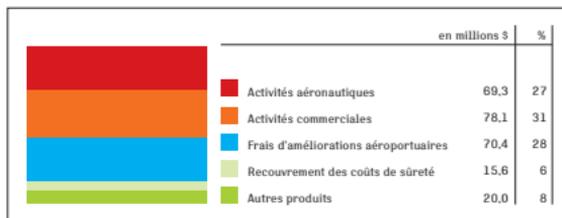


Aéroports de Montréal
vers de
nouveaux
sommets

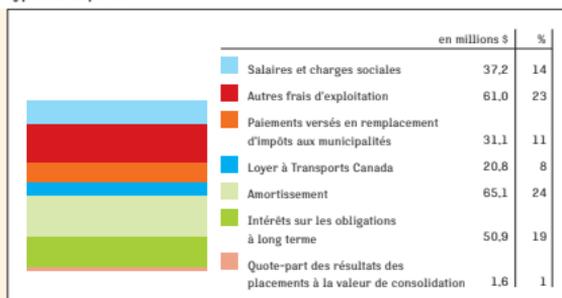
RAPPORT ANNUEL 2005



Sources de revenus



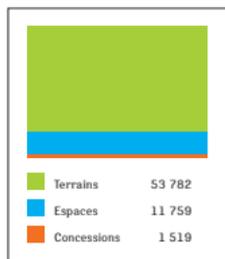
Types de dépenses



ADM

Développement immobilier 2005

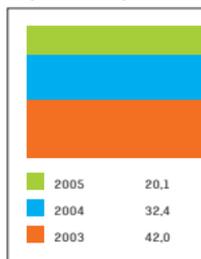
(en mètres carrés)



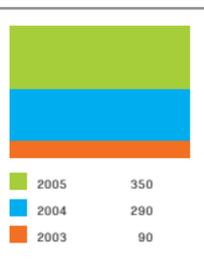
Développement industriel 2003-2005

Investissements générés

(en millions de dollars)



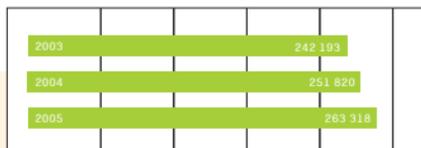
Emplois créés



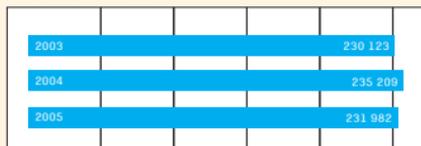
Trafic passagers



Volume de fret



Mouvements d'aéronefs



Aéroports de Montréal **Faits saillants**

Rétrospective financière (en milliers de dollars)	2005	2004	2003	2002	2001
Produits	253 448	239 579	208 386	197 268	182 399
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges	(14 190)	(10 299)	(14 907)	27 192	15 957
BAIIA	103 601	90 795	83 166 ⁽¹⁾	84 341	60 265
Investissements	192 500	320 532	222 801	159 818	79 634

(1) avant considération des éléments non récurrents que sont le règlement du litige du Château de l'Aéroport de Mirabel de 20,7 M\$ et la charge de 5,7 M\$ liée à la restructuration d'Air Canada

PROFIL DE L'ENTREPRISE

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

La mission d'Aéroports de Montréal est triple :

- Assurer la prestation de services aéroportuaires de qualité qui répondent aux besoins spécifiques de la communauté tout en recherchant l'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.

Aéroports de Montréal

Le programme d'agrandissement de Montréal-Trudeau

■ JETÉE TRANSFRONTALIÈRE AVRIL 2003

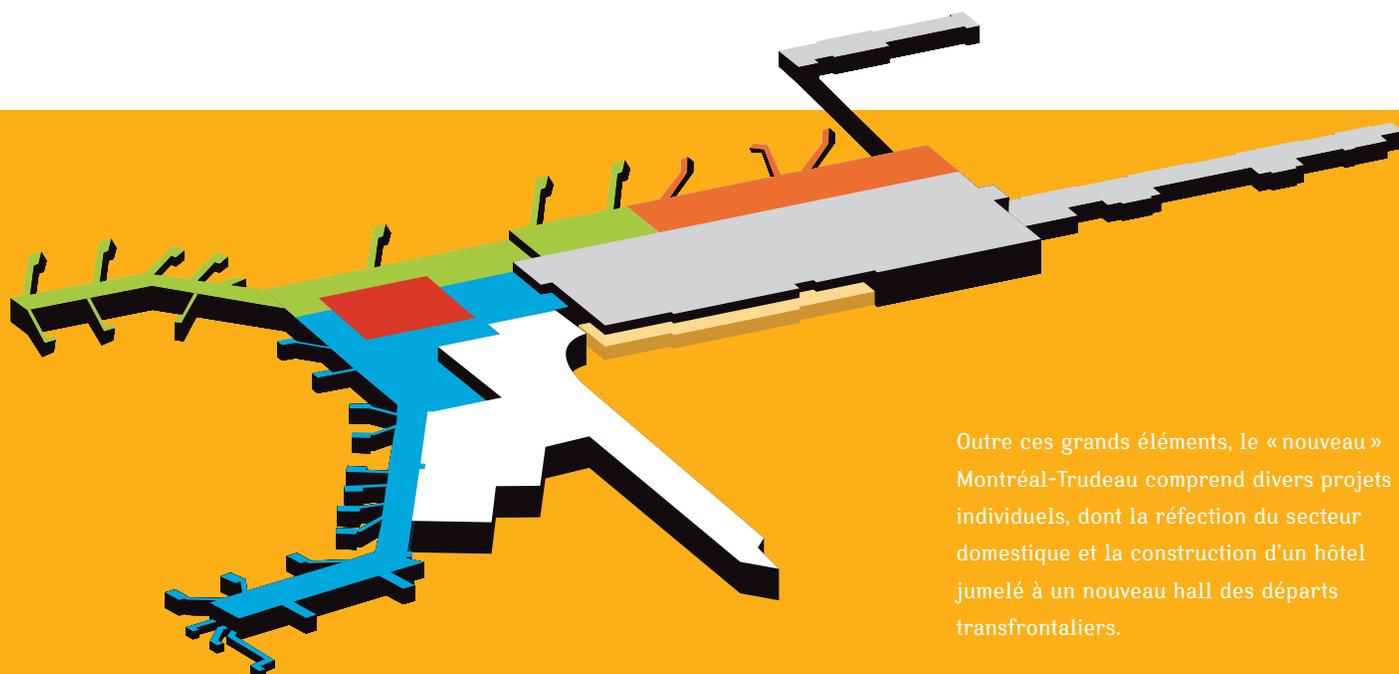
Dotée de 17 portes d'embarquement conçues pour accueillir tous les types d'appareils, cette nouvelle installation ultra-moderne est utilisée pour les vols à destination ou en provenance des États-Unis. Les passagers au départ y accèdent après avoir franchi les douanes américaines. On trouve, à l'intérieur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

■ AGRANDISSEMENT NORD DU BÂTIMENT CENTRAL SEPTEMBRE 2003

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

Conformément à ses orientations stratégiques adoptées en 2002, Aéroports de Montréal entend réussir dans chacun de ses trois 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 stratégique, Aéroports de Montréal compte sur la collaboration de ses 600 employés. Quelque 38 transporteurs passagers et 24 transporteurs tout-cargo relient Montréal à un nombre important d'aéroports dans le monde. En 2005, 10,9 millions de passagers et 263 300 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.



Outre ces grands éléments, le « nouveau » Montréal-Trudeau comprend divers projets individuels, dont la réfection du secteur domestique et la construction d'un hôtel jumelé à un nouveau hall des départs transfrontaliers.

■ **COMPLEXE DES ARRIVÉES INTERNATIONALES**
NOVEMBRE 2004

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.

■ **JETÉE INTERNATIONALE**
JUIN 2005

Construite à l'emplacement de l'ancienne jetée transfrontalière, qui a été démolie, la nouvelle jetée internationale peut accueillir 11 gros porteurs à la fois. Cette jetée est pourvue de salles d'embarquement spacieuses et de services commerciaux complets.

■ **AGRANDISSEMENT DU HALL PUBLIC DES ARRIVÉES INTERNATIONALES**
DÉCEMBRE 2005

Avec sa superficie triplée, le nouveau hall des arrivées internationales se distingue par un plafond plus haut, un patron de colonnes plus espacé ainsi que par la présence de puits de lumière s'ouvrant sur le niveau des départs. Des espaces substantiels ont en outre été aménagés pour accueillir divers services commerciaux.

