produits	239 579	208 386	197 268	182 399	176 785
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges	(10 299)	(14 907)	27 192	15 957	8 146
BAIIA avant considération des éléments non récurrents de 2003 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	90 795	83 166	84 341	60 265	48 388
Investissements	320 532	222 801	159 818	79 634	89 796



Programme d'agrandissement de Montréal-Trudeau

avril
2003

Jetée transfrontalière

Dotée de 17 portes d'embarquement conçues pour accueillir tous les types d'appareils, cette nouvelle installation ultra-moderne est utilisée pour les vols à destination ou en provenance des États-Unis. Les passagers au départ y accèdent après avoir franchi les douanes américaines. On trouve, à l'intérieur de la jetée, trois restaurants, un bar, ainsi que des kiosques à journaux et à souvenirs.

septembre
2003

Agrandissement nord du bâtiment central

Cette nouvelle section d'aérogare a ajouté de nouvelles capacités au départ pour les vols internationaux et domestiques : 36 positions d'enregistrement, deux portes d'embarquement pour gros porteurs, une vaste salle d'attente de 900 places assises et une salle de tri des bagages sortants. De plus, une nouvelle aire commerciale comprenant six boutiques a été aménagée.

novembre
2004

Complexe des arrivées internationales

Cette addition au bâtiment central de l'aérogare est le point d'entrée au Canada pour les passagers à l'arrivée des États-Unis et de l'international. Le nouveau bâtiment, d'une hauteur de 13 mètres, comprend un vaste hall des douanes canadiennes doté de 26 positions d'inspection ainsi qu'une salle de récupération des bagages abritant six carrousels de grande capacité.

juin
2005

Jetée internationale

Actuellement en construction à l'emplacement de l'ancienne jetée transfrontalière, qui a été démolie, la nouvelle jetée internationale pourra accueillir 10 gros porteurs à la fois. Cette jetée sera pourvue de salles d'embarquement spacieuses et de services commerciaux complets. Elle remplacera les installations actuelles situées dans l'aéroquai.

2006

Outre ces grands éléments, le programme d'agrandissement de Montréal-Trudeau comprend divers projets de développement, dont la réfection du hall public des arrivées internationales et l'agrandissement de la salle des arrivées domestiques.

Profil de l'entreprise

Aéroports de Montréal (ADM), société à but non lucratif et sans capital-actions, est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'Aéroport international de Montréal – Pierre-Elliott-Trudeau (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'efficacité, la sûreté et la sécurité;
- Contribuer au développement économique de la région métropolitaine de Montréal, notamment par la mise en valeur des installations dont elle a la responsabilité;
- Maintenir une cohabitation harmonieuse avec le milieu, en particulier quant à la protection de l'environnement.

Conformément à ses orientations stratégiques adoptées en 2002, Aéroports de Montréal entend réussir dans chacun de ses trois principaux secteurs d'activité – 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 agit comme plaque tournante du transport passagers domestique, transfrontalier et international, tandis que Montréal-Mirabel est 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 52 transporteurs passagers et 25 transporteurs tout-cargo relient Montréal à un nombre important d'aéroports dans le monde. En 2004, 10,3 millions de passagers et 252 000 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.

MESSAGE DE LA DIRECTION

Montréal-Trudeau a inauguré en novembre dernier son nouveau complexe des arrivées internationales. Le nouveau hall des douanes canadiennes, qui impressionne par son espace généreux et son toit cathédrale percé de trois puits de lumière, est ainsi devenu la nouvelle « porte d'entrée » du Grand Montréal. Les passagers arrivant de l'extérieur du pays ont maintenant droit à un accueil de qualité.



James Cherry
Président-directeur général

Pierre Martin
Président du Conseil

2004 a été une année charnière pour Aéroports de Montréal. Que ce soit en termes de développement stratégique, de travaux d'infrastructures ou de service à la clientèle, des étapes significatives ont été franchies. Et nos excellents résultats attestent que nous avons relevé nos multiples défis avec succès, grâce à une planification minutieuse et à une organisation efficace. Quatre ans après avoir entrepris la réorientation de l'entreprise, nous avons le net sentiment qu'Aéroports de Montréal a le bon cap.

Une nouvelle porte d'entrée pour Montréal

Comme le souligne la couverture de notre rapport annuel, Montréal-Trudeau a inauguré en novembre dernier son nouveau complexe des arrivées internationales. Le nouveau hall des douanes canadiennes, qui impressionne par son espace généreux et son toit cathédrale percé de trois puits de lumière, est ainsi devenu la nouvelle « porte d'entrée » du Grand Montréal. Les passagers arrivant de l'extérieur du pays ont maintenant droit à un accueil de qualité.

Dans l'ensemble, nous avons réalisé au cours de l'année pour quelque 320 millions de dollars de travaux d'agrandissement, d'amélioration et de maintien, un sommet de tous les temps pour Aéroports de Montréal. Au plus fort des travaux, plus de 1 500 travailleurs de la construction, techniciens, ingénieurs et cadres étaient à l'œuvre sur plusieurs chantiers. Le « nouveau » Montréal-Trudeau est ainsi de plus en plus une réalité, et les gens le remarquent et l'apprécient.

Spécialisation des plates-formes aéroportuaires

Suite à l'annonce en 2002 de notre décision de spécialiser nos deux plates-formes aéroportuaires, Aéroports de Montréal peut maintenant déclarer : mission accomplie ! Depuis le 1^{er} novembre 2004, Montréal-Trudeau est en effet redevenu l'unique aéroport international passagers de la région métropolitaine de Montréal, tandis que Montréal-Mirabel se concentre dorénavant sur le tout-cargo et le développement industriel. Dans la même veine, nous avons respecté nos engagements à l'égard d'Air Transat, ayant livré à temps les nouvelles installations ultra-modernes que ce transporteur occupe maintenant à Montréal-Trudeau en vertu d'un bail à long terme.

Rappelons que cette spécialisation des plates-formes visait d'abord et avant tout à améliorer l'efficacité du transport aérien, tout en réduisant le déficit récurrent de Montréal-Mirabel. Le regroupement de tous les vols passagers sur une seule et même plate-forme, joint à l'amélioration de la fonctionnalité de l'aérogare, devrait inciter les transporteurs à utiliser davantage Montréal-Trudeau comme plaque tournante régionale, ce qu'Air Canada a d'ailleurs commencé de faire.

En ce qui concerne l'avenir de Montréal-Mirabel, nous le voyons avec optimisme, car le volume de fret transitant par cette plate-forme ne cesse d'augmenter année après année et les opportunités de développement accéléré de notre aéroport industriel sont bel et bien au rendez-vous. De plus, notre démarchage pour intéresser des promoteurs à redonner une nouvelle vie aux anciennes installations passagers de Montréal-Mirabel a porté ses fruits, la variété et la qualité des projets soumis ayant satisfait à nos attentes. À ce sujet, nous devrions être en mesure de faire un choix final en 2005.

Un trafic record

Faisant écho à la forte reprise enregistrée à l'échelle mondiale, le trafic passagers aux Aéroports de Montréal a bondi de 15,3 % en 2004 pour rattraper et dépasser le niveau d'avant les événements du 11 septembre 2001. Nous avions prévu une hausse plus modeste pour 2004 et le rattrapage aura nécessité trois ans plutôt que quatre. Des ajustements rapides, dont l'ouverture avancée de quelques portes d'embarquement dans la future jetée internationale, ont permis de faire face à la demande accrue.

Nous sommes encouragés de constater qu'Air Canada se tire fort bien d'affaire depuis son émergence de la protection des tribunaux, mais l'arrêt soudain des opérations de Jetsgo est un rappel que l'industrie du transport aérien demeure fragile. Tous les intervenants de cette industrie, y compris les aéroports, ont donc intérêt à maintenir leur vigilance. En ce qui nous concerne, nous faisons tout en notre pouvoir pour offrir aux transporteurs une tarification parmi les plus avantageuses en Amérique du Nord, tout en mettant à leur disposition des installations et équipements aéroportuaires à la fois efficaces et performants.

Des résultats solides

Nos revenus ont emboîté le pas au trafic passagers, ayant progressé de 15,0 % pour totaliser 239,6 millions de dollars. Grâce à un contrôle serré de nos frais d'exploitation et malgré la hausse importante des taxes municipales et du loyer à Transports Canada, notre BAIIA s'est élevé à 90,8 millions \$, en hausse de 9,2 % par rapport à 2003. Ce BAIIA a permis de payer les intérêts sur notre dette, soit environ 40 millions de dollars, et le solde a contribué à financer nos investissements.

D'autre part, la satisfaction de la clientèle, qui est l'ultime cible de tous nos efforts, a progressé en 2004 pour atteindre 95 % de passagers satisfaits ou très satisfaits des services reçus à l'aéroport. Il s'agit d'un résultat fort positif compte tenu des contraintes importantes avec lesquelles il a fallu composer en raison de l'achalandage accru, des travaux intenses menés dans l'aérogare et du transfert des vols nolisés.

Programme d'immobilisations et financement

Tel qu'annoncé en juin dernier, le plan directeur du programme d'agrandissement de Montréal-Trudeau a été revu en profondeur à la lumière des changements importants survenus dans l'industrie du transport aérien depuis 2001. Déjà, certains travaux prévus en phase III avaient été devancés, y compris l'agrandissement du hall public des arrivées internationales, et certains éléments non prévus avaient été ajoutés pour satisfaire aux nouvelles normes de sécurité et pour améliorer le service à la clientèle. Or, suite à ce réexamen, il a de plus été décidé : d'éliminer la jetée domestique pour petits porteurs qui était prévue en phase III mais qui n'est plus requise; de procéder immédiatement à de nouveaux aménagements devenus essentiels comme l'agrandissement de la salle des arrivées domestiques; enfin, de revoir le concept du centre de pré-dédouanement américain en fonction des nouvelles exigences de sûreté.

D'autre part, nous respecterons le budget de 716 millions \$ (dollars de mai 2001) pour l'ensemble du programme d'agrandissement, qui comprend dorénavant les phases I et II initiales ainsi que plusieurs projets dits de développement qui sont déjà en cours de réalisation et qui se termineront en 2006. Les projets ultérieurs seront approuvés à la pièce, avec un budget et un échéancier spécifiques.

Aéroports de Montréal s'assure non seulement que ses investissements sont raisonnables et répondent à des besoins réels, notamment en consultant ses partenaires sur une base continue, mais aussi que leur financement ne se fait pas au détriment des transporteurs et des passagers. Or, comme nous l'avons maintes fois souligné dans le passé, il est impératif que nous arrivions rapidement à régler les enjeux du loyer et des taxes municipales qui, autrement, risquent de compromettre notre développement futur.

Enjeux

En ce qui concerne la problématique du loyer versé au gouvernement du Canada, force est de constater qu'elle est mieux comprise aujourd'hui et que les aéroports canadiens jouissent d'appuis importants, notamment chez les transporteurs aériens. Au moment du dépôt du dernier budget fédéral en février dernier, nous étions d'ailleurs persuadés qu'un règlement était imminent, d'autant plus que la Vérificatrice générale du Canada venait tout juste d'écrire dans son rapport annuel : « Transports Canada n'a pas respecté les échéanciers de l'examen de la politique des loyers. Cet examen, qui a débuté en 2001 et qui devait être terminé à l'automne 2002, est toujours en cours. Les représentants du ministère sont conscients du fait que le retard occasionné pourrait avoir des répercussions financières non négligeables sur certaines administrations aéroportuaires. » Malgré l'absence de dispositions précises dans le budget, nous demeurons optimistes quant à un dénouement prochain et favorable. Car, le statu quo est tout à fait insoutenable, comme l'a clairement démontré la hausse de 306 % de notre loyer en 2004.

Quant à l'enjeu des taxes municipales, nous avons multiplié les démarches auprès du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal pour faire avancer les choses mais, malheureusement, sans résultat jusqu'à maintenant. Pourtant, sur cette même question, l'aéroport et la ville de Halifax sont parvenus à une entente de gré à gré en 2004, les discussions sont avancées entre les parties concernées en Colombie-Britannique et en Alberta, et l'on sait qu'une loi provinciale a été adoptée en Ontario, il y a déjà plusieurs années, pour arrimer la croissance des taxes municipales à l'accroissement du nombre de passagers. Les modèles et les exemples ne manquent donc pas. Or, avec les nouvelles mises en service effectuées à la fin de 2004 et les autres prévues en 2005 et 2006, notre compte de taxes risque d'augmenter encore de façon déraisonnable si la méthode de taxation n'est pas modifiée.

Par ailleurs, sur la question des accès terrestres à Montréal-Trudeau, nous sommes tout à fait ravis des progrès réels accomplis en 2004. Le ministre des Transports du Canada, l'honorable Jean Lapierre, a d'ailleurs joué un rôle clé de rassembleur et de catalyseur dans ce dossier. Le projet d'amélioration de l'échangeur Dorval en est à l'étape de l'évaluation environnementale, tandis que les études concernant le lien ferroviaire sont bien engagées. Il y a un consensus parmi l'ensemble des partenaires sur l'urgence de réaliser ces ouvrages.

Gouvernance

Le Conseil d'administration a accueilli un nouveau membre en la personne de Mme Isabelle Hudon, présidente et chef de la direction de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Nous lui souhaitons la plus cordiale bienvenue et nous remercions M. Gilles Labbé qui a quitté le Conseil après trois années de service.


Remerciements

Nous félicitons chaleureusement toute l'équipe d'Aéroports de Montréal qui a réussi un véritable tour de force en menant à bien le plus ambitieux programme de travaux pour une année, tout en faisant face à un trafic passagers record. Nous tenons aussi à souligner la compréhension manifestée par les employés touchés directement ou indirectement par le transfert des activités passagers de Montréal-Mirabel à Montréal-Trudeau. Grâce à la collaboration des syndicats, il a été possible de trouver des solutions de rechange aux mises à pied.

Nous profitons également de l'occasion pour saluer l'assiduité et le sérieux des membres du Comité consultatif communautaire et pour les remercier de leurs observations fort pertinentes sur des sujets très complexes.

Enfin, nous voulons exprimer haut et fort notre reconnaissance envers nos clients pour leur patience tout au long de la construction du « nouveau » Montréal-Trudeau.

Le président du Conseil,



Pierre Martin

Le président-directeur général,



James Cherry



Montréal-Trudeau à l'heure des nouvelles technologies

Aéroports de Montréal a procédé au déploiement de 21 bornes d'enregistrement libre-service à Montréal-Trudeau. Arborant la marque AéroCheck, ces bornes «à usage commun» sont utilisables par toutes les compagnies aériennes afin d'accélérer le traitement des passagers.