TABLE DES MATIÈRES

Profil 1 | Message de la direction 2 | 2005 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 | Énoncé des pratiques en matière de régie d'entreprise 47 | Compagnies aériennes et destinations 51 |

Le programme d'agrandissement de Montréal-Trudeau a été parachevé à l'intérieur des budgets et des échéanciers

Aéroports de Montréal

Message de la direction



FAITS SAILLANTS DE L'ANNÉE | 2005 a été une autre année intense, marquée par plusieurs réalisations majeures. Entre autres, le programme d'agrandissement de Montréal-Trudeau a été parachevé à l'intérieur des budgets et des échéanciers; des étapes importantes ont été franchies dans le projet d'amélioration des accès terrestres; une nouvelle vocation a été identifiée pour les anciennes installations passagers de Montréal-Mirabel; enfin, soulignons l'adoption, par le gouvernement du Canada, d'une nouvelle formule de loyer, à la fois plus simple et plus souple, s'appliquant à l'ensemble des administrations aéroportuaires locales du Canada.

Nos principaux indicateurs opérationnels et financiers ont en outre progressé fortement en 2005. Le trafic passagers a augmenté de 5,4 %, nos revenus de 5,8 % et notre BAIIA (excédent des produits sur les charges avant intérêts, impôts, amortissement et déduction de la quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation) de 14,1 %. D'autre part, nos charges d'exploitation, excluant les taxes municipales sur lesquelles nous n'avons pas de contrôle, ont diminué de 4,2 %.



BILAN DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES | Cette bonne performance est, dans une large mesure, le fruit des orientations adoptées par le Conseil d'administration et la direction, ainsi que des actions concrètes déployées de manière rigoureuse par l'entreprise au fil des ans. À ce moment-ci de notre évolution, il y a lieu, pensons-nous, de prendre un certain recul et de regarder le chemin parcouru depuis 2001.

- En dépit de l'impact des événements du 11 septembre 2001, le nombre de passagers accueillis en 2005, soit 10,9 M, représente une croissance de 9,8 % pour la période de cinq ans.
- Les revenus totaux sont passés de 176,8 M\$ en 2000 à 253,4 M\$ en 2005, une augmentation de 43,4 %, et toutes les catégories de revenu ont contribué à cette croissance.
- Les charges d'exploitation, excluant les taxes municipales, ont régressé de 5,1 %, passant de 103,5 M\$ en 2000 à 98,2 M\$ en 2005, et ce malgré l'inflation et la hausse normale des coûts d'exploitation découlant de l'agrandissement de Montréal-Trudeau.
- Le ratio des charges d'exploitation par passager (excluant les taxes municipales), qui était de 10,43 \$ en 2000, est tombé à 9,02 \$ en 2005, ce qui représente une amélioration de 13,5 %.
- Le BAIIA, qui est le meilleur indicateur de notre performance financière et de notre capacité à faire face à nos obligations financières, a progressé de 114,1 % au cours de cette même période, soit de 48,4 M\$ à 103,6 M\$.

James Cherry
Président-directeur général

Pierre Martin
Président du Conseil

Tout en étant méritoire, ce progrès significatif s'imposait afin de satisfaire à nos obligations financières. Comme nous le verrons plus loin, nous avons de bonnes raisons de croire qu'Aéroports de Montréal poursuivra sur sa lancée au cours des prochaines années.

SERVICE À LA CLIENTÈLE | Les importantes améliorations apportées à nos installations aéroportuaires depuis 2001, jointes aux nombreuses mesures organisationnelles et opérationnelles mises en place ces dernières années, se sont traduites par une nette remontée de la qualité du service à la clientèle, comme le confirment nos sondages de satisfaction. En 2005, le taux de satisfaction a encore progressé. Les passagers apprécient notamment l'espace, le confort et la fonctionnalité de la nouvelle jetée internationale, ainsi que la variété des services commerciaux qui y sont offerts. Le nouveau hall public des arrivées internationales, dont les travaux se sont terminés en décembre, a également de quoi plaire aux passagers internationaux ainsi qu'aux accompagnateurs qui viennent à leur rencontre.

Nous sommes fiers de cette évolution, tout en étant conscients que nous pouvons encore faire mieux. Et nous nous y employons. À preuve notre programme en cours pour inculquer une culture de service à la clientèle à Montréal-Trudeau, tant auprès de nos propres employés que chez nos partenaires-opérateurs et nos sous-traitants. Car l'adhésion des compagnies aériennes et des agences gouvernementales est cruciale, en particulier pour la réduction des délais d'attente.

INVESTISSEMENTS ET FINANCEMENT | Les investissements réalisés dans le cadre de nos divers programmes d'immobilisations ont atteint 192,5 M\$ en 2005, ce qui porte le total à 1 065,0 M\$ pour la période 2000-2005. Ceux-ci ont culminé en 2004 à 320,5 M\$ alors que le programme d'agrandissement de Montréal-Trudeau était à son apogée.

Même si l'essentiel du nouveau Montréal-Trudeau est aujourd'hui en place, il reste encore fort à faire, selon nous, avant de pouvoir déclarer « mission accomplie ». Au nombre des projets envisagés pour les prochaines années, citons :

- l'agrandissement du secteur des arrivées domestiques et la rénovation de la jetée domestique existante;
- l'aménagement d'un nouveau secteur des départs transfrontaliers, à proximité de la jetée transfrontalière, avec débarcadère et accès indépendants;
- la construction d'un hôtel de 250 à 300 chambres qui sera érigé au-dessus du nouveau secteur des départs transfrontaliers, dont le financement et l'exploitation seront cependant confiés à un partenaire du secteur privé;
- la relocalisation de la ligne de hangars, afin de dégager de l'espace pour l'expansion éventuelle des jetées transfrontalière et internationale;
- enfin, l'amélioration des accès terrestres, dont il sera question plus en détail ci-dessous.

Rappelons que nos investissements sont financés sans aucune aide gouvernementale. Nous faisons appel à deux sources de fonds : d'une part, les flux de trésorerie provenant des activités aéroportuaires, y compris les frais d'améliorations aéroportuaires, et d'autre part, la dette à long terme.

En 2002, Aéroports de Montréal a mis en place une plate-forme de financement lui ouvrant l'accès aux marchés financiers et le recours à une variété de titres de créance et d'emprunt. Depuis, nous avons émis un total de 1,1 G\$ d'obligations à long terme, dont 300 M\$ en 2005, lesquelles s'avèrent des instruments des plus appropriés pour le financement d'actifs ayant une longue durée de vie.

ENJEUX | Depuis notre arrivée à la barre de l'entreprise, nous nous employons à faire avancer trois dossiers clés, à savoir : le loyer payé à Transports Canada, les taxes municipales versées à la Ville de Montréal et les accès terrestres à Montréal-Trudeau. Or, le premier est aujourd'hui réglé, le troisième est en voie de l'être, tandis que l'enjeu des taxes municipales s'avère plus complexe que prévu.

Le gouvernement fédéral a annoncé en mai 2005 une nouvelle politique de loyer pour les aéroports canadiens. En vertu de cette politique, le loyer sera basé sur les revenus bruts et calculé selon un simple barème progressif de 0 à 12 %. Une période de transition est prévue d'ici la mise en œuvre complète de la formule, en janvier 2010. Pour Aéroports de Montréal, il s'agit là d'un progrès majeur par rapport à l'ancienne formule, qui brimait nos efforts de développement. Selon nos prévisions, nous payerons quelque 100 M\$ de moins en loyer au cours des cinq prochaines années.

En ce qui concerne les taxes municipales, nos nombreuses démarches auprès de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec n'ont toujours pas permis d'en arriver à une entente. Or, si la base de calcul n'est pas changée, nos taxes municipales vont atteindre des niveaux insoutenables, et ce à cause de nos investissements massifs qui augmentent la valeur foncière sur laquelle nous sommes taxés. Il faut savoir que cela augmente nos coûts et nous rend moins compétitifs par rapport à Toronto, qui paie deux fois moins de taxes par passager, et par rapport aux plaques tournantes américaines comme Boston et New York qui, en général, ne paient aucune taxe.

Notre leadership à l'égard de la nécessité et de l'urgence d'améliorer les accès terrestres à Montréal-Trudeau aura finalement porté fruit. Le projet de reconfiguration de l'échangeur Dorval, qui comprend la construction de liens autoroutiers directs avec l'aéroport, devrait en effet aller de l'avant prochainement. Les audiences publiques tenues l'automne dernier auront permis de constater l'existence d'un très large consensus social autour de la solution proposée. Nous remercions le ministère des Transports du Québec, la Ville de Montréal ainsi que le gouvernement du Canada pour leur rôle dans ce projet.