Dans le même but, trois guichets CANPASS Air avec lecteurs d'iris ont été installés dans le nouveau hall des douanes canadiennes.



Montréal-Trudeau, plaque tournante du transport passagers

Le regroupement des activités passagers à l'aéroport Montréal-Trudeau s'est concrétisé le 1^{er} novembre 2004 avec le transfert des vols nolisés qui étaient encore exploités à Montréal-Mirabel. L'opération s'est déroulée avec succès, et Montréal-Trudeau peut désormais jouer pleinement son rôle de plaque tournante du transport passagers.



Plus de 10 millions de passagers

Le trafic passagers aux Aéroports de Montréal a progressé de 15,3 % par rapport à 2003 pour se chiffrer à 10,3 millions de passagers embarqués/débarqués.

Il s'agit d'un sommet de tous les temps pour Montréal. En comparaison, les 30 plus importants aéroports canadiens ont enregistré une croissance moyenne de 10,4 % en 2004.



Une nouvelle porte d'entrée pour les voyageurs internationaux

La réalisation du « nouveau » Montréal-Trudeau a franchi une étape marquante le 18 novembre dernier avec l'ouverture du nouveau complexe des arrivées internationales composé d'un hall des douanes canadiennes et d'une salle de récupération des bagages. Cette nouvelle porte d'entrée de Montréal a tout pour créer une impression favorable auprès des passagers internationaux et transfrontaliers à leur arrivée au pays.

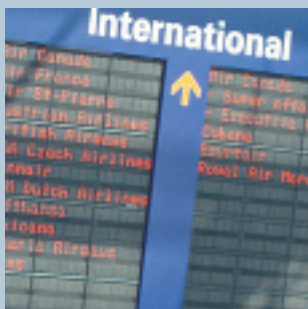


Quatre projets à l'étude pour Montréal-Mirabel

Aéroports de Montréal a lancé un appel de propositions à l'échelle internationale pour trouver une nouvelle vocation aux installations passagers de Montréal-Mirabel. Quatre des huit projets soumis ont été retenus pour passer à la seconde étape du processus d'évaluation. Chacune de ces quatre propositions vise le redéveloppement de l'ensemble du complexe d'aérogare qui comprend, outre l'aérogare elle-même, un stationnement étagé, un hôtel et un édifice administratif.

Des accès routiers directs et un lien ferroviaire pour Montréal-Trudeau

Le projet d'amélioration des accès terrestres à Montréal-Trudeau va bon train : un avant-projet comportant des liens routiers directs entre les autoroutes 20 et 520 et l'aéroport a été soumis pour évaluation environnementale, tandis que les études d'avant-projet ont été amorcées relativement à la liaison ferroviaire intercity et à la navette express entre l'aéroport et la Gare Centrale.



REVUE DES ACTIVITÉS

Transport passagers





Trafic

À Montréal comme à l'échelle mondiale, le trafic passagers a renoué avec la croissance suite à la crise de 2001. Le trafic montréalais a bondi de 15,3 %, à 10,3 millions de passagers, une croissance qui se compare favorablement à celle observée dans l'ensemble des grands aéroports canadiens (10,4 %). Le renforcement de la sûreté dans les aéroports et à bord des avions, la stabilisation du climat géopolitique ainsi que la mise en échec du SRAS ont contribué à rétablir la confiance des voyageurs.

Le trafic domestique a connu la plus forte augmentation, soit un impressionnant 20,2 %, grâce notamment à la baisse des prix occasionnée par la vive concurrence entre les transporteurs. Les secteurs transfrontalier et international ont également bénéficié de la reprise avec des hausses respectives de 11,9 % et 12,2 %.

Les mouvements aériens sur nos deux plates-formes ont totalisé 235 209, en progression de 2,2 %. Plusieurs transporteurs ont amélioré leur rentabilité en rehaussant leurs taux de remplissage.

Secteur international

Air Canada a contribué à l'essor du secteur international en ajoutant un vol quotidien sur chacune de ses destinations européennes – Paris, Londres et Francfort – au cours de la haute saison. Air France a pour sa part réintroduit, pour l'été, sa troisième fréquence quotidienne sur Paris. De plus, Lufthansa et Austrian Airlines ont ajouté des fréquences respectivement vers Munich et Vienne, et Mexicana a bonifié son offre de sièges sur Mexico en offrant une deuxième fréquence quotidienne au cours de la saison hivernale.

Du côté des transporteurs nolisés, Air Transat a confié à WestJet le soin d'opérer des vols vers la Floride et les Antilles au départ de Montréal-Trudeau. Les destinations desservies à l'aide d'appareils Boeing 737 comprenaient Holguin, Puerto Vallarta, les Bahamas, Fort Lauderdale et Orlando. Quant à SkyService, ce transporteur a connu une forte croissance en offrant pour la première fois des vols vers le sud pendant toute l'année, plutôt que l'hiver seulement.

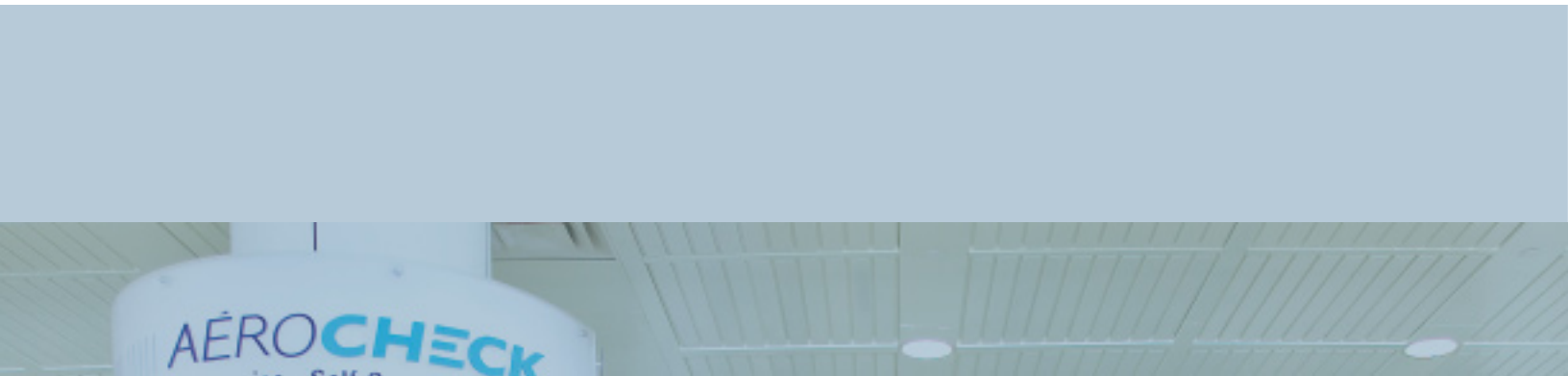
Aéroports de Montréal a accueilli trois nouveaux transporteurs nolisés, à savoir : Zoom Airlines avec des vols estivaux sur Paris et vers plusieurs destinations soleil à compter de l'automne; Air Plus Comet avec des vols vacances au départ de Madrid; et Thomas Cook Airlines avec des vols directs en partance de Londres. Mentionnons en outre que All Nippon Airways a effectué quatre vols au départ du Japon pour permettre à des touristes nippons d'apprécier les couleurs automnales du Québec, une première qui aura sans doute des suites.

Secteurs transfrontalier et domestique

Air Canada a entrepris de desservir Las Vegas sur une base continue plutôt que saisonnière et a ajouté des fréquences sur un certain nombre de destinations transfrontalières et domestiques; en tenant compte des réductions de sièges sur d'autres destinations, l'offre d'Air Canada au départ de Montréal est demeurée à peu près stable, alors qu'elle diminuait dans l'ensemble de son réseau national.

Les transporteurs américains réguliers Northwest et American ont ajouté des fréquences sur certaines destinations transfrontalières, alors que les transporteurs à rabais canadiens ont accru leur offre au départ de Montréal, et ce, au plus grand bénéfice des passagers qui ont ainsi pu profiter de tarifs concurrentiels.

Signalons enfin l'arrivée d'Air Labrador et de Quikair sur les marchés régionaux québécois et ontarien.



Service à la clientèle



Satisfaction de la clientèle

Nos sondages indiquent que la proportion de passagers globalement satisfaits («très satisfaits» ou «satisfaits») de leur passage à Montréal-Trudeau s'est élevée à 95 % en 2004, soit un point de pourcentage de plus que l'année précédente, et ce malgré l'augmentation de l'achalandage et l'importance des activités de construction à l'intérieur de l'aérogare. Dans le cadre de ces sondages continus, quelque 2000 passagers sont interviewés chaque trimestre afin de connaître leur opinion sur la qualité des services reçus à l'aéroport.

L'agrandissement et le réaménagement de l'aire d'enregistrement et l'ouverture du nouveau complexe des arrivées internationales comptent parmi les développements ayant eu le plus d'impact favorable sur la satisfaction de la clientèle en 2004. L'ajout de personnel à certains endroits stratégiques, les mesures ponctuelles mises de l'avant pour améliorer le flux des passagers et de leurs bagages dans les vieilles parties de l'aérogare ainsi que des campagnes de communication bien orchestrées pendant les travaux et lors du transfert des vols nolisés ont également porté leurs fruits.

Le sentiment de sécurité, la possibilité d'obtenir le service en français ou en anglais et la courtoisie du personnel se situent en tête de liste des points forts. Les notes accordées à la variété et au nombre des restaurants et boutiques à Montréal-Trudeau se sont aussi améliorées par rapport à l'an dernier.

Nouveaux produits et services commerciaux

La mise en œuvre du plan de développement commercial s'est poursuivie en 2004. Le nombre d'établissements commerciaux est passé de 56 à 65 à Montréal-Trudeau, notamment en prévision de l'augmentation de l'achalandage consécutif au transfert des vols nolisés.

Quelques nouvelles bannières ont fait leur apparition dans l'aérogare dont Boutique L'Oréal, dans l'aire commerciale domestique, et Boutique GAM, dans la zone publique internationale, tandis que la Rue Montréal a vu s'installer trois nouveaux restaurants, à savoir : Jazz Bar, La Boulangerie de Montréal MBCO et Marché St-Denis (comptoirs alimentaires italien, libanais et asiatique). Une Boutique hors taxe et une Maison de la Presse ont été aménagées dans le secteur des nouvelles portes 47 à 49, utilisées provisoirement pour les vols nolisés. Enfin, deux comptoirs commerciaux conçus pour des exploitations de courte durée sont désormais à la disposition des commerçants dans la jetée transfrontalière.

Par ailleurs, la capacité du parc de stationnement EconoParc, très populaire auprès de la clientèle d'agrément en raison de ses tarifs économiques à long terme, a été doublée, à 2000 véhicules.

Nouvelles technologies

Au cours de 2004, Aéroports de Montréal a déployé à Montréal-Trudeau un total de 21 bornes d'enregistrement libre-service AéroCheck pour les vols domestiques. WestJet, Air Canada et Air Canada Jazz utilisent désormais ces équipements à usage commun qui permettent de diminuer les files d'attente et de réduire le temps de transaction. Plus de 50 000 transactions AéroCheck ont été effectuées en 2004.

De plus, six bornes AéroCheck ont été installées dans le secteur transfrontalier dans le cadre d'un projet pilote d'enregistrement complet où le passager effectue lui-même toutes les étapes de son enregistrement y compris l'étiquetage de ses bagages de soute. Amorcé en juin 2004 avec US Airways et Air Canada, de concert avec de nombreux partenaires, ce projet pilote constitue une première mondiale et les résultats obtenus sont fort positifs. Un comité de l'IATA envisage de recommander que cette technologie devienne la nouvelle norme de l'industrie. ADM fait ainsi figure de leader dans le développement de technologies aéroportuaires de pointe.

De son côté, l'Agence des services frontaliers du Canada a mis en place des programmes à l'intention des voyageurs préautorisés et à faible risque afin de simplifier et accélérer leur passage aux douanes et à l'immigration. Plus précisément, trois guichets CANPASS Air avec lecteurs d'iris ont été installés dans le nouveau hall des douanes à l'intention des voyageurs fréquents ayant adhéré à ce programme.

Fret aérien et développement industriel





Fret aérien

Le volume de fret aérien traité aux Aéroports de Montréal en 2004 a totalisé 251 820 tonnes, ce qui représente une augmentation de 4,0 % par rapport à l'année précédente. De ce volume, 138 293 tonnes ont transité par Montréal-Trudeau, en hausse de 2,1 %, et 113 527 tonnes par Montréal-Mirabel, une croissance de 6,3 %. Pour cette dernière plate-forme spécialisée dans le tout-cargo, il s'agit de la 4^e hausse annuelle consécutive.

Cette bonne performance est attribuable à une croissance significative des trafics intracanadien et transatlantique ainsi qu'à une reprise marquée de la demande de transport des industries de la haute technologie, de l'aéronautique et de l'aérospatiale.

Les intégrateurs actifs à Montréal-Mirabel, déjà dominants dans le secteur du courrier, ont commencé à s'imposer également dans le secteur du colis hors norme. Suite à des rencontres de sensibilisation tenues en cours d'année, les expéditeurs de la région de Montréal ont été plus nombreux à stipuler le choix des Aéroports de Montréal comme point de départ de leurs envois aériens. Enfin, Air Canada Cargo s'est ajouté à la liste de transporteurs actifs à Montréal-Mirabel, ayant effectué quelques vols vers l'Europe à la fin de l'année, et une trentaine de gros porteurs ont participé à une vaste opération d'aide humanitaire.

Développement industriel

Deux nouvelles entreprises se sont établies dans la zone industrielle de Montréal-Mirabel sur des lots totalisant 64 287 mètres carrés. La société Mecachrome assemblera des aéronefs de type utilitaire monomoteur en plus d'effectuer du sous-assemblage pour l'industrie aéronautique, tandis que TerraElast exploitera un centre de distribution pour ses composés de terrassement. Au total, ces nouvelles activités représentent quelque 125 nouveaux emplois. À Montréal-Trudeau, la réalisation d'un nouveau hangar pour la société Air Transat et la construction d'un centre de distribution par Broccolini Construction pour la société XTL auront permis la mise en valeur de 97 850 mètres carrés de terrain.

Nos efforts pour louer les bâtiments, entrepôts et hangars vacants sur nos sites ont été fructueux, puisqu'un total de 7 044 mètres carrés de surfaces diverses ont trouvé preneurs au cours de l'année. De fait, outre quelques espaces pour bureaux, Montréal-Trudeau affiche maintenant complet pour la première fois depuis nombre d'années.