Quant au volet ferroviaire, nous sommes ravis que l'Agence métropolitaine de transport se soit jointe à Aéroports de Montréal et à VIA Rail pour promouvoir un projet commun, à la fois plus englobant et plus économique. Un tel projet conjoint, visant l'amélioration de l'ensemble des services passagers dans l'Ouest-de-l'île, a le potentiel de rallier un maximum d'intervenants et de susciter l'adhésion des différents paliers de gouvernement.

L'AVENIR DE MONTRÉAL-MIRABEL | Par ailleurs, nous veillons à préserver l'avenir de Montréal-Mirabel comme plate-forme aéroportuaire. Lorsque le Conseil d'administration a décidé, en 2002, de regrouper tous les vols passagers à Montréal-Trudeau afin d'accroître l'efficacité du système, nous avons pris un certain nombre d'engagements à l'égard de Montréal-Mirabel, dont celui de maintenir l'aéroport en activité et d'y développer de manière accélérée le fret aérien et l'immobilier industriel. Or, ces engagements ont été respectés, comme en témoignent les 24 transporteurs tout-cargo et les quelque 3 500 emplois qu'on y trouve aujourd'hui.

D'autre part, les efforts de la Société pour identifier une nouvelle vocation pour les anciennes installations passagers de Montréal-Mirabel ont réussi. Nous avons trouvé en I-Parks-Oger International un partenaire de tout premier calibre. Non seulement son projet de parc récréo-touristique satisfait à toutes nos attentes, mais il a été accueilli favorablement par la Ville de Mirabel et complète bien l'offre touristique de la région des Laurentides.

Nous réitérons qu'il s'agit d'un investissement entièrement privé, dont la première phase est évaluée à 100 M\$. Le consortium français nous a présenté un plan d'affaires qui démontre la viabilité à long terme du projet.

Pour Aéroports de Montréal, ce projet a l'avantage de mettre en valeur l'ensemble des composantes du complexe d'aérogare. Comme le consortium prendra à sa charge tous les coûts afférents aux immeubles, nous réaliserons des économies récurrentes. De plus, nous percevrons un loyer qui sera progressif au cours des premières années pour atteindre ensuite un taux fixe. Enfin, la durée du bail – 25 ans avec deux options de 5 ans – a été établie en fonction d'un retour éventuel des vols passagers à Montréal-Mirabel.

REMERCIEMENTS | Toutes ces réalisations n'auraient été possibles sans le concours dynamique de toute l'équipe d'Aéroports de Montréal, à savoir les membres du Conseil d'administration et du Comité consultatif communautaire, la direction et l'ensemble des employés. Nous les remercions tous très sincèrement de leur engagement et de leur collaboration, et les félicitons encore pour les excellents résultats obtenus.

Le président du Conseil,



Pierre Martin

Le président-directeur général,



James Cherry

2005 a été une autre année intense,
marquée par plusieurs réalisations majeures

Aéroports de Montréal

2005
en bref



NOUVEAU TREMPLIN VERS LE MONDE

La nouvelle jetée internationale de Montréal-Trudeau a accueilli ses premiers passagers le 8 juin 2005. Le vol 87 de Swiss, en partance pour Zurich, a été le premier vol transatlantique à utiliser la nouvelle jetée dotée de 11 portes d'embarquement avec accès direct aux avions. La nouvelle installation est aménagée spécialement pour les gros porteurs utilisés sur les routes internationales, y compris l'Airbus A380.

RELAXER ET SE DIVERTIR À MONTRÉAL-TRUDEAU

Les passagers de Montréal-Trudeau, et en particulier ceux en partance pour l'Europe ou le Sud, disposent d'un choix élargi de services commerciaux conçus pour agrémenter leur passage à l'aéroport. Au nombre des nouvelles boutiques inaugurées en 2005 dans la zone internationale, YUL Spa dispense une gamme complète de soins corporels et esthétiques et la boutique Espace des artisans propose des objets originaux fabriqués par des artisans de chez nous.

UN PROJET STRUCTURANT POUR LA RÉGION DE MIRABEL

Fidèle à son engagement, Aéroports de Montréal a identifié une nouvelle vocation pour les anciennes installations passagers de Montréal-Mirabel. Le consortium français I-Parks—Oger International projette d'y implanter un centre récréo-touristique de calibre international. Nommé Rêveport, ce projet dont la première phase est évaluée à 100 M\$ viendra renforcer l'offre touristique de la région des Laurentides, en plus de créer des centaines d'emplois et de générer d'importantes retombées économiques régionales.

FIN DU PROGRAMME D'AGRANDISSEMENT DE L'AÉROGARE

Avec l'ouverture de la nouvelle jetée internationale et du nouveau hall public des arrivées internationales, le programme d'agrandissement de l'aérogare Montréal-Trudeau a été parachevé, et ce à l'intérieur de l'échéancier et du budget et sans aucun arrêt des opérations. Plusieurs projets de construction complémentaires sont néanmoins prévus au cours des prochaines années, comme la construction d'un hôtel intégré à l'aérogare et la mise à niveau du secteur domestique.



Ministère des Transports du Québec

SURFER EN ATTENDANT L'AVION

Grâce au réseau sans fil mis en place dans le cadre du partenariat conclu avec Bell Canada en 2005, les passagers de Montréal-Trudeau ont maintenant un accès à Internet haute vitesse à partir de leur ordinateur portable ou de leur assistant personnel numérique, et ce partout dans l'aérogare. Le service Wi-Fi est offert par la firme Opti-Fi, présente dans quelque 30 aéroports en Amérique du Nord, dont neuf au Canada.

RECONFIGURATION DE L'ÉCHANGEUR DORVAL

La nouvelle configuration proposée pour l'échangeur Dorval a fait l'objet d'audiences publiques l'automne dernier sous les auspices du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Les mémoires soumis étaient, dans l'ensemble, très favorables aux aménagements proposés, qui comprennent notamment des liens autoroutiers directs avec l'aéroport Montréal-Trudeau. Dans son rapport rendu public le 13 mars dernier, la commission conclut que la solution proposée aurait des retombées positives sur l'aménagement urbain et le potentiel de développement de la ville de Dorval en plus d'améliorer l'accès à l'aéroport ainsi que la fluidité et la sécurité de la circulation.



Le trafic passagers à Montréal-Trudeau a progressé de 5,4 % en 2005 pour atteindre un nouveau sommet de 10,9 millions de passagers embarqués/débarqués

TRAFIC | Le trafic passagers à Montréal-Trudeau a progressé de 5,4 % en 2005 pour atteindre un nouveau sommet de 10,9 millions de passagers embarqués/débarqués. La hausse du prix du pétrole ainsi que l'impact des ouragans Katrina et Rita sur certaines destinations ont quelque peu refroidi l'enthousiasme des voyageurs dans les derniers mois de l'année. Sans ces événements, la croissance aurait été encore plus marquée.

Le trafic international, qui compte pour 32 % du trafic à Montréal, a connu la plus forte augmentation, soit 9,3 %. L'appréciation du dollar canadien a notamment favorisé les voyages vers l'Europe et les destinations soleil.

Le trafic transfrontalier, qui représente 27 % du total, a crû de 4,7 % en 2005 grâce, entre autres, à une tarification avantageuse pratiquée sur certains marchés. À l'échelle canadienne, l'année 2005 a été marquée par une tendance à la baisse du nombre d'entrées de voyageurs américains au Canada. Cette baisse a cependant été contrebalancée par un plus grand nombre de Canadiens qui se sont rendus chez nos voisins du sud.

Malgré la cessation des activités de Jetsgo en mars 2005 et l'ajustement à la hausse des prix des billets d'avion sur les principales routes intérieures, le secteur domestique a enregistré une hausse de 2,9 %, alors que sa part du trafic total s'est établie à 41 %.

TRANSPORTEURS ET DESTINATIONS | Air Canada et Air Transat, nos deux principaux transporteurs, ont consolidé leur desserte à Montréal-Trudeau en 2005. WestJet a vu le renouvellement de son entente commerciale avec Air Transat pour le transport de passagers vers certaines destinations soleil. Le transporteur à bas coûts Zoom, opérateur de vols pour Go Travel Direct, a intensifié sa présence sur le secteur international. Malgré les difficultés financières de certains, les transporteurs américains ont de leur côté maintenu de bonnes dessertes vers les États-Unis. Enfin, un nouveau transporteur russe, Transaero, offre une liaison directe sur Moscou depuis juin 2005.



Les passagers apprécient l'espace, le confort et la fonctionnalité de la nouvelle jetée internationale inaugurée en juin dernier.

Outre Moscou, Manchester (Royaume-Uni), La Ceiba (Honduras), San Juan (Puerto Rico), Mazatlan (Mexique) et Fort Myers (Floride) sont au nombre des nouvelles destinations lancées au cours de l'année. De plus, plusieurs destinations antillaises ainsi que Londres-Gatwick sont désormais desservies à longueur d'année.

MOUVEMENTS AÉRIENS | Les mouvements aériens totaux sur nos deux plates-formes ont diminué de 1,4 %, à 231 982, par rapport à 2004. Selon les données de Nav Canada, l'ensemble des grands aéroports canadiens a vu le nombre de ses mouvements baisser de 0,2 % en 2005, reflétant la tendance des transporteurs à rationaliser leurs fréquences pour réduire leurs coûts.

INNOVATIONS ET TECHNOLOGIES AÉROPORTUAIRES | Aéroports de Montréal a poursuivi le développement et le déploiement de technologies de pointe conçues pour faciliter et accélérer le parcours des passagers à l'aéroport. Sept bornes d'enregistrement libre-service AéroCheck ont été déployées dans l'aérogare au cours de l'année, portant le total à 34. Dans le cadre du projet pilote d'enregistrement en une seule étape actuellement en cours pour le secteur transfrontalier, un logiciel d'activation d'étiquettes de bagages a été implanté avec succès; ce nouveau système, qui est approuvé par l'IATA, génère un code permettant le traitement automatisé et sécuritaire des bagages enregistrés.



Montréal-Trudeau abrite la plus vaste boutique hors taxes du Canada.

Au cours de l'année, 23 nouveaux restaurants, boutiques et services ont été ouverts à Montréal-Trudeau

EXPLOITATION | Le principal défi en 2005 a été de maintenir un niveau de service satisfaisant dans les secteurs en exploitation de l'aérogare où avaient lieu des travaux de rénovation et d'agrandissement majeurs, tels le hall public des arrivées internationales et le stationnement étagé. La mise sur pied d'équipes spéciales pour faciliter le flux des passagers, le déploiement de panneaux de signalisation dynamiques à l'entrée des stationnements, l'aménagement d'un parc de stationnement provisoire ainsi que des campagnes d'information ciblées comptent parmi les mesures mises de l'avant pour mitiger l'impact des travaux.

Maintenant que les grands travaux sont terminés, Aéroports de Montréal a entrepris de revoir toute la signalisation intérieure et extérieure à Montréal-Trudeau, ainsi que les systèmes d'information aux passagers. Des changements organisationnels ont également été apportés afin que des services d'accueil et d'information soient disponibles aux passagers 24 heures sur 24 à l'aérogare.

Dans une optique à plus long terme, des normes de service à la clientèle ont également été élaborées puis partagées avec l'ensemble des employés à l'occasion de séances de formation. L'objectif de ce programme, dont le thème est « Un sourire donne des ailes », est d'inculquer une véritable culture de service chez Aéroports de Montréal avant de l'étendre aux sous-traitants et autres opérateurs actifs sur les sites aéroportuaires.

Enfin, un nouveau camion-incendie doté d'un bras articulé télescopique a été mis en exploitation à Montréal-Trudeau. Grâce à sa pique hydraulique, le STRYKER peut percer la carlingue d'un avion en feu et ainsi intervenir plus efficacement et plus rapidement à l'intérieur de celle-ci.

NOUVEAUX PRODUITS ET SERVICES | Au cours de l'année, 23 nouveaux restaurants, boutiques et services ont été ouverts à Montréal-Trudeau, dont 20 à proximité des salles d'embarquement. Au nombre de ceux-ci, une nouvelle boutique hors taxes de 1 229 mètres carrés, ce qui en fait la plus grande du Canada, a été mise à la disposition des voyageurs en partance pour l'international. L'AéroShopping a démarré en force dans la nouvelle jetée internationale avec six boutiques spécialisées offrant des



Un sourire donne des ailes.

Chez Aéroports de Montréal,
le service à la clientèle
s'accompagne d'un sourire.

produits québécois et canadiens, de même qu'une boutique d'accessoires et deux kiosques à journaux. La liste des nouveaux services comprend également cinq nouveaux restos-bars, un spa ainsi que des comptoirs de change et de remboursement de taxes.

À la fin de 2005, l'aérogare de Montréal-Trudeau comptait un total de 32 boutiques, 20 restaurants et bars ainsi que 16 services commerciaux divers, sans oublier les services de location de voitures maintenant relogés dans un nouvel édifice spacieux situé dans le stationnement étagé. Il s'agit là d'une amélioration notable par rapport à il y a quelques années.

Par ailleurs, une entente a été conclue avec Bell Canada relativement à la prestation de services de télécommunications de pointe auprès de la communauté aéroportuaire et une autre avec Astral Média Affichage relativement au déploiement de 80 écrans de divertissement dans les salles d'embarquement.

Enfin, un programme de paiement automatisé VIP a été développé à l'intention des usagers fréquents du service ValetParc.

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE | Les sondages menés trimestriellement auprès de quelque 7 000 passagers par année ont permis de constater une amélioration du niveau de satisfaction de la clientèle. Pour l'ensemble de l'année 2005, la satisfaction globale s'est établie à 3,40 sur 4, en hausse de 3,0 % par rapport à 2004 (3,30). Cette remontée reflète la transition de passagers « assez satisfaits » à « très satisfaits ». Les indicateurs de service qui ont affiché la plus forte hausse sont l'ambiance dans l'aérogare; la propreté en général; la variété des restaurants; et le temps d'attente aux douanes canadiennes.



Aéroports de Montréal a accueilli
Nolinor Aviation à Montréal-Trudeau.

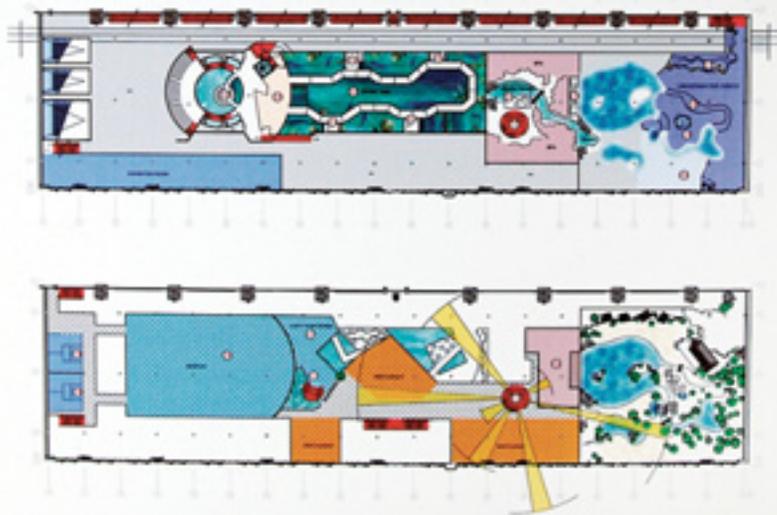
Représentant un investissement initial de 100 millions de dollars, le multiplexe proposé par I-Parks–Oger International constituera une destination ludique et éducative ouverte à longueur d’année

REDÉVELOPPEMENT DU COMPLEXE D’AÉROGARE DE MONTRÉAL-MIRABEL | Le fait saillant de 2005 pour le secteur Fret aérien et développement industriel a été la conclusion d’un protocole d’entente avec le consortium français I-Parks–Oger International relativement à l’implantation d’un parc thématique intérieur d’envergure internationale dans les anciennes installations passagers de Montréal-Mirabel. L’entente signée à la fin de décembre et annoncée en février 2006 est l’aboutissement d’un long processus de démarchage, de sélection et de négociation entrepris en avril 2004.

Représentant un investissement initial de 100 millions de dollars, le multiplexe proposé constituera une destination ludique et éducative ouverte à longueur d’année. Les visiteurs y trouveront plusieurs attractions qui inviteront à la détente, au voyage imaginaire et à la découverte, dont des dômes géodésiques reconstituant des mondes insolites, un aquarium géant avec tunnel en acrylique non déformant, une plage intérieure, un centre de remise en forme, ainsi que diverses activités culturelles et commerciales complémentaires. Le projet utilisera non seulement l’aérogare, mais également l’hôtel, le stationnement étagé et l’édifice administratif. Selon l’échéancier préliminaire, les travaux débiteront d’ici l’été 2006 et le nouveau multiplexe sera ouvert progressivement au public à compter de la fin 2007.

DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL | L’année 2005 a également été très fertile au chapitre des renouvellements de baux et des nouvelles ententes de location d’immeubles et de terrains industriels. Au total, 18 nouvelles ententes ont été signées, 10 ont été renouvelées et 13 ont fait l’objet d’une révision de loyer.

À Montréal-Mirabel, Nolinor Aviation a loué une partie de l’ancienne base d’Air Transat afin d’y implanter un centre de maintenance d’aéronefs. L’Institut de formation en aérospatiale (IFA), qui offre des formations spécialisées de niveau secondaire, collégial et universitaire, s’est installé dans un autre immeuble vacant. Enfin, signalons la venue de la Cinémathèque québécoise à qui Aéroports de Montréal loue des espaces à des fins d’entreposage d’artefacts et de documents cinématographiques.



Un vaste hangar de Montréal-Mirabel a servi à la préparation de Delirium, le nouveau spectacle du Cirque du Soleil.

Photo : Marie-Josée Lareau © 2006 Cirque du Soleil Inc. Costume(s) : Michel Robidas

Bombardier Aéronautique, déjà présente à Montréal-Mirabel, a choisi ce même site pour l'assemblage final de sa future famille *C-Series*. Aéroports de Montréal a bon espoir que ce projet actuellement en veilleuse pourra être lancé lorsque les conditions du marché le permettront.

Du côté de Montréal-Trudeau, Transport M.B. International a construit et exploite maintenant un nouveau centre de logistique sur un terrain ayant façade sur Côte-de-Liesse.

La Société a aussi entrepris d'examiner divers scénarios d'aménagement des lots inoccupés situés en périphérie du site aéroportuaire de Montréal-Trudeau, étant donné l'intérêt grandissant du marché immobilier industriel pour ces terrains de grande superficie bénéficiant d'une localisation avantageuse.

FRET AÉRIEN | Au total, quelque 263 300 tonnes de marchandises diverses ont transité par les aéroports de Montréal en 2005, ce qui représente une hausse globale de 4,6 % par rapport à l'année précédente. De ce nombre, Montréal-Mirabel a traité 117 800 tonnes, soit 3,7 % de plus qu'en 2004, et ce en dépit du transfert d'Air Transat à Montréal-Trudeau, tandis que le volume à Montréal-Trudeau a atteint 145 500 tonnes, en hausse de 5,2 %.

Cette performance s'explique notamment par le fait que Montréal-Mirabel a servi de base aérienne à plusieurs opérations humanitaires de grande envergure, en plus d'attirer plusieurs vols tout-cargo nolisés. La croissance continue des intégrateurs actifs à Montréal-Mirabel a également contribué à cette bonne performance.

Par ailleurs, un comité conjoint composé de représentants d'Aéroports de Montréal et des transporteurs cargo a été mis sur pied afin de servir de forum de discussion et de favoriser l'essor de l'industrie dans le meilleur intérêt des deux parties.



La nouvelle jetée internationale, dotée de 11 portes d'embarquement, a été ouverte au public voyageur en juin, à temps pour le début de la haute saison

PROGRAMME D'AGRANDISSEMENT DE MONTRÉAL-TRUDEAU | Le programme d'agrandissement de Montréal-Trudeau lancé en 2000 et redéfini en 2004 a été achevé. À la fin de l'année, les principaux éléments du « nouveau » Montréal-Trudeau étaient ainsi tous en place et ce, avec plusieurs mois d'avance par rapport à l'échéancier.

La nouvelle jetée internationale, dotée de 11 portes d'embarquement, a été ouverte au public voyageur en juin, à temps pour le début de la haute saison. Les travaux de 2005 ont porté sur la finition intérieure et l'aménagement des espaces commerciaux. De plus, la section ouest de l'aéroquai, qui servait jadis pour les vols internationaux, a été démolie, et le tablier s'étendant entre celle-ci et la jetée internationale a été bétonné.

Un autre projet majeur a consisté dans l'agrandissement et l'harmonisation architecturale du hall public des arrivées internationales, lieu de rencontre des passagers arrivants et de leurs accompagnateurs. Le nouveau hall, dont la superficie a été triplée en récupérant des espaces de l'ancien secteur des douanes secondaires, se distingue par un plafond plus haut, un patron de colonnes plus espacé ainsi que par la présence de puits de lumière s'ouvrant sur le niveau des départs. Des espaces substantiels ont en outre été aménagés pour accueillir divers services commerciaux.

Enfin, l'agrandissement nord-est, qui abrite notamment les portes 47 à 49 aujourd'hui utilisées pour les vols domestiques, a été amené à sa configuration définitive avec l'installation des passerelles d'embarquement. Rappelons que pendant la construction de la jetée internationale, cette section avait été utilisée pour les départs de gros porteurs en stationnement éloigné.

PROGRAMME DE MAINTIEN ET D'AMÉLIORATION | Divers projets d'amélioration et de maintien ont en outre été réalisés à Montréal-Trudeau, à commencer par la modernisation des installations de traitement des bagages sortants pour les vols domestiques et internationaux. Ce projet extrêmement complexe a nécessité l'intégration des anciennes salles à bagages en une seule ainsi que l'installation d'un système



Les nouvelles installations de traitement des bagages sortants sont opérationnelles depuis la fin de l'année.

perfectionné de convoyeurs à haute vitesse, et ce sans interruption des opérations. Grâce à des lecteurs optiques qui décodent les étiquettes à bagages, le tri se fait désormais automatiquement, avec un minimum d'intervention humaine.

Parallèlement, Aéroports de Montréal a terminé la mise en place des installations et des équipements requis pour la détection d'explosifs dans les bagages enregistrés, le tout à la satisfaction de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA).

L'agrandissement du stationnement étagé situé à proximité de l'aérogare a été entrepris, et quelque 650 nouvelles places sur un total de 1 000 avaient été livrées à la fin novembre de manière à aider à faire face à la demande accrue pendant la période des Fêtes.

À Montréal-Mirabel, les travaux ont porté sur la réhabilitation de la piste 06-24 sur deux tiers de sa longueur ainsi que sur la réfection de portions du tablier.

PLANIFICATION | Le projet d'hôtel intégré à l'aérogare de Montréal-Trudeau a progressé en 2005. Un appel de propositions a été lancé auprès de six consortiums pré-qualifiés, avec l'objectif d'identifier un constructeur-opérateur au cours du printemps 2006. Un programme fonctionnel et technique a été préparé pour le nouveau secteur des départs transfrontaliers, qui sera construit en même temps que l'hôtel dont il occupera les deux premiers étages.

En ce qui concerne le secteur domestique de l'aérogare, Aéroports de Montréal planifie une mise à niveau des salles d'embarquement et des passerelles existantes afin de les harmoniser avec les installations des jetées internationale et transfrontalière. La reconfiguration des postes de stationnement permettra aussi d'en ajouter deux de plus afin de permettre d'accueillir treize aéronefs simultanément.

Des études ont été entreprises, de concert avec Nav Canada, relativement à la relocalisation éventuelle du radar RAMP dans le cadre du développement du secteur nord-ouest de l'aéroport. De même, le réseau routier du côté ville est en voie d'être repensé pour l'harmoniser avec le projet d'amélioration des accès terrestres.



La variété et la qualité des candidatures soumises dans le cadre du programme de prix d'excellence 2005 illustrent le climat constructif qui caractérise aujourd'hui l'entreprise

PRIX D'EXCELLENCE | Aéroports de Montréal compte sur la collaboration active de ses quelque 600 employés pour remplir sa mission et atteindre ses objectifs. Afin de reconnaître les contributions de ses employés, la Société a institué il y a trois ans un programme de prix d'excellence. La variété et la qualité des candidatures soumises au cours de la dernière année illustrent le climat constructif qui caractérise aujourd'hui l'entreprise.

Voici les récipiendaires des prix d'excellence 2005 :

- Le prix Esprit d'équipe-groupe est allé à Madeleine Bélair, Marie-Paule Gobeil, Marc Jubinville, Denis Labelle et Marc Vallières, du groupe Planification, Entretien des installations, pour la mise à jour de l'inventaire des installations et des programmes d'entretien préventifs.
- Le prix Esprit d'équipe-individu a été décerné à Serge Payer, coordonnateur de projets, Développement des installations.
- Le prix Innovation et Créativité a été remporté par Blaise Castonguay, Jacques Labrèche et Sylvain Marchand, du groupe Entretien des terrains, pour le développement d'un système réduisant les bris occasionnés aux feux encastrés lors du déneigement des pistes.
- Le gagnant dans la catégorie Mérite environnemental a été Pierre Audette, chef d'équipe, Électricité-air, qui a eu l'idée de remplacer les feux de piste incandescents par des feux à diodes, beaucoup plus efficaces.
- Les électromécaniciens de Montréal-Trudeau – Alain Barabé, Claude Berger, Nathalie Brisson, Philippe-Alexandre Brunet, André Dulude, Benoît Gratton, Jacques Landry, Stéphane Legault, Sylvain Léger, Sylvain Massicotte et Guy Morin – ont mérité le prix Service à la clientèle pour leur excellent travail lors de la mise en service des passerelles Thyssen de la jetée internationale.
- Un prix spécial a été remis à Alice Cole, réceptionniste au siège social, pour ses performances sportives remarquables.