Redéveloppement du complexe d'aérogare de Montréal-Mirabel

Dans le but de trouver une nouvelle vocation pour les installations passagers de Montréal-Mirabel, Aéroports de Montréal a lancé un appel de propositions international et rencontré des courtiers immobiliers, spécialistes en localisation de sites, corporations privées et organisations publiques. Au terme de cette campagne de démarchage, huit propositions ont été soumises et quatre d'entre elles ont été retenues pour passer à la seconde étape du processus d'évaluation. Chacune de ces quatre propositions vise le redéveloppement de l'ensemble du complexe d'aérogare composé de l'aérogare elle-même, d'un stationnement étagé d'une capacité de 2 411 voitures, d'un hôtel de 355 chambres et d'un édifice à bureaux de 8 étages.

Les proposants retenus doivent compléter leurs études et analyses afin de déposer un plan d'affaires détaillé et démontrer leur capacité à financer et à mener à bien leur projet. Rappelons que l'objectif d'ADM est d'identifier en 2005 une activité industrielle ou commerciale à la fois viable, génératrice d'emplois et compatible avec les activités aéroportuaires poursuivies.

Enfin, le nouveau plan directeur de l'aéroport Montréal-Mirabel 2003-2023 a été approuvé par les membres du Conseil d'administration et transmis au bureau du ministre des Transports du Canada.

Ingénierie et construction





Programme d'agrandissement de Montréal-Trudeau

La mise en œuvre du programme d'agrandissement de Montréal-Trudeau s'est poursuivie de plus belle en 2004 avec le parachèvement du complexe des arrivées internationales et l'érection de l'enveloppe de la future jetée internationale. Le nouveau hall des douanes canadiennes et la nouvelle salle de récupération des bagages, qui composent le bâtiment des arrivées internationales, ont été livrés en novembre dernier, comme prévu. La réfection et l'agrandissement du hall public des arrivées internationales ont également été entrepris.

En 2005, les efforts porteront principalement sur la finition intérieure de la jetée internationale, dont l'ouverture est prévue en juin, ainsi que sur la démolition d'une partie de l'aéroquai et la construction du tablier entre ce dernier et la nouvelle jetée. Les travaux d'agrandissement du hall public des arrivées internationales se continueront également avec, entre autres, l'enlèvement de colonnes existantes et le percement d'un puits de lumière dans le plancher de l'aire des départs située au-dessus. De plus, des améliorations majeures seront amorcées dans le secteur des arrivées domestiques, dont l'ajout d'un carrousel à bagages et l'agrandissement du hall public.

Programme de maintien et d'amélioration

Un grand nombre de projets ont été réalisés ou entrepris en 2004 dans le cadre du programme de maintien et d'amélioration des infrastructures et de l'équipement existants. Parmi ceux-ci, mentionnons l'agrandissement et la reconfiguration de l'aire d'enregistrement domestique et internationale, la réfection complète de la piste 06D-24G et du tablier ouest, la construction d'un stationnement pour aéronefs, de même que l'automatisation des salles de tri des bagages sortants et l'installation de nouveaux systèmes de détection d'explosifs. De plus, un hangar et un stationnement d'aéronefs ont été aménagés à Montréal-Trudeau pour y accueillir le transporteur Air Transat en décembre 2004, et une nouvelle station de protection incendie a été construite le long du boulevard Côte-Vertu afin de protéger ces installations.

Au nombre des nouveaux travaux prévus au programme de maintien et d'amélioration en 2005, citons l'expansion du stationnement étagé, la réhabilitation de voies de circulation et de tabliers, ainsi que la viabilisation de terrains industriels à Montréal-Trudeau.

Planification

Suite au réexamen du plan directeur du programme d'agrandissement de Montréal-Trudeau, la relocalisation de l'aire des départs transfrontaliers, incluant le centre de prédédouanement américain, demeure une priorité à moyen terme, mais le concept élaboré en 2001 doit être revu en fonction des nouvelles exigences de sûreté. Une étude effectuée par la firme Arup Napa a permis de préciser la capacité des systèmes requis et de valider la portée des travaux prévus. Des rencontres ont eu lieu avec les représentants des services d'inspection américains afin de discuter de moyens d'améliorer le fonctionnement de leurs opérations.

En ce qui a trait au projet d'hôtel, une étude de marché a démontré qu'il y a un potentiel pour un établissement de 250 à 300 chambres dont la structure serait intégrée à celle du futur bâtiment des départs transfrontaliers. Une demande de manifestation d'intérêt est en préparation pour lancement en 2005 en vue d'identifier un partenaire pour le financement du projet et l'exploitation éventuelle de l'hôtel.

Le financement de l'expansion

Aéroports de Montréal assure elle-même le financement de ses programmes d'immobilisations grâce aux flux de trésorerie générés par les activités aéroportuaires, incluant la perception des frais d'améliorations aéroportuaires, ainsi qu'aux fonds mobilisés sur le marché des capitaux et ceux provenant de l'emprunt bancaire. En 2004, les frais d'améliorations aéroportuaires ont généré 65,9 millions \$ comparativement à des investissements totaux de 320,5 millions \$.



Nos employés





Prix d'excellence

Le programme des Prix d'excellence pour les employés d'Aéroports de Montréal, qui vise à reconnaître certains de leurs accomplissements hors du commun, a été reconduit pour une deuxième année. Des prix ont été remis dans chacune des six catégories :

- Le prix de l'Esprit d'équipe (groupe) a été décerné aux électriciens de Montréal-Mirabel pour le travail exceptionnel accompli lors du tournage du film *The Terminal* du réalisateur américain Steven Spielberg.
- Line Lanthier, chef - Opérations aérogare, et André Bonneau, chef de caserne, ont mérité *ex æquo* le prix de l'Esprit d'équipe (individu).
- L'équipe multidisciplinaire qui a réalisé le projet pilote des bornes d'enregistrement AéroCheck, une première mondiale, a obtenu le prix de l'Innovation et créativité; une mention d'excellence a été attribuée à l'équipe ayant soumis spontanément une proposition pour le réaménagement du stationnement de courte durée qui a permis des économies.
- L'équipe des préposés à l'accueil, qui s'est surpassée en guidant et en orientant les passagers au milieu des nombreux réaménagements intervenus dans l'aérogare, a remporté le prix du Service à la clientèle.
- Le prix du Mérite environnemental est allé à l'équipe de peintres en bâtiment de Montréal-Trudeau pour son projet de recyclage des peintures usées; une mention d'excellence a été attribuée au projet d'implantation des nouvelles procédures de décollage HUMUS et KANUR à Montréal-Trudeau.
- Le prix de l'Action méritoire a été remis à Jean-François Pigeon, directeur adjoint - Opérations aérogare, pour son projet d'ascension du mont Kilimandjaro au profit des enfants atteints d'arthrite juvénile.

Bénévolat et distinctions publiques

Les employés ont une fois de plus démontré leur grande générosité lors de la campagne Centraide avec des dons totalisant 28 224 \$. Comme ADM verse une somme égale à celle récoltée, c'est donc un chèque de 56 448 \$ qui a été remis à Centraide pour 2004. De plus, la soirée d'inauguration du nouveau complexe des arrivées internationales a permis d'amasser une somme additionnelle de 30 120 \$ au profit de Centraide.

La 6^e édition du Défi 767, une compétition amicale de tir d'avion qui se tient à l'aéroport Montréal-Trudeau sous les auspices d'Aéroports de Montréal, a permis d'amasser plus de 27 000 \$ au profit des Jeux olympiques spéciaux du Québec. De nombreux employés de la Société ont participé, à titre de bénévoles, à l'organisation de cet événement haut en couleur qui gagne en popularité année après année.

Les pompiers de Montréal-Trudeau ont organisé une activité de collecte de fonds au profit de Leucan, une organisation sans but lucratif qui aide les enfants atteints de cancer. De plus, comme chaque année, la vente aux enchères des objets trouvés et non réclamés aux aéroports Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel a généré des fonds additionnels pour cet organisme.

Par ailleurs, l'Institut canadien de la construction en acier (ICCA) a décerné à Aéroports de Montréal le Prix d'excellence de la construction en acier, catégorie projets commerciaux ou institutionnels, pour la jetée transfrontalière du «nouveau» Montréal-Trudeau. Enfin, une équipe d'escouade canine d'ADM a obtenu la 5^e place dans la catégorie Obéissance à sa première participation dans le cadre de la compétition nationale de l'Association canadienne des chiens de police (CPCA).

Cohabitation avec le milieu





Accès terrestres à Montréal-Trudeau

Le projet d'amélioration des accès terrestres à l'aéroport Montréal-Trudeau s'est grandement précisé en 2004. Une rencontre de tous les intervenants qui s'est tenue l'automne dernier à la demande du ministre des Transports du Canada a permis de constater l'existence d'un fort consensus sur le caractère essentiel et urgent du projet.

En ce qui concerne la réfection de l'échangeur Dorval, le ministère des Transports du Québec, la Ville de Montréal et Aéroports de Montréal, qui sont partenaires dans ce projet, ont statué sur la nature de la solution à privilégier et convenu d'un échéancier de réalisation. En octobre, l'étude d'impact environnemental a été déposée auprès du ministère de l'Environnement. Enfin, des rencontres de rétroaction ont eu lieu avec les différents groupes d'intérêt en prévision des audiences publiques qui doivent se tenir au printemps 2005.

D'autre part, Transports Canada et VIA Rail Canada ont confirmé leur participation financière à la réalisation des études d'avant-projet préliminaire pour les liaisons ferroviaires urbaine et interurbaine. Ces études, au nombre de six, se poursuivront jusqu'en juin 2005. Des entrevues ont notamment eu lieu auprès des passagers dans le but de sonder leurs intérêts et préférences quant à la navette ferroviaire rapide devant relier l'aéroport au centre-ville.

Climat sonore

Les dernières courbes de bruit indiquent que la superficie de l'empreinte sonore de Montréal-Trudeau atteignait 33,6 km² en 2003, une réduction d'environ 59 % par rapport à 1995, année de référence. Le nombre de personnes résidant sous l'empreinte sonore a diminué de 82 % depuis 1995, passant de 107 000 à 20 000 personnes. Cette amélioration résulte du retrait des avions bruyants d'ancienne génération et de l'introduction de nouveaux appareils très performants.

Aboutissement de plusieurs années de recherches et d'essais, deux nouvelles procédures de décollage avant-gardistes visant à restreindre le survol des zones résidentielles ont été implantées à Montréal-Trudeau en août 2004 pour les vols matinaux. Ces procédures, qui ont été élaborées en collaboration avec Nav Canada, Transports Canada et les compagnies aériennes, font appel à la technologie GPS, qui permet aux aéronefs de suivre une trajectoire très précise.

Gestion environnementale

La certification ISO 14001, obtenue en 2000, a été renouvelée en 2004 pour une autre période de trois ans, attestant que l'entreprise maîtrise ses pratiques environnementales. Aéroports de Montréal a d'ailleurs modifié en profondeur son système de gestion de l'environnement afin d'orienter les efforts davantage sur des réalisations concrètes plutôt que sur les processus. Dorénavant, les objectifs et cibles du bilan environnemental seront directement reliés à des programmes spécifiques d'amélioration de l'environnement.

Dans cette optique, Aéroports de Montréal a initié un certain nombre de programmes d'amélioration de l'environnement. En voici deux exemples :

- Gestion de l'éclairage dans les nouvelles jetées transfrontalière et internationale : des capteurs situés près des fenêtres permettent de moduler l'intensité de l'éclairage en fonction de la luminosité extérieure, tandis qu'un dispositif programmable éteint automatiquement certaines lampes en dehors des heures d'opération.
- Gestion efficiente de la flotte de véhicules légers : une nouvelle procédure a été implantée qui, en plus d'améliorer la gestion des véhicules, a un impact positif sur l'environnement, notamment en ce qui concerne la consommation d'essence.

Identité montréalaise

Dans le cadre de son programme d'identité montréalaise, ADM tient, à l'intérieur de ses installations aéroportuaires, des expositions d'œuvres photographiques et vidéographiques. Celles-ci ont été produites par des artistes montréalais qui nous font découvrir un Montréal cosmopolite et parfois insolite. Le nouveau complexe des arrivées internationales devient notamment un important lieu d'exposition d'arts médiatiques au Canada.

Analyse par la direction de la situation financière et des résultats consolidés d'exploitation

Pour l'exercice terminé le 31 décembre

SOMMAIRE FINANCIER

(en millions de dollars)

	2004	2003	Écart (%)
Produits	239,6	208,4	15,0
Charges d'exploitation			
(excluant les paiements en remplacement d'impôts aux municipalités)	102,5	102,8	(0,3)
Paiements en remplacement d'impôts aux municipalités	24,0	21,3	12,7
Loyer à Transports Canada	19,5	4,8	306,2
BAIIA (avant règlement d'un litige et excluant la charge liée à la restructuration d'Air Canada en 2003)	90,8	83,2	9,2
Amortissement	61,0	47,1	29,5
Intérêts sur les obligations à long terme	40,1	26,6	50,7
Quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation	(2,9)	—	100
Règlement d'un litige	—	(20,7)	n/a
Insuffisance des produits sur les charges	(10,3)	(14,9)	30,8
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	53,7	32,4	65,7

APERÇU GÉNÉRAL

Aéroports de Montréal (ADM) est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement des aéroports internationaux de Montréal-Trudeau et de Montréal-Mirabel en vertu d'un bail d'une durée de 60 ans conclu avec Transports Canada en 1992. Société à but non lucratif et sans capital-actions, ADM ne verse aucun dividende. Ne recevant aucune subvention de l'État, ADM assure elle-même le financement de ses programmes d'immobilisations; ainsi, comme plusieurs entreprises, ADM considère le BAIIA (excédent des produits sur les charges avant intérêts, impôts et amortissement) comme le meilleur indicateur de sa performance financière.

FAITS SAILLANTS

Investissements

Au cours de 2004, la Société a poursuivi la réalisation de la phase II du programme d'expansion de l'aéroport Montréal-Trudeau. Les travaux ont porté principalement sur le nouveau complexe des arrivées internationales, inauguré en novembre dernier, ainsi que sur la nouvelle jetée internationale, dont l'ouverture est prévue pour juin 2005. Rappelons que la phase I, comprenant une nouvelle jetée transfrontalière et une nouvelle section d'aérogare, a été complétée en 2003.

Les investissements totaux de la Société ont atteint 320,5 M \$ en 2004, versus 222,8 M \$ en 2003. À lui seul, le programme d'agrandissement de Montréal-Trudeau a nécessité des investissements de 202,6 M \$ au cours de la dernière année, portant à 634,0 M \$ le total investi à ce jour. Les sources de fonds utilisées pour les investissements dans les aéroports ont été les flux de trésorerie provenant des activités aéroportuaires (53,7 M \$) et la dette à long terme (266,8 M \$).

Excédent des produits sur les charges avant intérêts, impôts et amortissement (BAIIA)

ADM a inscrit sa meilleure performance financière depuis sa création avec un BAIIA avant déduction de la quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation de 90,8 M \$ en 2004, une augmentation de 7,6 M \$ ou 9,2 % par rapport à 2003.

N'eût été de l'augmentation des paiements en remplacement d'impôts aux municipalités consécutive aux mises en service de nouvelles installations et à celle du loyer versé à Transports Canada en vertu du bail foncier, le BAIIA pour 2004 se serait élevé à 108,2 M \$.

Cette bonne performance s'explique principalement par une croissance marquée des revenus qui a été réalisée en maintenant les charges d'exploitation au même niveau que l'année précédente.

RÉSULTATS

Revenus consolidés pour l'exercice terminé le 31 décembre

(en millions de dollars)	2004	2003	Écart (%)
Activités aéronautiques	64,4	55,3	16,5
Activités commerciales	77,2	73,5	5,0
Frais d'améliorations aéroportuaires	65,9	53,5	23,2
Recouvrement des coûts de sûreté	14,6	12,1	20,7
Autres produits	17,5	14,0	25,0
Total des revenus consolidés	239,6	208,4	15,0

Les revenus consolidés se sont élevés à 239,6 M\$ en 2004, soit une augmentation de 31,2 M\$ ou 15,0 % par rapport à 2003. Cette croissance s'explique principalement par une hausse de 15,3 % du trafic passagers en 2004.

Activités aéronautiques

Les revenus tirés des activités aéronautiques se sont élevés à 64,4 M\$ en 2004, en progression de 9,1 M\$ ou 16,5 % par rapport à 2003. Ces revenus se composent des droits d'atterrissage perçus des sociétés aériennes et représentent 26,9 % (26,5 % en 2003) de l'ensemble des revenus d'ADM. Cette hausse reflète l'augmentation du trafic ainsi que l'accroissement des revenus de location d'espaces communs découlant de l'exploitation pour une première année complète des installations mises en service en 2003 à Montréal-Trudeau.

Activités commerciales

Les revenus tirés des activités commerciales se sont élevés à 77,2 M\$ en 2004, en hausse de 3,7 M\$ ou 5,0 % par rapport à 2003. Ces revenus se composent principalement des loyers et redevances provenant des concessions, ainsi que des revenus des stationnements publics et de la location de divers espaces; ceux-ci totalisent 32,2 % (35,3 % en 2003) de l'ensemble des revenus d'ADM. L'augmentation provient principalement de la hausse de l'achalandage. De plus, les revenus de stationnement ont bénéficié d'une augmentation de la durée moyenne des séjours, tandis que l'augmentation des redevances provenant des concessions résulte en partie de l'exploitation pour une première année complète des nouvelles boutiques/concessions ouvertes en 2003 à Montréal-Trudeau.

Frais d'améliorations aéroportuaires

Les revenus tirés des frais d'améliorations aéroportuaires ont totalisé 65,9 M\$ en 2004, en progression de 12,4 M\$ ou 23,2 % par rapport à 2003. Ces revenus représentent 27,5 % (25,7 % en 2003) de l'ensemble des revenus d'ADM. L'augmentation s'explique par la hausse de l'achalandage et par le fait que le nouveau tarif en vigueur depuis le 31 mars 2003 s'est appliqué pendant une première année complète. Ces revenus sont entièrement affectés au financement des améliorations aéroportuaires, incluant le paiement des intérêts sur la dette à long terme.

Recouvrement des coûts de sûreté

Les revenus tirés du recouvrement des coûts de sûreté se sont élevés à 14,6 M\$ en 2004, en progression de 2,5 M\$ ou 20,7 % par rapport à l'année précédente et représentent 6,1 % (5,8 % en 2003) de l'ensemble des revenus d'ADM. Cette augmentation reflète les mesures de sécurité accrues et les superficies additionnelles à couvrir à Montréal-Trudeau, ainsi que la hausse des coûts des services policiers municipaux. Ces frais sont recouverts d'une part auprès des sociétés aériennes et, d'autre part, au moyen d'une charge imputée sur chacune des transactions de stationnement.

Autres produits

Les autres produits ont totalisé 17,5 M\$ en 2004, en progression de 3,5 M\$ ou 25,0 % par rapport à 2003. Ces revenus représentent 7,3 % (6,7 % en 2003) de l'ensemble des revenus d'ADM et proviennent principalement de la location de biens fonciers, des revenus d'intérêt, de la récupération des taxes foncières auprès des sociétés aériennes pour l'utilisation des espaces communs et des revenus liés aux activités de la filiale Aéroports de Montréal Capital Inc. (ADMC). L'augmentation notée en 2004 est attribuable d'une part à l'introduction d'une nouvelle charge pour la récupération des taxes foncières auprès des sociétés aériennes pour l'utilisation des espaces communs à Montréal-Trudeau et, d'autre part, à la hausse des revenus des biens fonciers.

Charges d'exploitation consolidées pour l'exercice terminé le 31 décembre

(en millions de dollars)

	2004	2003	Écart (%)
Salaires et charges sociales	40,8	38,9	4,9
Autres charges d'exploitation (excluant les paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités)	61,7	63,9	(3,4)
Total des charges d'exploitation consolidées	102,5	102,8	(0,3)

Les charges d'exploitation consolidées se sont élevées à 102,5 M\$ en 2004, soit une diminution de 0,3 M\$ ou 0,3 % par rapport à 2003.

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales sont passés de 38,9 M\$ en 2003 à 40,8 M\$ en 2004, soit une hausse de 1,9 M\$ ou 4,9 % principalement attribuable à l'augmentation annuelle des salaires et aux indemnités de départ liées à la cessation des activités passagers à Montréal-Mirabel en novembre dernier.

Autres charges d'exploitation

Les autres charges d'exploitation ont atteint 61,7 M\$ en 2004, en diminution de 2,2 M\$ ou 3,4 % par rapport à 2003. Cette diminution s'explique principalement par le fait qu'une charge non récurrente de 5,7 M\$ liée à la restructuration d'Air Canada avait été comptabilisée en 2003. Celle-ci a cependant été compensée par la hausse des coûts de sûreté et par l'augmentation des frais d'exploitation découlant du fait que la jetée transfrontalière et l'agrandissement nord de Montréal-Trudeau ont été en exploitation pendant une année complète (comparativement à neuf et six mois respectivement en 2003).

Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités

Les paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités ont atteint 24,0 M\$ en 2004, en hausse de 2,7 M\$ ou 12,7 % par rapport à 2003. Cette augmentation est attribuable à l'exploitation de la nouvelle jetée transfrontalière et des nouveaux espaces d'enregistrement dans la partie nord de l'aérogare pendant une première année complète (comparativement à neuf et six mois respectivement en 2003), à une hausse du taux de taxation de la Ville de Montréal en 2004 et, finalement, à la mise en service du nouveau complexe des arrivées internationales en novembre 2004. Le ratio par passager s'est élevé à 2,32 \$ en 2004 comparativement à une fourchette de 0,48 \$ à 1,01 \$ par passager pour les aéroports de Calgary, Vancouver et Ottawa.

Loyer

Le loyer versé à Transports Canada s'est chiffré à 19,5 M\$ en 2004, en hausse de 14,7 M\$ ou 306,2 % par rapport à 2003. Cette augmentation s'explique par la hausse des différentes catégories de revenus et par le fait qu'en vertu de la formule de calcul actuelle, la quasi-totalité de la hausse de certaines catégories de revenus est versée au gouvernement à titre de loyer.

Amortissement

L'amortissement s'est élevé à 61,0 M \$, une hausse de 13,9 M\$ ou 29,5 %. Cette augmentation est attribuable à l'amortissement accéléré de certains actifs de l'aérogare de Mirabel, suite à sa fermeture en novembre 2004, ainsi qu'à la mise en service de nombreuses nouvelles installations à Montréal-Trudeau.

Intérêts sur les obligations à long terme

Les intérêts sur les obligations à long terme se sont élevés à 40,1 M \$ en 2004, en hausse de 13,5 M \$ ou 50,7 % par rapport à l'exercice précédent. Cette hausse s'explique par l'augmentation du capital emprunté suite à l'émission de 350 M \$ d'obligations à long terme effectuée en octobre 2003, compensée légèrement par une augmentation des intérêts capitalisés aux travaux en cours.

Quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation

La quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation représente les honoraires professionnels encourus pour le dépôt du mémoire servant à établir les montants des dommages subis et réclamés suite à l'avis d'expropriation reçu à la fin de 2001 de la part des autorités hongroises relativement aux investissements d'Aéroports de Montréal Capital Inc. dans ces sociétés affiliées.

Règlement d'un litige

Une charge non récurrente de 20,7 M\$ avait été imputée aux résultats de 2003 à titre de règlement d'un litige avec le Château de l'Aéroport de Mirabel Inc.

PERSPECTIVES FINANCIÈRES POUR 2005

ADM prévoit générer en 2005 un BAIIA avant quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation de l'ordre de 98,8 M\$. La Société estime par ailleurs que ses investissements dans les infrastructures aéroportuaires atteindront 192 M\$ en 2005, dont plus de 116 M\$ seront effectués dans le cadre du programme d'agrandissement de l'aéroport Montréal-Trudeau.

Rapport de la direction

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

Le président-directeur général,



James Cherry
Le 15 février 2005

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



Charles Massicotte

Rapport des vérificateurs

Aux administrateurs de Aéroports de Montréal

Nous avons vérifié le bilan consolidé de la société Aéroports de Montréal au 31 décembre 2004 et les états consolidés des résultats, du surplus investi en immobilisations et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2004 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.



Comptables agréés
Montréal
Le 15 février 2005

Résultats consolidés

de l'exercice terminé le 31 décembre 2004 (en milliers de dollars)

	2004	2003
	\$	\$
Produits		
Activités aéronautiques	64 458	55 260
Activités commerciales	77 171	73 487
Frais d'améliorations aéroportuaires (note 3)	65 906	53 525
Recouvrement des coûts de sûreté	14 558	12 135
Autres produits	17 486	13 979
	239 579	208 386
Charges d'exploitation		
Salaires et charges sociales	40 758	38 889
Autres frais d'exploitation	61 656	63 846
Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités	23 988	21 336
Perte (gain) sur la cession d'immobilisations	67	(3)
	126 469	124 068
Excédent des produits sur les charges avant les postes énumérés ci-dessous	113 110	84 318
Loyer à Transports Canada	19 452	4 805
Amortissement des immobilisations	60 895	46 977
Amortissement de frais reportés	113	161
Intérêts sur les obligations à long terme	40 094	26 612
	120 554	78 555
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges avant quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation et règlement d'un litige	(7 444)	5 763
Quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation	(2 855)	—
Règlement d'un litige	—	(20 670)
	(2 855)	(20 670)
Insuffisance des produits sur les charges	(10 299)	(14 907)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Surplus investi en immobilisations consolidé

de l'exercice terminé le 31 décembre 2004 (en milliers de dollars)

	2004	2003
	\$	\$
Solde au début	181 762	196 669
Insuffisance des produits sur les charges	(10 299)	(14 907)
Solde à la fin	171 463	181 762

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Flux de trésorerie consolidés

de l'exercice terminé le 31 décembre 2004 (en milliers de dollars)

	2004	2003
	\$	\$
Activités d'exploitation		
Insuffisance des produits sur les charges	(10 299)	(14 907)
Éléments hors caisse		
Gain de change	(300)	(1 242)
Amortissement des immobilisations	60 895	46 977
Perte (gain) sur la cession d'immobilisations	67	(3)
Écart entre la charge de retraite et les cotisations versées	(996)	(41)
Amortissement des frais reportés	1 495	1 584
Quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation	2 855	–
	53 717	32 368
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 4)	7 751	(560)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	61 468	31 808
Activités d'investissement		
Encaisse affectée	–	(11 508)
Placements temporaires	19 781	29 219
Immobilisations	(290 190)	(207 814)
Cession d'immobilisations	109	72
Frais reportés	(9 065)	(14 462)
Contrat de location-financement	1 161	1 051
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(278 204)	(203 442)
Activités de financement		
Emprunt bancaire	(30 500)	51 500
Montants dus à des sociétés affiliées	(817)	(244)
Loyer reporté	1 030	563
Obligations à long terme	–	350 000
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(30 287)	401 819
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces	(247 023)	230 185
Espèces et quasi-espèces au début	259 136	28 951
Espèces et quasi-espèces à la fin	12 113	259 136
Espèces et quasi-espèces		
Encaisse	12 113	7 685
Placements temporaires	–	251 451
	12 113	259 136

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Bilan consolidé

au 31 décembre 2004 (en milliers de dollars)

	2004	2003
	\$	\$
Actif		
Actif à court terme		
Encaisse	12 113	7 685
Encaisse affectée (note 5)	26 779	26 779
Placements temporaires	—	271 232
Débiteurs (note 6)	31 593	24 321
Investissement net dans un contrat de location-financement (note 7)	1 283	1 161
Stocks	2 765	2 905
Frais payés d'avance	2 436	2 463
	76 969	336 546
Immobilisations (note 8)	992 932	733 471
Investissement net dans un contrat de location-financement (note 7)	1 498	2 781
Frais reportés (note 9)	31 515	23 945
Actif au titre des prestations constituées (note 15)	1 225	229
Placements (note 10)	22 178	25 671
	1 126 317	1 122 643
Passif		
Passif à court terme		
Emprunt bancaire (note 11)	21 000	51 500
Créditeurs	132 210	87 012
Montants dus à des sociétés affiliées, sans intérêt ni modalités de remboursement	4 301	5 418
	157 511	143 930
Obligations à long terme (note 12)	800 000	800 000
Loyer reporté (note 13)	1 593	563
Impôts futurs (note 14)	572	572
Intérêts minoritaires, sans participation	575	575
	960 251	945 640
Surplus		
Surplus investi en immobilisations	171 463	181 762
Redressements de conversion	(5 397)	(4 759)
	166 066	177 003
	1 126 317	1 122 643

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Pour le conseil,

Pierre Martin

Pierre Martin,
administrateur

Raymond Deschamps

Raymond Deschamps,
administrateur

Notes complémentaires consolidées

au 31 décembre 2004 (en milliers de dollars)

1 STATUTS, NATURE DES ACTIVITÉS ET FUSION DE LA SOCIÉTÉ

La société a été constituée le 21 novembre 1989 à titre de société sans capital-actions en vertu de la Partie II de la Loi sur les corporations canadiennes.