De nombreux employés d'Aéroports de Montréal se sont distingués de diverses façons en 2005.



BÉNÉVOLAT ET DISTINCTIONS PUBLIQUES | Grâce, entre autres, à la collaboration active des représentants syndicaux, la campagne Centraide 2005 a remporté un vif succès : le nombre de donateurs a doublé par rapport à 2004 et le montant recueilli auprès des employés a atteint 36 300 \$, soit 8 100 \$ de plus que l'année précédente. Compte tenu de la contribution corporative, c'est un chèque de 72 600 \$ qui a été remis à l'organisme caritatif. De plus, l'équipe de gestionnaires d'Aéroports de Montréal a prêté main-forte à Moisson Montréal, un organisme parrainé par Centraide, pour la confection de paniers de Noël.

L'édition 2005 du Défi 767, une compétition amicale de tire d'avion qui se tient chaque année à Montréal-Trudeau et à laquelle contribuent un grand nombre de bénévoles, a permis d'amasser près de 28 000 \$ au profit des Jeux olympiques spéciaux du Québec.

Au nombre des employés qui se sont démarqués sur la scène publique, Denys Thibodeau, chef de secteur à la Sûreté aéroportuaire, a reçu la médaille du Grand Samaritain des mains de L'honorable Lise Thibault, Lieutenant-gouverneur du Québec (photo ci-haut), pour son dévouement inconditionnel à la cause du don d'organes.

Aéroports de Montréal a reçu pas moins de cinq prix dans le cadre du concours Airport Marketing and Communications organisé par Airport Council International – North America. Les juges ont mentionné qu'ADM « est réputée pour ses communications au style élégant et moderne, qui sortent de l'ordinaire ».

La Société a aussi été la lauréate du prix Armatura 2005, catégorie projet institutionnel, de l'Institut d'acier d'armature du Québec, pour le rôle du béton armé dans le programme d'agrandissement de Montréal-Trudeau. Les critères d'évaluation portaient non seulement sur l'ampleur du projet et son design, mais aussi sur la sécurité du chantier et le respect des normes environnementales.



L'art sous diverses formes confère un caractère montréalais à l'aérogare de Montréal-Trudeau.



Ministère des Transports du Québec

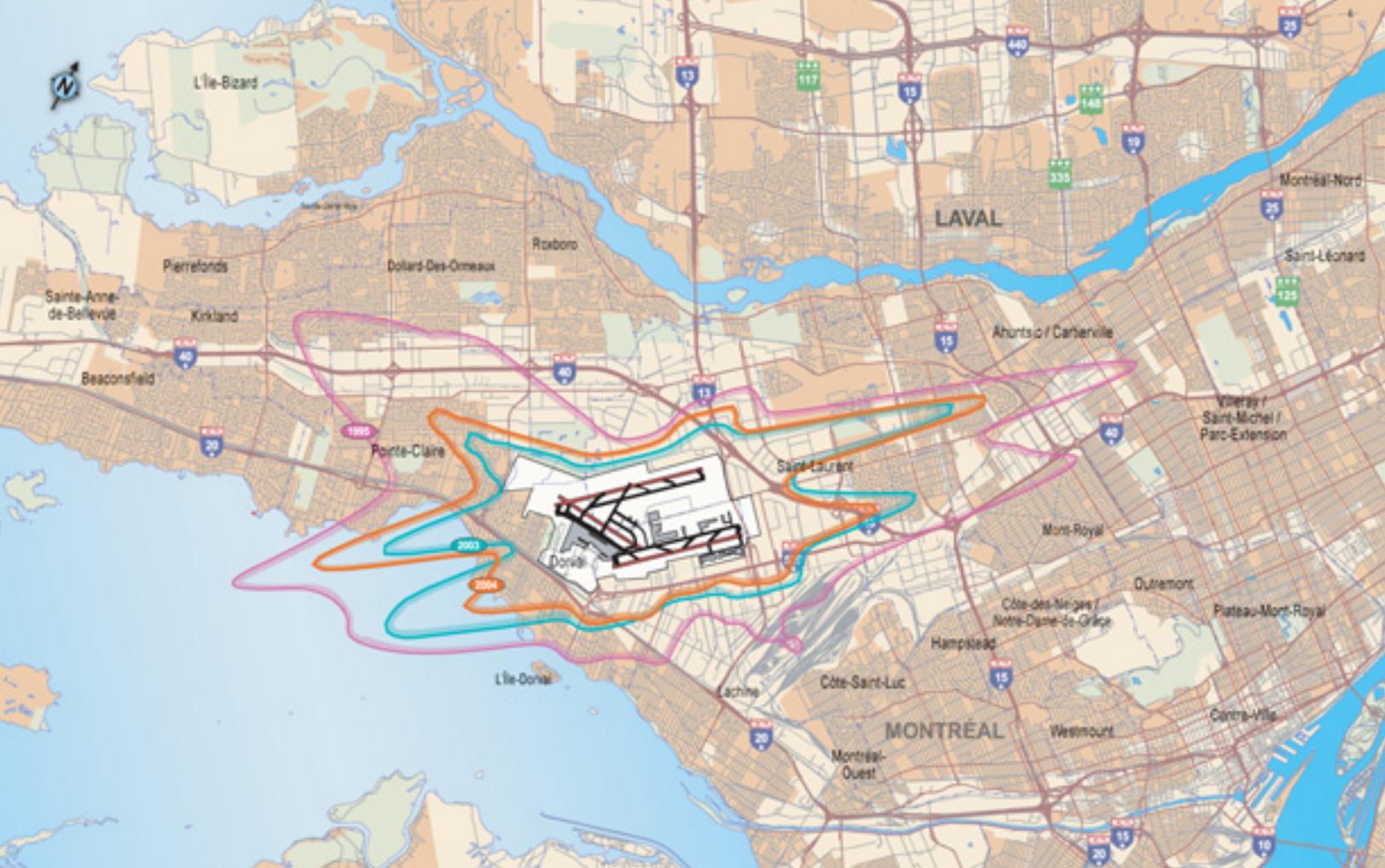
Les dernières courbes de bruit indiquent que la superficie de l'empreinte sonore de Montréal-Trudeau atteignait 34,2 km² en 2004, une réduction d'environ 58 % par rapport à 1995, année de référence

ACCÈS TERRESTRES À MONTRÉAL-TRUDEAU | Aéroports de Montréal a continué de s'acquitter activement de ses responsabilités à l'égard du projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre à proximité de l'aéroport Montréal-Trudeau qui, comme on le sait, comporte un volet routier et un volet ferroviaire.

Suite au dépôt de l'étude d'impact environnemental à la fin de 2004, le projet routier piloté par le ministère des Transports du Québec a fait l'objet d'une évaluation environnementale par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Lors des audiences publiques tenues à l'automne, un total de 21 citoyens ou organismes ont soumis un mémoire et Aéroports de Montréal a présenté les grandes lignes du projet ferroviaire. Le BAPE a remis son rapport au ministre de l'Environnement au début de janvier, tel que prévu dans son mandat.

En ce qui concerne la desserte ferroviaire, les études de faisabilité ont été terminées et un avis de projet a été déposé auprès des autorités environnementales. À la lumière des résultats des études ainsi que des commentaires exprimés lors des audiences publiques, Aéroports de Montréal a entrepris, de concert avec VIA Rail et l'Agence métropolitaine de transport, d'optimiser le projet et de concevoir un réseau ferroviaire commun permettant de répondre à l'ensemble des besoins des passagers de l'Ouest-de-l'île.

CLIMAT SONORE | Les dernières courbes de bruit indiquent que la superficie de l'empreinte sonore de Montréal-Trudeau atteignait 34,2 km² en 2004, une réduction d'environ 58 % par rapport à 1995, année de référence. Le nombre de personnes résidant sous l'empreinte sonore a diminué de 77,3 % depuis 1995, passant de 107 333 à 24 373 personnes. Cette amélioration résulte du retrait des avions bruyants d'ancienne génération et de l'introduction de nouveaux appareils très performants, ainsi que de la mise en œuvre de mesures d'atténuation du bruit. Cependant, la fermeture de la piste 06D/24G pendant plus de cinq mois en 2004, pour permettre de la réhabiliter au complet, a modifié le profil d'utilisation des pistes à Montréal-Trudeau par rapport à 2003, et ainsi entraîné un allongement temporaire de l'empreinte sonore vers certains secteurs habités de Dorval et de Pointe-Claire.