Aéroports de Montréal (ci-après ADM) est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'Aéroport international de Montréal-Pierre-Elliott-Trudeau (ci-après Montréal-Trudeau) et de l'Aéroport international de Montréal-Mirabel (ci-après Montréal-Mirabel). La mission d'ADM est triple :

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

Conformément à ses orientations stratégiques, ADM 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.

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

La société est également exemptée de la Loi sur la fiscalité municipale. En vertu d'une entente intervenue entre Aéroports de Montréal et Travaux publics Canada, un montant à titre de paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités selon la Loi sur les subventions aux municipalités est remboursé à Travaux publics Canada.

2 CONVENTIONS COMPTABLES

Principes de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les comptes d'Aéroports de Montréal (ADM) et de sa filiale en propriété exclusive, Aéroports de Montréal Capital Inc. (ADMC).

Estimations comptables

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

Espèces et quasi-espèces

Les espèces et quasi-espèces comprennent l'encaisse et les placements temporaires ayant, à l'acquisition, une échéance de 90 jours ou moins.

Stocks

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

Notes complémentaires consolidées

au 31 décembre 2004 (en milliers de dollars)

2 CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Constatation des produits

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

Les produits provenant des activités commerciales sont principalement composés des sources suivantes :

- Les loyers provenant des concessionnaires sont comptabilisés sur la durée des baux et calculés en pourcentages des ventes des concessionnaires, sujets à des loyers minimums garantis;
- Les loyers d'espaces à bureaux sont constatés linéairement sur la durée des baux correspondants;
- Les produits de stationnement sont constatés selon l'utilisation des lieux.

Les produits relatifs aux frais d'améliorations aéroportuaires sont constatés dès qu'un passager utilise les services aériens d'un transporteur.

Les autres produits sont principalement composés des sources suivantes :

- Les loyers de terrain sont constatés linéairement sur la durée des baux correspondants;
- Les produits d'intérêts sont constatés lorsque gagnés;
- La récupération des paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités relativement aux espaces communs de l'aérogare est constatée selon l'utilisation des lieux.

Amortissement

Les immobilisations sont amorties en fonction de leur durée probable d'utilisation selon la méthode de l'amortissement linéaire aux taux annuels suivants :

Mobilier et équipement	Variant entre 10 % et 25 %
Matériel informatique	25 %
Améliorations locatives	Variant entre 2,5 % et 20 %
Machinerie et équipement	Variant entre 7 % et 33,33 %

Les améliorations locatives et le mobilier sont présentés déduction faite de toute allocation reçue, le cas échéant.

Les projets d'immobilisations en cours sont comptabilisés au coût et sont inscrits aux immobilisations au moment de leur mise en service ou sont radiés si, par suite d'une modification de circonstances, la direction estime que le projet ne sera pas mené à terme.

Capitalisation des intérêts débiteurs

Des intérêts débiteurs sont capitalisés dans le cas de projets d'immobilisations en cours importants. Le taux d'intérêt utilisé correspond à la moyenne pondérée des taux d'intérêt effectifs sur les emprunts bancaires et les obligations à long terme.

Contrats de location

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

Lorsque la société agit à titre d'intermédiaire financier, l'investissement net dans des contrats de location-financement correspond à la valeur actuelle des loyers futurs. Le produit de financement découlant de ces contrats est constaté de manière à dégager un taux de rendement constant sur la durée des baux. Les produits de financement constatés en 2004 totalisent 342 \$ (452 \$ en 2003).

Les revenus tirés des contrats de location-exploitation totalisent 48 262 \$ en 2004 (45 549 \$ en 2003).

Notes complémentaires consolidées

au 31 décembre 2004 (en milliers de dollars)

2 CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Frais reportés

Les frais reportés sont principalement composés des éléments suivants :

- Les frais de financement reliés à la mise en place des obligations à long terme sont amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée et à la valeur respectives des tranches des obligations à long terme et sont comptabilisés à titre d'intérêts sur les obligations à long terme;
- Les frais de location sont constitués de coûts de négociation ou de renouvellement de baux et sont amortis sur la durée des baux y ayant donné lieu. Ils sont comptabilisés en réduction des produits de location y afférents;
- Les autres frais engagés lors de la phase préliminaire de certains projets sont reportés et amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des projets ou sont radiés si, par suite d'une modification de circonstances, la direction estime que les projets ne seront pas menés à terme.

Placements

Les placements sont comptabilisés à la valeur de consolidation, dans les cas où la société est en mesure d'exercer une influence notable sur les sociétés émettrices. Selon la méthode de la comptabilisation à la valeur de consolidation, les placements sont initialement comptabilisés au coût et la valeur comptable est ajustée par la suite pour tenir compte de la quote-part des résultats des sociétés émettrices après la prise de participation. La quote-part des dividendes versés ou déclarés par les sociétés émettrices est quant à elle portée en diminution de la valeur comptable des placements.

Les autres placements sont comptabilisés au coût.

La société évalue à chaque date de bilan si ses placements ont subi une baisse de valeur durable, principalement en déterminant si la marge brute d'autofinancement projetée non actualisée dépasse la valeur comptable nette des placements à la date d'évaluation.

Impôts sur les bénéfices

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

Conversion des devises

Les actifs et les passifs monétaires libellés en devises sont convertis en dollars canadiens au cours en vigueur à la date du bilan, alors que les opérations sont converties en dollars canadiens en utilisant le cours moyen de l'exercice. Les gains et les pertes de change résultant de la conversion sont inclus dans les résultats de l'exercice.

Les actifs et les passifs d'établissements étrangers autonomes sont convertis en dollars canadiens au cours en vigueur à la date du bilan, alors que les opérations sont converties en utilisant le cours moyen de l'exercice. Les gains et les pertes provenant de la conversion des états financiers de ces établissements étrangers autonomes figurent à titre de redressements de conversion au surplus.

Notes complémentaires consolidées

au 31 décembre 2004 (en milliers de dollars)

2 CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Régimes d'avantages sociaux futurs

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

- Le coût des prestations de retraite est établi par calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus du régime de retraite;
- Pour les besoins du calcul du taux de rendement prévu des actifs des régimes, ces actifs sont évalués à leur juste valeur;
- La durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs couverts par les régimes de retraite varie de 11 à 14 ans (12 à 14 ans en 2003);
- La perte actuarielle cumulée nette est amortie sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs lorsqu'elle est supérieure au plus élevé de :
 - 10 % de l'obligation au titre des prestations constituées;
 - 10 % de la juste valeur des actifs des régimes;
- Le coût des services passés découlant des modifications des régimes ainsi que l'actif transitoire sont amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs à la date des modifications.

Bail à long terme

Le bail à long terme signé entre ADM et Transports Canada est considéré, aux fins comptables, comme un contrat de location-exploitation.

3 FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

ADM a introduit des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) pour tous les passagers en partance des aéroports internationaux de Montréal-Trudeau (1^{er} novembre 1997) et de Montréal-Mirabel (15 juillet 2001). Ces frais sont utilisés en totalité dans le but de financer le programme en immobilisations des aéroports internationaux de Montréal-Trudeau et de Montréal-Mirabel. Entre le 1^{er} novembre 1997 et le 31 décembre 2004, les dépenses en immobilisations cumulatives d'un montant de 1 012 000 \$ (697 000 \$ en 2003) excédaient de 704 000 \$ (455 100 \$ en 2003) les montants cumulatifs perçus au titre des FAA.

4 INFORMATIONS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

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

	2004	2003
	\$	\$
Débiteurs	(7 272)	(7 037)
Stocks	140	(141)
Frais payés d'avance	27	44
Créditeurs	14 856	6 574
	7 751	(560)

Les intérêts versés à même les flux de trésorerie se sont élevés à 53 883 \$ (33 814 \$ en 2003).

Au cours de l'exercice, des immobilisations ont été acquises au coût total de 320 532 \$ (222 801 \$ en 2003). Des décaissements totalisant 290 190 \$ ont été effectués pour l'achat des immobilisations (207 814 \$ en 2003).

Notes complémentaires consolidées

au 31 décembre 2004 (en milliers de dollars)

5 ENCAISSE AFFECTÉE

En vertu de l'acte de fiducie, la société doit maintenir un fonds de réserve affecté au service de la dette qui s'élève à 26 779 \$, représentant la somme des paiements d'intérêts et de capital des six prochains mois sur les obligations à long terme (note 12).

6 DÉBITEURS

	2004	2003
	\$	\$
Comptes clients	7 594	14 994
Acomptes versés en trop sur le loyer	—	5 527
Taxes de vente	6 545	502
Autres	17 454	3 298
	31 593	24 321

7 INVESTISSEMENT NET DANS UN CONTRAT DE LOCATION-FINANCEMENT

	2004	2003
	\$	\$
Paiements minimaux à recevoir en vertu d'un contrat de location-financement	3 145	4 648
Produit de financement non gagné	(364)	(706)
	2 781	3 942
Portion exigible à court terme	(1 283)	(1 161)
	1 498	2 781

8 IMMOBILISATIONS

	2004		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Mobilier et équipement	185 548	75 238	110 310
Matériel informatique	31 988	26 532	5 456
Améliorations locatives	806 514	198 705	607 809
Machinerie et équipement	24 127	16 681	7 446
Projets d'immobilisations en cours	261 911	—	261 911
	1 310 088	317 156	992 932
			2003
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Mobilier et équipement	142 698	59 604	83 094
Matériel informatique	32 029	27 543	4 486
Améliorations locatives	605 962	158 328	447 634
Machinerie et équipement	22 571	15 145	7 426
Projets d'immobilisations en cours	190 831	—	190 831
	994 091	260 620	733 471

En 2004, les intérêts capitalisés s'élèvent à 14 294 \$ (9 737 \$ en 2003).

Notes complémentaires consolidées

au 31 décembre 2004 (en milliers de dollars)

9 FRAIS REPORTÉS

	2004		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Frais de financement	22 886	2 263	20 623
Frais de location	7 849	5 538	2 311
Autres	10 311	1 730	8 581
	41 046	9 531	31 515

	2003		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Frais de financement	22 640	1 342	21 298
Frais de location	7 551	5 077	2 474
Autres	1 790	1 617	173
	31 981	8 036	23 945

10 PLACEMENTS

ADC Affiliate Limited et ADC & ADMC Management Limited ont participé à la conception et à la construction du terminal 2B et à la rénovation du terminal 2A de l'Aéroport international Budapest-Ferihegy, à Budapest, en Hongrie, et participaient, depuis décembre 1998, à l'exploitation de ces terminaux. ADC Affiliate Limited détient une participation de 34 % dans l'Aéroport international Budapest-Ferihegy. La participation de la société dans ADC Affiliate Limited représente 59,65 % des actions participantes et 49 % des actions en circulation avec droit de vote, alors que sa participation dans ADC & ADMC Management Limited représente 50 % des actions participantes et 50 % des actions en circulation avec droit de vote. ADC Affiliate Limited et ADC & ADMC Management Limited sont toutes deux des sociétés constituées en vertu des lois de la République de Chypre.

Le 20 décembre 2001, à la suite d'un décret du gouvernement de la République de Hongrie, les investissements d'ADC Affiliate Limited et d'ADC & ADMC Management Limited dans l'Aéroport international Budapest-Ferihegy, y compris les revenus contractuels y afférents, ont fait l'objet d'une expropriation à compter du 1^{er} janvier 2002. Depuis cette date, puisque la société, par l'intermédiaire de ses investissements, n'exerce plus d'influence notable sur l'Aéroport international Budapest-Ferihegy, aucune quote-part des résultats de ce placement n'a été comptabilisée aux livres.

De l'avis de ses conseillers juridiques, la société bénéficie, selon les accords bilatéraux applicables, de droits et recours en vertu desquels elle est en droit de recevoir le versement d'une compensation adéquate et effective dont le montant doit correspondre à la valeur commerciale de ses investissements ayant fait l'objet de l'expropriation. Les parties ont convenu que la portion de la compensation revenant à la société sera égale à 55 % de la compensation totale. À cet égard, ADC Affiliate Limited et ADC & ADMC Management Limited ont intenté contre la République de Hongrie, le 21 mai 2003, un recours en indemnisation devant le Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements (ci-après CIRDI, ou International Centre for Settlement of Investment Disputes (ci-après ICSID)), sous l'égide du traité bilatéral de protection des investissements intervenu entre la République de Hongrie et la République de Chypre.

Le Tribunal appelé à statuer sur le litige a été constitué et, à la suite d'une première audition tenue le 8 mars 2004, le calendrier des procédures a été fixé. L'audition au mérite de la cause, y compris toute objection à la juridiction du Tribunal, est fixée pour 2006. Pour le moment, il est impossible d'établir avec certitude le sort du litige, ni de conclure que le calendrier des procédures, tel que présentement fixé, sera nécessairement maintenu tel quel.

Sur la base de ce qui précède et des négociations ayant eu lieu au cours des trois derniers exercices, la direction de la société est d'avis que, au 31 décembre 2004, aucune réduction de la valeur de ces placements n'est nécessaire.

Notes complémentaires consolidées

au 31 décembre 2004 (en milliers de dollars)

10 PLACEMENTS (suite)

	2004	2003
	\$	\$
ADC Affiliate Limited		
49 % des actions de catégorie «A», avec droit de vote et non participantes	—	—
100 % des actions de catégorie «C», sans droit de vote et participantes (représentant 59,65 % des actions participantes)	23 635	23 635
Quote-part des résultats (a)	(1 932)	—
Redressements de conversion	(462)	—
	21 241	23 635
	21 241	23 635
ADC & ADMC Management Limited		
50 % des actions de catégorie «A», avec droit de vote et non participantes	1	1
100 % des actions de catégorie «C», sans droit de vote et participantes (représentant 50 % des actions participantes)	1 582	1 582
Quote-part des résultats (a)	(923)	—
Redressements de conversion	(176)	—
	483	1 582
	484	1 583
Société d'Exploitation de Vatry Europort		
23,31 % des actions avec droit de vote et participantes	453	453
Aéroports de Montréal Capital Europe SAS		
100 % des actions de catégorie «A»	—	—
	22 178	25 671

(a) ADM Capital Inc. a enregistré, au cours de l'exercice, sa quote-part des résultats de ADC Affiliate Limited et ADC & ADMC Management Limited, ces dernières ayant assumé des honoraires professionnels importants, notamment pour le dépôt devant le CIRDI/ICSID, le 30 juillet dernier, de son mémoire, avec rapport d'experts à l'appui, lequel établit le détail des montants des dommages subis et réclamés.

Société d'Exploitation de Vatry Europort a pour but d'assurer le développement et l'exploitation subséquente de la plate-forme multimodale d'Europort-Vatry, à Vatry, en France. L'exploitation de cette plate-forme a débuté en février 2000.

11 EMPRUNT BANCAIRE

La société peut prélever jusqu'à concurrence de 205 000 \$ sur sa facilité de crédit obtenue auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes. ADM peut renouveler sa facilité de crédit chaque année pour une période supplémentaire de 364 jours. La facilité de crédit est garantie par une obligation nantie émise aux termes de l'acte de fiducie supplémentaire.

La facilité de crédit porte intérêt au taux des acceptations bancaires majoré de 0,30 %. Les frais d'attente sont calculés à un taux annuel de 0,09 % sur le montant inutilisé de la facilité de crédit.

Au 31 décembre 2004, la société a tiré un montant de 21 000 \$ (51 500 \$ en 2003) sur cette facilité de crédit. Il est à noter qu'un montant de 25 704 \$ (25 471 \$ en 2003) est réservé pour le fonds de prévoyance lié à l'exploitation et à l'entretien en vertu de l'acte de fiducie supplémentaire (note 12).

Notes complémentaires consolidées

au 31 décembre 2004 (en milliers de dollars)

12 - OBLIGATIONS À LONG TERME

Les obligations à long terme sont composées des quatre tranches suivantes :

	2004	2003
	\$	\$
Obligations de série A, 6,35 %, dont les intérêts sont payables le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2002 et échéant le 16 avril 2012	150 000	150 000
Obligations de série B, 6,95 %, dont les intérêts sont payables le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2002. Le capital est payable le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2007 et échéant le 16 avril 2032	300 000	300 000
Obligations de série D, 6,55 %, dont les intérêts sont payables le 11 avril et le 11 octobre de chaque année, débutant le 11 avril 2004 et échéant le 11 octobre 2033	200 000	200 000
Obligations de série E, 6,611 %, dont les intérêts sont payables le 11 avril et le 11 octobre de chaque année, débutant le 11 avril 2004. Le capital est payable le 11 avril et le 11 octobre de chaque année, débutant le 11 avril 2009 et échéant le 11 octobre 2033	150 000	150 000
	800 000	800 000

Les obligations d'ADM sont garanties par une hypothèque sur l'universalité des biens actuels et futurs de la société. Ni l'acte de fiducie, ni la sûreté, ni quelque sûreté supplémentaire ne seront publiés ou enregistrés à quelque moment que ce soit à l'encontre ou à l'égard de droits réels ou de biens immobiliers. Jusqu'au remboursement complet des obligations, la société doit maintenir un ratio de couverture supérieur ou égal à 1,25 du service de la dette brute et un ratio de couverture supérieur ou égal à 1,00 du service de la dette prévue. Au 31 décembre 2004, la société respecte les différentes clauses restrictives financières prévues à l'acte de fiducie.

Les obligations sont remboursables au gré de la société, en totalité ou en partie, à tout moment. Le prix de remboursement correspond au plus élevé du capital total impayé de l'obligation et du prix qui permettra d'obtenir un rendement à l'échéance de cette obligation équivalent au rendement, à l'échéance, d'une obligation du gouvernement du Canada, dont l'échéance, calculée à compter de la date de remboursement, correspond à la durée moyenne de l'obligation qui fait l'objet d'un remboursement plus une prime. Cette prime est de 0,16 %, de 0,24 %, de 0,34 % et de 0,35 % par année respectivement pour les obligations de série A, de série B, de série D et de série E.

Au 31 décembre 2004, la juste valeur des obligations à long terme s'établit comme suit :

	\$
Série A	165 255
Série B	341 190
Série D	218 240
Série E	165 300

Notes complémentaires consolidées

au 31 décembre 2004 (en milliers de dollars)

13 BAIL À LONG TERME

La location des installations aéroportuaires se fait au moyen d'un bail à long terme signé le 31 juillet 1992 entre Transports Canada et ADM. Depuis le 1^{er} août 1992, ADM assume les contrats de charges et bénéficie des contrats de produits en vigueur. Le bail est d'une durée ferme de 60 ans sans possibilité d'annulation, sauf en cas de défaut, et ADM jouit d'une option de renouvellement de 20 ans sur un préavis d'au moins 10 ans. Le bail est sur une base « absolument nette » accordant à ADM la jouissance paisible des lieux loués. ADM assume la responsabilité complète de l'exploitation et du développement des lieux loués, y compris l'entretien et le renouvellement des actifs, et ceci, afin de maintenir le système aéroportuaire intégré conforme aux normes applicables à un « aéroport international majeur ». À cet égard, en vertu de son bail avec Transports Canada, ADM doit investir dans ses infrastructures des sommes annuelles totalisant environ 28 000 \$ (dollars de 1991). Dans l'éventualité où une insuffisance ou un excédent des sommes se produisait, le montant devrait être reporté à l'exercice suivant. Au 31 décembre 2004, la société excède de beaucoup le montant minimum prescrit en vertu du bail.

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

Le loyer est principalement basé sur une formule qui varie selon l'achalandage et qui fluctue selon les cycles économiques.

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

Afin de venir en aide aux principaux aéroports canadiens, Transports Canada leur a offert de reporter une partie de leur loyer pour la période du 1^{er} juillet 2003 au 30 juin 2005. Aéroports de Montréal s'est prévalu de ce report qui totalisera 2 178 \$. Ce montant sera remboursable, sans intérêt, par versements annuels égaux de 218 \$ sur une période de 10 ans à compter du 1^{er} janvier 2006. Au 31 décembre 2004, la société a bénéficié d'un report de loyer totalisant 1 593 \$.

14 IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

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

	2004	2003
	\$	\$
Passif		
Placements comptabilisés à la valeur de consolidation	2 071	2 367
Actif		
Avantages fiscaux relatifs aux pertes d'entreprise, aux pertes en capital et aux dépenses de recherche et de développement	1 592	1 688
Autres éléments	251	107
	1 843	1 795
Provision pour moins-value (montant susceptible de ne pas être recouvré)	(344)	—
	1 499	1 795
	572	572

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

Au 31 décembre 2004, la filiale a cumulé des pertes autres qu'en capital disponibles pour réduire le revenu imposable des exercices futurs, qui s'élèvent à 6 243 \$. Ces pertes viennent à échéance à raison de 978 \$ en 2005, 1 422 \$ en 2006, 2 127 \$ en 2007, 641 \$ en 2008, 296 \$ en 2009, 354 \$ en 2011 et 425 \$ en 2014.

Notes complémentaires consolidées

au 31 décembre 2004 (en milliers de dollars)

14 IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES (suite)

La filiale a également cumulé des pertes en capital pour un total approximatif de 530 \$, disponibles pour réduire ses gains en capital des exercices futurs.

De plus, la filiale a cumulé des dépenses relatives à la recherche et au développement au fédéral et au provincial d'environ 278 \$ et 479 \$ respectivement, disponibles pour réduire le revenu imposable des exercices futurs.

15 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

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

Total des paiements en espèces

Le total des paiements en espèces au titre des avantages sociaux futurs pour 2004, qui est constitué des cotisations de la société à ses régimes de retraite capitalisés, se chiffre à 3 323 \$ (3 210 \$ en 2003).

	2004	2003
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées au début	121 119	112 827
Constitution des prestations	4 324	4 270
Intérêts	8 055	7 491
Prestations versées	(3 456)	(3 194)
Pertes (gains)	5 076	(275)
Transfert au régime	412	–
Obligation au titre des prestations constituées à la fin	135 530	121 119
Actif		
Juste valeur au début	114 586	99 618
Cotisations patronales	3 323	3 210
Cotisations salariales	1 822	1 681
Rendement réel sur l'actif	7 838	13 271
Prestations versées	(3 456)	(3 194)
Transfert au régime	412	–
Juste valeur à la fin	124 525	114 586

	2004	2003
	\$	\$
Actif au titre des prestations constituées		
Capitalisation - déficit	(11 005)	(6 533)
Solde non amorti - pertes actuarielles	14 521	9 255
Solde non amorti du coût des services passés	1 927	2 106
Solde non amorti de l'actif transitoire	(4 218)	(4 599)
	1 225	229

Notes complémentaires consolidées

au 31 décembre 2004 (en milliers de dollars)

15 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

Les principales hypothèses actuarielles utilisées sont les suivantes :

	2004	2003
	%	%
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre		
Taux d'actualisation	6,00	6,50
Augmentation des salaires	3,75	4,00
Coût des prestations pour les exercices terminés les 31 décembre		
Taux d'actualisation	6,50	6,50
Rendement prévu de l'actif	7,00	7,00
Augmentation des salaires	4,00	4,00

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

	2004	2003
	\$	\$
Constitutions des prestations	2 595	2 589
Intérêts	8 055	7 491
Rendement réel de l'actif	(7 838)	(13 271)
Pertes actuarielles (gains actuariels) sur les obligations	5 076	(451)
Coût des prestations avant ajustements	7 888	(3 642)
Ajustements - nature à long terme		
Rendement de l'actif	(198)	6 275
Pertes actuarielles (gains actuariels)	(5 076)	815
Coût des services passés	178	179
Actif transitoire	(468)	(459)
Coût des prestations constaté	2 324	3 168

Date des évaluations des régimes à prestations déterminées

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

	Date de l'évaluation actuarielle la plus récente	Date de l'évaluation actuarielle obligatoire
Régime de retraite des employés	31 décembre 2002	31 décembre 2005
Régime de retraite supplémentaire pour les dirigeants désignés	1 ^{er} janvier 2004	1 ^{er} janvier 2005

Notes complémentaires consolidées

au 31 décembre 2004 (en milliers de dollars)

15 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

Composition des actifs des régimes (en % au 31 décembre)

	2004	2003
	%	%
Titres de capitaux propres	50,96	56,00
Titres de créances	47,26	42,21
Autres	1,78	1,79
Total	100,00	100,00

Régime dont l'obligation au titre des prestations constituées excède la juste valeur des actifs

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

	2004	2003
	\$	\$
Juste valeur des actifs du régime	122 515	113 179
Obligation au titre des prestations constituées	134 238	120 218
Situation de capitalisation - déficit	(11 723)	(7 039)

16 INSTRUMENTS FINANCIERS

Risque de crédit

L'exposition au risque de crédit correspond à la valeur comptable des actifs financiers. Les actifs financiers pouvant être exposés au risque de crédit sont l'encaisse, l'encaisse affectée, les placements temporaires, les débiteurs et l'investissement net dans un contrat de location-financement. L'encaisse, l'encaisse affectée et les placements temporaires sont placés auprès d'institutions financières reconnues. L'investissement net dans un contrat de location-financement est à recevoir d'une importante société aérienne.

Juste valeur des instruments financiers

La juste valeur des instruments financiers à court terme est comparable à leur valeur comptable.

17 ENGAGEMENTS

La société s'est engagée, en vertu de contrats de location-exploitation échéant en 2009, à verser une somme de 3 158 \$ pour des locaux pour bureaux. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 1 230 \$ en 2005, à 681 \$ en 2006, à 692 \$ en 2007, à 512 \$ en 2008 et à 43 \$ en 2009.

18 ÉVENTUALITÉS

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

19 CHIFFRES DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

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

Les membres du Conseil d'administration



Pierre Martin ^{1, 2}
Président du Conseil
Président du Conseil, Société des
chemins de fer du Québec et
administrateur de sociétés



Richard Drouin ¹
Vice-président du Conseil,
Président du Comité de régie d'entreprise
Président du Conseil, Abitibi-Consolidated Inc.



Jean-Jacques Bourgeault
Administrateur
Président,
CDC Coaching



James C. Cherry
Administrateur
Président-directeur général,
Aéroports de Montréal



Armand Couture ²
Administrateur
Président, La Société Bédelmar Ltée



Raymond Deschamps ²
Administrateur,
Président du Comité de vérification
Président,
Immeubles Carrefour St-Jérôme Inc.



Michèle Guoin
Administrateur
Associée, Brouillette Charpentier Fortin



Robert Guay
Administrateur
Administrateur de sociétés



Isabelle Hudon
Administrateur
Présidente et chef de la direction,
Chambre de commerce du Montréal
métropolitain



Jean-Guy Langelier ²
Administrateur
Président et chef de l'exploitation,
Caisse Centrale Desjardins



Charles Lapointe ¹
Administrateur
Président-directeur général,
Tourisme Montréal



Madeleine Paquin
Administrateur
Présidente et chef de la direction,
Logistec Corporation



Raymond Reid
Administrateur
Administrateur de sociétés



Louis A. Tanguay ¹
Administrateur
Vice-président du Conseil,
Bell Canada International Inc.

¹ Membre du Comité de régie d'entreprise

² Membre du Comité de vérification

Gouvernance

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

Le Conseil se compose de quatorze (14) administrateurs dont treize (13) sont désignés par des organismes identifiés dans les lettres patentes de la Société, soit : le Gouvernement du Canada (2), le Gouvernement du Québec (1), la Communauté Métropolitaine de Montréal (5), la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (3), le Conseil d'administration d'ADM en consultation avec Montréal International et les chambres de commerce de la grande région de Montréal (2), le quatorzième administrateur étant le président-directeur général d'ADM, nommé par le Conseil.

Les administrateurs sont nommés pour un mandat d'une durée maximum de trois (3) ans renouvelable en autant que la durée totale des mandats qui auront été confiés à cet administrateur ne dépasse pas neuf (9) ans ou, par dérogation à ce qui précède, n'excède pas douze (12) ans.

Le Conseil d'administration s'est réuni à neuf (9) occasions en 2004. Les principaux sujets traités par le Conseil ont été l'appel d'offres concernant le re-développement du complexe d'aérogare de Montréal-Mirabel, le plan stratégique de cinq (5) ans, couvrant la période 2005-2009, la mise à jour du plan directeur du programme d'agrandissement de l'aéroport Montréal-Trudeau et le déroulement du transfert des vols nolisés de l'aéroport Montréal-Mirabel vers Montréal-Trudeau, qui s'est concrétisé le 1^{er} novembre 2004.

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

■ Le Comité de vérification

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

Au cours de l'année 2004, le Comité de vérification a porté une attention particulière au programme d'agrandissement de l'aéroport Montréal-Trudeau et à la mise à jour du plan directeur du programme d'agrandissement. Par ailleurs, l'évolution des travaux en regard des échéanciers et des budgets établis a continué de faire l'objet d'une analyse systématique par le Comité de vérification. Le budget d'immobilisations et le budget d'exploitation pour 2005 ont également été revus de manière spécifique et détaillée par le Comité de vérification.