GESTION ENVIRONNEMENTALE | Aéroports de Montréal a souscrit au Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise et s'est engagée à réaliser les actions qui s'appliquent à l'entreprise. À titre d'exemple, dans le cadre du programme d'économie d'énergie, deux projets de gestion de l'éclairage ont été mis en œuvre en 2005 à Montréal-Trudeau :

- remplacement des tubes fluorescents et ampoules énergivores par des systèmes qui consomment moins d'électricité et qui ont une durée de vie plus longue;
- remplacement des feux extérieurs de piste incandescents par des feux à diodes qui consomment 90 % moins d'énergie.

Par ailleurs, la Société a adapté son Système de gestion environnemental (SGE) pour répondre à la nouvelle norme ISO 14001. De plus, elle a poursuivi son virage en mettant l'accent sur la réalisation de programmes d'amélioration de l'environnement.

PROGRAMME D'IDENTITÉ MONTRÉLAISE | Dans le cadre du programme d'identité montréalaise qui vise à conférer un caractère typiquement montréalais aux installations aéroportuaires, une première exposition d'arts médiatiques a débuté en mai 2005 dans le complexe des arrivées internationales, qui devient ainsi un des lieux importants au Canada pour l'expression de cette discipline d'avant-garde. Projetée sur un écran à DEL (diodes électroluminescentes) dans le hall des douanes et sur des écrans vidéo dans la salle de récupération des bagages, elle regroupe des œuvres d'artistes montréalais qui présentent leur ville sous un angle inédit, voire insolite.

Cette initiative s'inscrit dans la même veine que les expositions de photos dans la Rue Montréal et dans le hall public des arrivées internationales. Quatre expositions ont été organisées jusqu'à maintenant, soit : Je suis Montréal, En coulisse, Montréal au quotidien, Je lis Montréal.

En 2004, le nombre de personnes résidant sous l'empreinte sonore était évalué à 24 373, une diminution de 77,3 % depuis 1995.

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

SOMMAIRE FINANCIER

(en millions de dollars)	2005	2004	Écart (%)
Produits	253,4	239,6	5,8
Charges d'exploitation (excluant les paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités)	98,2	102,5	(4,2)
Paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités	31,1	24,0	29,6
Loyer à Transports Canada	20,8	19,5	6,7
BAIIA	103,6	90,8	14,1
Amortissement	65,1	61,0	6,7
Intérêts sur les obligations à long terme	50,9	40,1	26,9
Quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation	(1,6)	(2,9)	(44,8)
Insuffisance des produits sur les charges	(14,2)	(10,3)	37,9
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation (avant variation des éléments du fonds de roulement)	49,4	53,7	(8,0)

APERÇU GÉNÉRAL

Aéroports de Montréal (« ADM ») est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement des aéroports internationaux Montréal-Trudeau et 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, amortissement et déduction de la quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation) comme le meilleur indicateur de sa performance financière.

FAITS SAILLANTS

Investissements

Au cours de 2005, la Société a poursuivi la réalisation du programme d'expansion de l'aéroport Montréal-Trudeau dans le respect du budget et de l'échéancier. Les travaux ont porté principalement sur le parachèvement de la nouvelle jetée internationale et sur l'aménagement du nouveau hall public des arrivées internationales, installations mises en service respectivement en juin et décembre dernier.

Les investissements totaux de la Société ont atteint 192,5 M\$ en 2005, contre 320,5 M\$ en 2004. De ce montant, 128,5 M\$ sont attribuables au projet d'expansion de Montréal-Trudeau. Les investissements dans les aéroports ont été financés par les flux de trésorerie provenant des activités aéroportuaires, y compris les frais d'améliorations aéroportuaires, (49,4 M\$) et par la dette à long terme (143,1 M\$).

Aéroports de Montréal

Analyse par
la direction

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005

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 de 103,6 M\$ en 2005, une augmentation de 12,8 M\$ ou 14,1 % par rapport à 2004.

N'eût été de l'augmentation des taxes municipales consécutive aux mises en service de nouvelles installations, le BAIIA aurait été supérieur de 7,1 M\$ pour se chiffrer à 110,7 M\$ pour 2005.

Cette excellente performance s'explique principalement par une croissance marquée des revenus, combinée à une diminution des charges d'exploitation (excluant les paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités).

RÉSULTATS

Produits

(en millions de dollars)	2005	2004	Écart (%)
Activités aéronautiques	69,3	64,4	7,6
Activités commerciales	78,1	77,2	1,2
Frais d'améliorations aéroportuaires	70,4	65,9	6,8
Recouvrement des coûts de sûreté	15,6	14,6	6,8
Autres produits	20,0	17,5	14,3
Total des produits	253,4	239,6	5,8

Les produits se sont élevés à 253,4 M\$ en 2005, soit une augmentation de 13,8 M\$ ou 5,8 % par rapport à 2004. Cette croissance s'explique principalement par une hausse de 5,4 % du trafic passagers en 2005.

Activités aéronautiques

Les produits tirés des activités aéronautiques se sont élevés à 69,3 M\$ en 2005, en progression de 4,9 M\$ ou 7,6 % par rapport à 2004. Ces revenus se composent des droits d'atterrissage et de redevances générales d'aérogare perçus des sociétés aériennes et représentent 27,3 % (26,9 % en 2004) 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 2004 à Montréal-Trudeau.

Activités commerciales

Les produits tirés des activités commerciales se sont élevés à 78,1 M\$ en 2005, en hausse de 0,9 M\$ ou 1,2 % par rapport à 2004. 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 30,8 % (32,2 % en 2004) de l'ensemble des revenus d'ADM. L'écart est principalement attribuable à l'augmentation des redevances provenant des nouvelles boutiques et concessions de la nouvelle jetée internationale ouverte en juin 2005.

Frais d'améliorations aéroportuaires

Les produits tirés des frais d'améliorations aéroportuaires ont totalisé 70,4 M\$ en 2005, en progression de 4,5 M\$ ou 6,8 % par rapport à la même période l'an dernier, et ce, en raison de l'augmentation du trafic. Ces revenus représentent 27,8 % (27,5 % en 2004) de l'ensemble des revenus d'ADM, et sont entièrement affectés au financement des améliorations aéroportuaires.

Aéroports de Montréal

Analyse par la direction

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005

Recouvrement des coûts de sûreté

Les produits tirés du recouvrement des coûts de sûreté se sont élevés à 15,6 M\$ en 2005, en progression de 1,0 M\$ ou 6,8 % par rapport à la même période l'an dernier, et représentent 6,2 % (6,1 % en 2004) 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 20,0 M\$ en 2005, en progression de 2,5 M\$ ou 14,3 % par rapport à la même période l'an dernier. Ces revenus représentent 7,9 % (7,3 % en 2004) de l'ensemble des revenus d'ADM et proviennent principalement de la location de biens fonciers, des revenus d'intérêt et de la récupération des taxes foncières auprès des sociétés aériennes pour l'utilisation des espaces communs. L'augmentation notée en 2005 est principalement attribuable à la hausse des revenus des biens fonciers.

Charges d'exploitation

(en millions de dollars)	2005	2004	Écart (%)
Salaires et charges sociales	37,2	40,8	(8,8)
Autres charges d'exploitation (excluant les paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités)	61,0	61,7	(1,1)
Paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités	31,1	24,0	29,6
Total des charges d'exploitation	129,3	126,5	2,2

Les charges d'exploitation se sont élevées à 129,3 M\$ en 2005, soit une augmentation de 2,8 M\$ ou 2,2 % par rapport à 2004. Il est important de souligner que sans la hausse de 7,1 M\$ des paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités, les charges d'exploitation auraient diminué de 4,3 M\$ ou 4,2 % par rapport à la même période l'an dernier.

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales sont passés de 40,8 M\$ en 2004 à 37,2 M\$ en 2005, soit une diminution de 3,6 M\$ ou 8,8 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette baisse est principalement attribuable aux indemnités de départ non récurrentes versées en 2004 et à la diminution des effectifs consécutive à la fermeture de l'aérogare de Montréal-Mirabel en novembre 2004.