■ Le Comité de régie d'entreprise

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

Dans le cadre de son mandat, le Comité de régie d'entreprise s'est penché sur la nomination de trois administrateurs, dont le mandat venait à échéance au mois de décembre 2004, et sur celle d'un nouvel administrateur, en vue de combler un poste devenu vacant à la fin de 2003. Le Comité s'est assuré, comme il le fait systématiquement, de l'application des règles d'éthique régissant la Société. Il a veillé à l'évaluation du rendement des cadres supérieurs de la Société et participé à l'établissement des objectifs corporatifs en matière de service à la clientèle.

Le Comité consultatif communautaire

LE COMITÉ CONSULTATIF COMMUNAUTAIRE

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

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

En 2004, le Comité consultatif communautaire s'est réuni à deux reprises et s'est penché sur les grands enjeux de la Société. Plus spécifiquement, le Comité a suivi l'évolution du dossier des accès terrestres à l'aéroport Montréal-Trudeau, le progrès des travaux d'agrandissement qui s'effectuent à cet aéroport et le cheminement de l'appel de propositions international relatif aux installations de Montréal-Mirabel.

LES MEMBRES DU COMITÉ CONSULTATIF COMMUNAUTAIRE

- François Alepin, Alepin Gauthier, Avocats
- Jean-Louis Bédard, Commission régionale de développement de Laval
- Pierre Bellerose, Tourisme Montréal
- Jean Bertrand, Ville de Montréal
- Mario De Tilly, CLD Les Maskoutains
- Sam Elkas, ancien ministre des Transports du Québec, vice-président du Comité
- André Gamache, Conférence régionale des élus de Montréal, président du Comité
- Jacques Girard, ancien président de Montréal International
- Paul-Arthur Huot, Manufacturiers et exportateurs du Québec
- Michel Labrecque, Festival Montréal en lumière
- Yves Lacroix, Ville de Mirabel
- Pierre Larivée, Directeur de l'arrondissement de Dorval/L'île Dorval-Ville de Montréal
- Raymond Larivée, Delta Hôtels
- André Leclerc, Kéroul
- Jean-Louis Martel, Université de Sherbrooke, Campus de Longueuil
- André Meloche, Ministère des Transports du Québec
- Alison Palin, Hilton Montréal Aéroport
- Michel Thibault, Conseil régional F.T.Q. – Montréal Métropolitain

La direction

De gauche à droite : Charles Massicotte, vice-président, Finances et administration et chef de la direction financière; Normand Boivin, vice-président, Exploitation aéroportuaire; Henri-Paul Martel, vice-président, Ingénierie et construction; Marie-Christine Blain, vice-présidente, Affaires juridiques et secrétaire; Jean Teasdale, vice-président, Fret aérien et développement industriel; Sophie Hennion, vice-présidente, Marketing et développement aérien; Christiane Beaulieu, vice-présidente, Affaires publiques; James Cherry, président-directeur général.



Rémunération des administrateurs pour l'année 2004

Nom	Présences Conseil d'administration	Présences Comité de régie	Présences Comité de vérification	Honoraires	Jetons	Total
Jean-Jacques Bourgeault	9	—	1 ⁽⁴⁾	8 000 \$	7 650 \$	15 650 \$
Armand Couture	8	—	5	8 000 \$	10 625 \$	18 625 \$
Raymond Deschamps – Président du Comité de vérification	9	—	5	10 000 \$	11 050 \$	21 050 \$
Richard Drouin – Président du Comité de régie d'entreprise	8	6	1 ⁽⁴⁾	10 000 \$	11 050 \$	21 050 \$
Michèle Gouin	9	—	1 ⁽⁴⁾	8 000 \$	7 650 \$	15 650 \$
Robert Guay	9	—	1 ⁽⁴⁾	8 000 \$	7 650 \$	15 650 \$
Gilles Labbé ⁽¹⁾	4	—	1	6 000 \$	3 825 \$	9 825 \$
Benoit Labonté ^{(2) (3)}	2	—	—	2 000 \$	1 275 \$	3 275 \$
Jean-Guy Langelier	8	—	3	8 000 \$	8 500 \$	16 500 \$
Charles Lapointe	4	2	—	8 000 \$	5 100 \$	13 100 \$
Pierre Martin – Président du Conseil	9	6	4	60 000 \$	—	60 000 \$
Madeleine Paquin	7	—	—	8 000 \$	5 525 \$	13 525 \$
Raymond Reid	9	—	1 ⁽⁴⁾	8 000 \$	7 650 \$	15 650 \$
Louis Tanguay	9	6	1 ⁽⁴⁾	8 000 \$	12 325 \$	20 325 \$
Total :				160 000 \$	99 875 \$	259 875 \$

(1) Démission octobre 2004

(2) Nomination le 27 octobre 2004 (remplace Gilles Labbé)

(3) Démission le 17 décembre 2004

(4) Incluant une réunion du comité de vérification « élargi » où les membres suivants étaient également présents : J.-J. Bourgeault, R. Drouin, M. Gouin, R. Guay, R. Reid et L. Tanguay

Nomination de Isabelle Hudon le 26 janvier 2005 (remplace Benoit Labonté)

Rémunération des dirigeants

Le salaire annuel du président-directeur général et des autres dirigeants varie de 130 000 \$ à 330 000 \$. De plus, une somme de 536 332 \$ a été payée aux cadres en 2004 à titre de boni de performance.

Plan stratégique de cinq ans (2005-2009)

Orientations stratégiques

- Réussir dans chacun de nos trois principaux secteurs d'activité – le transport passagers, le fret aérien et le développement industriel
- Développer chacune de nos deux plates-formes aéroportuaires à son plein potentiel

Objectifs corporatifs

- Améliorer les services offerts aux passagers à Montréal-Trudeau
- Développer une culture d'excellence axée sur l'engagement
- Assurer l'autofinancement de Montréal-Mirabel
- Être reconnu par la communauté comme une administration financièrement solide capable de supporter son service de la dette et son programme d'immobilisations

Stratégies – Services passagers

- Développer une vision commune du service à la clientèle avec l'ensemble de nos partenaires aéroportuaires
- Moderniser les processus de traitement des passagers notamment par le recours aux nouvelles technologies
- Stimuler l'offre de transport aérien et l'exploitation de nouvelles routes aériennes directes au départ de Montréal ou passant par Montréal
- Poursuivre la mise en œuvre du plan de développement des services commerciaux et de stationnement en fonction des besoins de la clientèle
- Explorer l'opportunité de construire un hôtel intégré à l'aérogare de Montréal-Trudeau

Stratégies – Fret aérien et développement industriel

- Développer le potentiel de hub de Montréal-Mirabel pour le transport de marchandises dans le nord-est de l'Amérique
- Accélérer l'implantation de nouvelles entreprises dans la zone industrielle de Montréal-Mirabel et trouver preneurs pour les bâtiments industriels vacants
- Développer les derniers lots vacants à Montréal-Trudeau et planifier la mise en valeur des terrains non requis pour les activités aéroportuaires
- Identifier et mettre en œuvre une nouvelle vocation pour le complexe d'aérogare de Montréal-Mirabel

Développement des infrastructures

- De concert avec nos partenaires gouvernementaux et privés, mener à bien le plus rapidement possible le projet d'amélioration des accès terrestres, routiers et ferroviaires, à Montréal-Trudeau
- S'assurer que les infrastructures aéroportuaires évoluent au rythme des besoins de la clientèle, de la communauté montréalaise et des nouvelles réalités de l'industrie du transport aérien
- Veiller à la gestion du cycle de vie des infrastructures existantes

Rendement

- Atteindre une efficacité opérationnelle et une performance financière exemplaires
- Modifier la formule de loyer contenue dans le bail foncier avec Transports Canada afin de freiner les fortes hausses de loyer
- Modifier la méthode de détermination du montant des taxes municipales, en vue d'éliminer les fortes hausses de taxes générées par nos investissements dans les infrastructures de Montréal-Trudeau.

Transparence

Bien que non assujettie aux règles de gouvernance qui régissent les compagnies publiques, Aéroports de Montréal adhère aux pratiques imposées à ces dernières en les adaptant à son statut de société sans capital-actions. À ce titre, ADM a pour principe à la fois de rendre des comptes à la collectivité, de pratiquer la transparence dans ses relations avec ses clients et ses diverses parties prenantes et de communiquer ouvertement avec le public.

La Société rend compte de son administration de diverses façons, soit :

- En publiant un rapport annuel qui doit renfermer, outre les états financiers vérifiés, des informations spécifiques relatives à la régie d'entreprise, à la rémunération des administrateurs et dirigeants, aux dérogations à la politique d'achat;
- En publiant des rapports trimestriels à l'instar des sociétés cotées en bourse;
- En tenant une assemblée annuelle publique;
- En tenant une rencontre annuelle avec chacun des organismes de désignation;
- En rencontrant les exigences financières des prêteurs obligataires et du syndicat bancaire.

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

■ **Comité consultatif sur le climat sonore :**

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

■ **Comité consultatif des compagnies aériennes :**

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

■ **Comité des exploitants de l'aéroport :**

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

■ **Plan directeur :**

Toute modification au plan directeur de l'un ou l'autre aéroport doit faire l'objet de consultations auprès de divers groupes selon ce qu'ADM juge approprié mais devant obligatoirement inclure le Comité consultatif communautaire. Une fois les commentaires reçus, le projet de modification doit ensuite être déposé auprès du ministre des Transports.

■ **Plan d'utilisation des sols :**

Un plan de consultation doit être déposé auprès de Transports Canada préalablement à toute modification du plan, ces consultations devant être effectuées auprès de divers organismes, instances, ministères selon ce qu'ADM juge approprié mais obligatoirement auprès du Comité consultatif communautaire. Une demande d'approbation des modifications envisagées doit ensuite être déposée auprès du ministre des Transports.

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

- En consultant le site Web d'Aéroports de Montréal à l'adresse www.admtl.com;
- En composant les numéros des renseignements généraux (514-394-7377 ou 1-800-465-1213);
- En remplissant une carte-commentaires disponible en différents endroits dans l'aérogare;
- Le public voyageur peut également faire part de ses commentaires, questions ou suggestions soit par téléphone (514-633-3351), soit par télécopieur (514-633-3068) ou encore par courriel (yulclientele@admtl.com);
- En communiquant par écrit avec les Affaires publiques.

De plus, Aéroports de Montréal procède à des sondages sur une base continue afin de s'assurer que les services aéroportuaires répondent adéquatement aux attentes des clients; quelque 2 000 passagers sont interviewés chaque trimestre sur différents aspects du service à la clientèle.

Lignes directrices en matière de régie d'entreprise

La Bourse de Toronto (TSX) a adopté en 1995 des lignes directrices en matière de régie d'entreprise. Le tableau ci-dessous compare les pratiques existantes chez Aéroports de Montréal avec les lignes directrices du TSX.

Comparaison entre les pratiques d'Aéroports de Montréal et les lignes directrices du TSX

Lignes directrices du TSX	Conformité	Commentaires
1 Le conseil d'administration de chaque société devrait assumer explicitement la responsabilité de gérance de la société et, dans le cadre de la responsabilité générale de gérance, il devrait assumer la responsabilité des questions suivantes : (a) l'adoption d'un processus de planification stratégique;	X X	<ul style="list-style-type: none"> Le Conseil d'administration passe en revue le plan stratégique annuellement. Le Conseil d'administration passe en revue le processus de planification stratégique ainsi que d'autres aspects importants de l'élaboration du plan stratégique.
(b) l'identification des principaux risques associés à l'entreprise de la société et la prise de mesures assurant la mise en œuvre de systèmes appropriés permettant la gestion de ces risques;	X	<ul style="list-style-type: none"> Le Comité de vérification prend en considération les principaux risques concernant la Société et soumet des recommandations au Conseil d'administration.
(c) la planification de la relève, y compris la désignation, la formation et la supervision des hauts dirigeants;	X	<ul style="list-style-type: none"> Un plan de relève a été élaboré en 2002 dans lequel sont identifiés les candidats potentiels aux principaux postes de haute direction.
(d) une politique de communication de la société;	X	<ul style="list-style-type: none"> La stratégie de communication est approuvée par le Conseil d'administration.
(e) l'intégrité des systèmes de contrôle interne et d'information de gestion de la société.	X	<ul style="list-style-type: none"> Le Comité de vérification passe en revue les mécanismes de contrôle d'entreprise et le Conseil d'administration en surveille l'application.
2 Le conseil d'administration...devrait être composé en majorité de personnes qui sont des administrateurs non reliés.	X	<ul style="list-style-type: none"> Tous les administrateurs sont externes et non reliés, à l'exception du président et chef de la direction.
3 Le conseil sera tenu de divulguer chaque année le fait qu'il est ou non constitué en majorité d'administrateurs non reliés...Le conseil sera aussi tenu de divulguer chaque année l'analyse de l'application des principes à l'appui de cette conclusion.	X X	<ul style="list-style-type: none"> Tous les administrateurs sont régis par un code de conduite et des règlements sur les conflits d'intérêts. Les administrateurs doivent signer des déclarations de conflits d'intérêts annuellement.
4 Le conseil d'administration...devrait nommer un comité d'administrateurs, composé exclusivement d'administrateurs externes, c'est-à-dire d'administrateurs qui ne sont pas membres de la direction, et en majorité d'administrateurs non reliés, et charger ce comité de proposer au conseil de nouveaux candidats aux postes d'administrateur ainsi que d'évaluer les administrateurs régulièrement.	X X X	<ul style="list-style-type: none"> Le Comité de régie recommande des candidats pour des postes d'administrateurs du domaine public. Le mandat du Comité de régie stipule que ses membres ne doivent pas être des cadres. Treize administrateurs sont nommés par des organismes de désignation auxquels le Comité de régie indique les critères stipulés dans les lettres patentes d'ADM.
5 Chaque conseil d'administration devrait mettre en œuvre une marche à suivre par le comité des mises en candidature ou tout autre comité approprié aux fins de l'évaluation de l'efficacité du conseil dans son ensemble, des comités du conseil et de l'apport des différents administrateurs.	X	<ul style="list-style-type: none"> Le Conseil d'administration est en voie de mettre en place une procédure d'évaluation de l'efficacité du Conseil et de ses comités.

Lignes directrices en matière de régie d'entreprise (suite)

Lignes directrices du TSX	Conformité	Commentaires
6 Chaque société devrait, dans le cadre de la marche à suivre pour la nomination de nouveaux administrateurs, fournir un programme d'orientation et de formation à l'intention des nouveaux membres du conseil.	X X	<ul style="list-style-type: none"> • Les nouveaux administrateurs reçoivent une trousse d'orientation complète, une visite et des séances d'information avec des membres de la haute direction. • Le Comité de régie passe en revue le programme d'orientation des nouveaux administrateurs.
7 Chaque conseil d'administration devrait revoir sa taille, afin de déterminer dans quelle mesure le nombre de ses membres influe sur son efficacité, et entreprendre au besoin un programme de réduction du nombre d'administrateurs pour ramener celui-ci à un nombre permettant de prendre des décisions avec plus d'efficacité.	X	<ul style="list-style-type: none"> • En avril 2001, le Conseil d'administration approuvait les règlements 2001-1 et 2001-2 visant à adopter les « Principes d'imputabilité devant le public des administrations aéroportuaires canadiennes » édictés par Transports Canada.
8 Le conseil d'administration devrait revoir le montant de la rémunération et le mode de rémunération des administrateurs afin de déterminer si cette rémunération est adéquate et de s'assurer qu'elle reflète d'une manière réaliste les responsabilités et le risque associés au fait d'être un administrateur efficace.	X	<ul style="list-style-type: none"> • Le Comité de régie recommande le régime de rémunération au Conseil d'administration.
9 Les comités du conseil d'administration devraient généralement être composés d'administrateurs externes, qui soient en majorité des administrateurs non reliés, bien que certains comités du conseil... puissent comprendre un ou plusieurs administrateurs internes.	X	<ul style="list-style-type: none"> • Tous les membres des comités du conseil d'administration proviennent de l'extérieur et sont non reliés.
10 Chaque conseil d'administration devrait assumer expressément la responsabilité de mettre au point la démarche devant être suivie par la société en ce qui concerne les questions de régie d'entreprise ou déléguer cette responsabilité générale à un comité du conseil.	X	<ul style="list-style-type: none"> • L'objectif du Comité de régie est de mettre l'accent sur la régie interne afin de permettre d'accroître le rendement de l'entreprise et de présenter des recommandations quant à l'efficacité du Conseil d'administration.
11 Le conseil d'administration, conjointement avec le chef de la direction, devrait élaborer des descriptions de fonctions relativement aux membres du conseil et au chef de la direction, et y définir les limites des responsabilités de la direction.	X	<ul style="list-style-type: none"> • Elles sont détaillées dans l'Article 22 du Code des Règlements généraux.
En outre, le conseil devrait approuver ou déterminer les objectifs généraux de la société que le chef de la direction doit atteindre.	X X	<ul style="list-style-type: none"> • Le Conseil d'administration passe en revue un plan d'affaires annuel qui établit les objectifs d'entreprise. • Le Conseil d'administration approuve les objectifs généraux de la Société et évalue le rendement du chef de la direction annuellement.

Lignes directrices du TSX	Conformité	Commentaires
<p>12 Chaque conseil d'administration devrait veiller à ce que des structures et des méthodes appropriées assurant l'indépendance du conseil par rapport à la direction soient en place. Ainsi, sur le plan de la structure, le conseil pourrait (i) nommer un président qui n'est pas membre de la direction... ou (ii) prendre d'autres mesures en ce sens, par exemple confier cette responsabilité à un comité du conseil ou à un administrateur, parfois appelé administrateur en chef. Sur le plan des méthodes, on pourrait notamment prévoir des réunions régulières du conseil sans la présence de membres de la direction ou confier expressément à un comité du conseil la responsabilité de l'administration des relations du conseil avec la direction.</p>	<p>X</p> <p>X</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'article 17 du Code des Règlements généraux stipule que le président du Conseil d'administration ne peut être un membre de la direction, et l'article 44 prévoit que le président-directeur général ne peut occuper la fonction de président du Conseil d'administration. • Quelques réunions du Conseil d'administration comprennent une session à laquelle ne peut assister aucun membre de la direction.
<p>13 Le comité de vérification de chaque conseil d'administration devrait être composé uniquement d'administrateurs externes. Le rôle et les responsabilités du comité de vérification devraient être définis avec précision de manière à fournir à ses membres des indications appropriées sur l'étendue de leurs fonctions.</p> <p>Le comité de vérification devrait disposer de voies de communication directe avec les vérificateurs internes et externes lui permettant d'étudier et de discuter au besoin avec eux des questions particulières.</p> <p>Les fonctions du comité de vérification devraient comprendre la surveillance du système de contrôle interne par la direction... il incombe au comité de vérification de s'assurer que la direction s'est bien acquittée de sa responsabilité à cet égard.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<ul style="list-style-type: none"> • On retrouve dans le mandat du Comité de vérification les rôles et les responsabilités de ses membres. • Le Comité est composé d'administrateurs externes et ces derniers sont indépendants. • Le Comité de vérification a un accès illimité au personnel, aux documents de l'administration aéroportuaire ainsi qu'aux vérificateurs externes, et ses réunions comprennent une session avec les vérificateurs à laquelle ne peut assister aucun membre de la direction. • Le Comité s'assure de la mise en place, par la direction, des recommandations des vérificateurs externes relativement au contrôle interne.
<p>14 Le conseil d'administration devrait mettre en œuvre un système permettant à un administrateur donné d'engager un conseiller externe aux frais de la société lorsque les circonstances le justifient. L'engagement du conseiller externe devrait être assujéti à l'approbation d'un comité pertinent du conseil.</p>	<p>X</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Quoiqu'il n'existe actuellement aucune disposition précise à cet effet, le Conseil d'administration peut se prévaloir de tels services au besoin.

Rapport sur les contrats

Conformément aux Principes d'imputabilité de Transports Canada, aux Règlements généraux et à la Politique d'acquisition de biens et services d'Aéroports de Montréal, tous les contrats supérieurs à 90 000 \$ doivent faire l'objet d'un appel d'offres public, à moins que le Conseil d'administration, pour des motifs d'efficacité et de praticabilité, n'en décide autrement. Dans tous les cas, un processus de validation du prix est systématiquement appliqué.

Motifs de dérogation

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

De plus, dans certains cas et pour des motifs de catégorie A ou B, la Société peut aussi procéder à des appels d'offres sur invitation.

CONTRATS DE 1 M\$ ET PLUS

Valeur des contrats	Entrepreneur	Nature du contrat	Motif de l'octroi
15 100 000 \$	Ville de Montréal	Services spéciaux de police et de protection	B
2 055 000 \$	Les systèmes Accessair inc.	Exploitation et entretien des VTP	A
1 800 000 \$	Nasteco inc.	Récupération des chariots à bagages et opération de la consigne vestiaire	A
1 500 000 \$	La cie de carrelage de Montréal Itée	Carreaux de céramique et pierre naturelle	A

CONTRATS DE MOINS DE 1 M\$

Motif de dérogation A

Construction C.A.L. inc., Modification des espaces commerciaux Rue-Montréal – Excel excavation Itée, Concassage de revêtement – Girard & Girard inc., Relocalisation du Localizer et du Glide Path, piste 24D – Les construction Serbec inc., Réaménagement des points de fouille transfrontalier et domestique – Les entreprises d'électricité Rial inc., Réaménagement des points de fouille transfrontalier et domestique – Menuiserie Mont-Royal inc., Fabrication et installation de comptoirs d'enregistrement et Fourniture et installation de stations Reworks et Bag Tagger – Pellemon inc., Opération de la salle à bagages centrale.

Motif de dérogation B

DTI Télécom inc., Déménagement du site informatique et du système téléphonique d'Air Transat – Industrie Fabco inc., Poste d'assistance d'un nouveau stationnement – Lavaltrac équipement inc., Achat de tondeuses frontales – Oracle Corporation Canada inc., Acquisition de licences « serveur » et soutien technique du logiciel Oracle – SimplexGrinnell, Harmonisation des systèmes CCTV et de surveillance.

CONTRATS AYANT FAIT L'OBJET D'UN APPEL D'OFFRES SUR INVITATION

Brock Solutions, Développement et acquisition d'un logiciel d'activation pour étiquettes à bagages enregistrés – Cabana Séguin inc., Production des rapports annuels 2003-2005 – GES Technologie inc., Développement et mise en place d'un programme d'entretien préventif – Les cloisons Corflex inc., Cloisons vitrées mobiles pour les façades commerciales – Les Portes Auto-magique inc., Portes tournantes d'entrée automatisées – Les services électriques Blanchette inc., Système de câblage et structure – Les systèmes intérieurs M.N.J. inc., Système intérieur et travaux connexes pour les façades commerciales – Lochard, Acquisition d'un logiciel de gestion du bruit – Orbi metal construction inc., Ouvrage métallique pour les façades commerciales – Plessi inc., Travaux de menuiserie et ébénisterie pour les façades commerciales – Pompaction inc., Pompes incendie pour système de protection déluge – Relocalisation Quali-T-Plus, Déménagement des biens d'Air Transat et Handlex – Solotech inc., Affichage dynamique à contenu artistique – Westburne Électrique, Lampadaires pour stationnement.



Services passagers réguliers

71 destinations régulières et 44 destinations saisonnières

29 destinations intérieures dont 12 au Québec

Bagotville, QC	Fredericton, NB	Moncton, NB	St-John's, NL
Baie-Comeau, QC	Halifax, NE	Mont-Joli, QC	Toronto, ON
Bathurst, NB	Hamilton, ON	Ottawa, ON	Val d'Or, QC
Calgary, AB	Kingston, ON	Québec, QC	Vancouver, BC
Charlottetown, PE	Kitchener, ON	Roberval, QC	Winnipeg, MB
Chibougamau, QC	Kuujuuaq, QC	Rouyn, QC	
Deer Lake, NL	Kuujuuarapik, QC	Sept-Îles, QC	
Edmonton, AB	La Grande, QC	St-Jean, NB	

24 destinations transfrontalières dans 20 villes

Albany, New York	Dallas-Fort Worth, Texas	Minneapolis-St Paul, Minnesota	Orlando (Sanford), Floride
Atlanta, Georgie	Détroit, Michigan	New York (JFK), New York	Philadelphie, Pennsylvanie
Boston, Massachusetts	Fort Lauderdale, Floride	New York (LGA), New York	Pittsburgh, Pennsylvanie
Charlotte, Caroline du Nord	Hartford, Connecticut	Newark, New York	San Francisco, Californie
Chicago, Illinois	Los Angeles, Californie	Orlando (International), Floride	Washington (Reagan), DC
Cincinnati, Ohio	Miami, Floride		Washington (Dulles), DC
Cleveland, Ohio			

18 destinations internationales dans 13 pays

Amsterdam, Pays-Bas	La Havane, Cuba	Prague, République Tchèque	St-Pierre, St-Pierre- et-Miquelon
Athènes, Grèce	Londres (Heathrow), Royaume-Uni	Puerto Plata, République Dominicaine	Varadero, Cuba
Cancun, Mexique	Mexico, Mexique	Puerto Vallarta, Mexique	Zurich, Suisse
Casablanca, Maroc	Paris (CDG), France	Punta Cana, République Dominicaine	
Cayo Coco, Cuba	Port-au-Prince, Haïti		
Francfort, Allemagne			

16 destinations saisonnières - Été

Bruxelles, Belgique	Lyon, France	Nice, France	Toulouse, France
Le Caire, Égypte	Madrid, Espagne	Paris (Orly), France	Vienne, Autriche
Lisbonne, Portugal	Marseille, France	Ponta Delgada, Portugal	
Londres (Gatwick), Royaume-Uni	Munich, Allemagne	Porto, Portugal	
	Nantes, France	Rome, Italie	

28 destinations saisonnières - Hiver

Acapulco, Mexique	Casa de Campo, République Dominicaine	Panama City, Panama	Santo Domingo, République Dominicaine
Barbade, Barbades	Las Vegas, Nevada (USA)	Pointe-à-Pitre, Guadeloupe	St-Maarten, Antilles Néerlandaises
Camaguey, Cuba	Liberia, Costa Rica	Porlamar, Vénézuéla	Tampa, Floride (USA)
Cayo Largo, Cuba	Managua, Nicaragua	Providenciales, Turks et Caicos	West Palm Beach, Floride (USA)
Fort-de-France, Martinique	Manzanillo, Cuba	San Andres, Colombie	
Holguin, Cuba	Manzanillo, Mexique	San Jose, Costa Rica	
Huatulco, Mexique	Montego Bay, Jamaïque	Santa Clara, Cuba	
Ixtapa-Zihuatanejo, Mexique	Nassau, Bahamas	Santiago, Cuba	

52 transporteurs passagers

17 transporteurs canadiens

Air Canada	Air Inuit - division	First Air	WestJet
Air Canada Jazz	Hydro-Québec	Québecair Express	Zip
Air Creebec	Air Labrador	Quikair	Zoom Airlines
Air Georgian	Air Transat	SkyService	
Air Inuit	CanJet Airlines	Val Air	

18 transporteurs internationaux

Air France	British Airways	KLM	Sata Internacional
Air Plus Comet	Corsair	Lufthansa	Swiss International Air Lines
Air Saint-Pierre	CSA Czech Airlines	Mexicana	Thomas Cook Airlines
All Nippon Airways	Cubana Airlines	Olympic Airlines	
Austrian Airlines	Egyptair	Royal Air Maroc	

17 transporteurs américains

Allegheny Airlines	Chautauqua Airlines	Mesa Airlines	United Express
American Airlines	Comair	Mesaba Aviation	US Airways
American Eagle	Commutair	Northwest Airlines	
Atlantic Coast Airlines	Continental Express	PSA Airlines	
Atlantic Southeast Airlines	Delta Air Lines	Trans States Airlines	

Service fret

25 transporteurs tout-cargo

Air Canada Cargo	Custom Air Transport	Knighthawk Air Express	Ryan Air
Air Georgian	Express Net Airlines	Menlo	UPS
All Canada Express	FedEx	Morningstar	USA Jet Airlines
Ameristar Jet Charter	First Air	Nolinor	Volga-Depnr
Bax Global	ICL Cargo	Prince Edward Air	
Capital Cargo International	Kelowna Flightcraft	Purolator	
CargoJet	Kitty Hawk Air Cargo	Royal Air Freight	

Développement industriel

Zone industrielle de Montréal-Mirabel

10 grandes entreprises

Bombardier Aéronautique	Icon du Canada Inc.	Mirabel-Mecachrome Inc.	Turbomeca Canada Inc.
Bombardier Aéronautique - Services à la défense	L-3 MAS	Laboratoire Technicolor du Canada Inc.	(Groupe Snecma)
GÉ Elano Canada Inc.	Avianor Inc./Mirabel Aéro Service Inc.	TerraElast Ltée	

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**

English copies of this report are available from:

Public Affairs, Aéroports de Montréal

1100 René-Lévesque Blvd. West, Suite 2100, Montréal, Québec Canada H3B 4X8

Telephone: 514 394-7200 – Fax: 514 394-7356 – www.admtl.com

Imprimé au Canada