Autres charges d'exploitation

Les autres charges d'exploitation ont atteint 61,0 M\$ en 2005, en diminution de 0,7 M\$ ou 1,1 % par rapport à 2004. Cette baisse s'explique principalement par les économies découlant de la fermeture de l'aérogare de Montréal-Mirabel en novembre 2004, contrebalancées en partie par la hausse des intérêts sur les emprunts à court terme et par l'augmentation des coûts d'exploitation suite à la mise en service de nouvelles installations à Montréal-Trudeau.

Paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités

Les paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités ont atteint 31,1 M\$ en 2005, en hausse de 7,1 M\$ ou 29,6 % par rapport à 2004. Cette augmentation s'explique par la hausse de la valeur foncière de Montréal-Trudeau consécutive aux mises en service effectuées dans le cadre du programme d'expansion. Il est à noter que cette augmentation aurait été plus élevée sans la révision à la baisse de l'évaluation foncière pour l'aérogare de Montréal-Mirabel. Aéroports de Montréal est l'administration aéroportuaire canadienne la plus taxée, payant jusqu'à quatre fois plus par passager que certains autres grands aéroports du pays.

Loyer

Le loyer à Transports Canada s'est chiffré à 20,8 M\$ en 2005, une augmentation de 1,3 M\$ ou 6,7 % par rapport à 2004.

Amortissement

L'amortissement s'est élevé à 65,1 M\$ en 2005, ce qui représente 4,1 M\$ ou 6,7 % de plus qu'en 2004. Cette hausse résulte de la mise en service de plusieurs installations à Montréal-Trudeau, notamment le complexe des arrivées internationales (novembre 2004) et la jetée internationale (juin 2005).

Intérêts sur les obligations à long terme

Les intérêts sur les obligations à long terme se sont élevés à 50,9 M\$ pour l'exercice en revue, soit une hausse de 10,8 M\$ ou 26,9 % par rapport à 2004. Cet écart reflète la variation du montant des intérêts capitalisés aux travaux en cours ainsi que l'émission de la nouvelle série d'obligations en septembre dernier.

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

La quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation dans les filiales d'ADM Capital inc. représente les honoraires professionnels encourus au cours de l'année 2005 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 dans ces sociétés.

PERSPECTIVES FINANCIÈRES POUR 2006

ADM prévoit générer en 2006 un BAIIA d'environ 107 M\$. La Société estime par ailleurs que ses investissements dans ses infrastructures aéroportuaires atteindront quelque 116 M\$ en 2006.

Finalement, la nouvelle formule de loyer annoncée en mai 2005 par le gouvernement fédéral, effective depuis le 1^{er} janvier 2006, permettra de maximiser nos efforts de développement étant donné que, contrairement à l'ancienne formule de loyer, les nouveaux revenus générés pour certaines catégories ne seront pas entièrement versés à titre de loyer.

Aéroports de Montréal

Analyse par la direction

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005

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,

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



James Cherry, FCA
Le 15 février 2006



Charles Massicotte, CA

Rapport des vérificateurs

Aux administrateurs de Aéroports de Montréal

Nous avons vérifié le bilan consolidé de la société Aéroports de Montréal au 31 décembre 2005 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 2005 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 2006

Résultats consolidés

de l'exercice terminé le 31 décembre 2005

(en milliers de dollars)

	2005	2004
	\$	\$
Produits		
Activités aéronautiques	69 361	64 458
Activités commerciales	78 096	77 171
Frais d'améliorations aéroportuaires (note 3)	70 416	65 906
Recouvrement des coûts de sûreté	15 620	14 558
Autres	19 955	17 486
	253 448	239 579
Charges d'exploitation		
Salaires et charges sociales	37 178	40 758
Autres frais d'exploitation	61 126	61 656
Paievements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités	31 072	23 988
Perte (gain) sur la cession d'immobilisations	(54)	67
	129 322	126 469
Excédent des produits sur les charges avant les postes énumérés ci-dessous	124 126	113 110
Loyer à Transports Canada	20 759	19 452
Amortissement des immobilisations	64 741	60 895
Amortissement de frais reportés	364	113
Intérêts sur les obligations à long terme	50 898	40 094
	136 762	120 554
Insuffisance des produits sur les charges avant quote-part des résultats des placements, à la valeur de consolidation	(12 636)	(7 444)
Quote-part des résultats des placements, à la valeur de consolidation (note 11)	(1 554)	(2 855)
Insuffisance des produits sur les charges	(14 190)	(10 299)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Surplus investi en immobilisations consolidé

de l'exercice terminé le 31 décembre 2005

(en milliers de dollars)

	2005	2004
	\$	\$
Solde au début	171 463	181 762
Insuffisance des produits sur les charges	(14 190)	(10 299)
Solde à la fin	157 273	171 463

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Aéroports de Montréal

États financiers
consolidés

Flux de trésorerie consolidés

de l'exercice terminé le 31 décembre 2005
 (en milliers de dollars)

	2005	2004
	\$	\$
Activités d'exploitation		
Insuffisance des produits sur les charges	(14 190)	(10 299)
Éléments hors caisse		
Gain de change	(111)	(300)
Amortissement des immobilisations	64 741	60 895
Amortissement des frais reportés	1 679	1 495
Perte (gain) sur la cession d'immobilisations	(54)	67
Écart entre la charge de retraite et les cotisations versées	(4 227)	(996)
Quote-part des résultats des placements, à la valeur de consolidation	1 554	2 855
	49 392	53 717
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 4)	(3 078)	7 751
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	46 314	61 468
Activités d'investissement		
Encaisse affectée	(7 755)	-
Placements temporaires	(31 147)	19 781
Immobilisations	(210 276)	(290 190)
Cession d'immobilisations	69	109
Frais reportés	(13 387)	(9 065)
Investissement net dans un contrat de location-financement	1 283	1 161
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(261 213)	(278 204)
Activités de financement		
Emprunt bancaire	(21 000)	(30 500)
Montants dus à des sociétés satellites	(2 284)	(817)
Loyer reporté	587	1 030
Produits reportés	28 568	-
Obligations à long terme	300 000	-
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	305 871	(30 287)
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces	90 972	(247 023)
Espèces et quasi-espèces au début	12 113	259 136
Espèces et quasi-espèces à la fin	103 085	12 113
Espèces et quasi-espèces		
Encaisse	10 085	12 113
Placements temporaires	93 000	-
	103 085	12 113

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Bilan consolidé

au 31 décembre 2005

(en milliers de dollars)

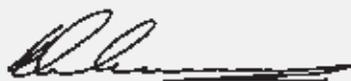
	2005	2004
	\$	\$
Actif		
Actif à court terme		
Encaisse	10 085	12 113
Encaisse affectée (note 5)	34 534	26 779
Placements temporaires (note 6)	124 147	–
Débiteurs (note 7)	39 058	31 593
Investissement net dans un contrat de location-financement (note 8)	813	1 283
Stocks	3 137	2 765
Frais payés d'avance	2 599	2 436
	214 373	76 969
Investissement net dans un contrat de location-financement (note 8)	685	1 498
Immobilisations (note 9)	1 120 676	992 932
Frais reportés (note 10)	43 223	31 515
Placements (note 11)	20 003	22 178
Actif au titre des prestations constituées (note 16)	5 452	1 225
	1 404 412	1 126 317
Passif		
Passif à court terme		
Emprunt bancaire (note 12)	–	21 000
Créditeurs	119 356	132 210
Montants dus à des sociétés satellites, sans intérêt ni modalités de remboursement	1 906	4 301
	121 262	157 511
Obligations à long terme (note 13)	1 100 000	800 000
Produits reportés	28 568	–
Loyer reporté (note 14)	2 180	1 593
Impôts futurs (note 15)	572	572
Intérêts minoritaires, sans participation	575	575
	1 253 157	960 251
Surplus		
Surplus investi en immobilisations	157 273	171 463
Redressements de conversion	(6 018)	(5 397)
	151 255	166 066
	1 404 412	1 126 317

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Pour le conseil,



Pierre Martin,
administrateur



Raymond Deschamps,
administrateur

Aéroports de Montréal

États financiers
consolidés

1 STATUTS ET NATURE DES ACTIVITÉS

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 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 ADM et Travaux publics Canada, un montant à titre de paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités selon la Loi sur les subventions aux municipalités est remboursé à Travaux publics Canada.

2 CONVENTIONS COMPTABLES

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.

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).

Constataion des produits

Les produits provenant des activités aéronautiques, composés 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 comptabilisés comme suit :

- 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 de locaux pour bureaux sont constatés linéairement sur la durée des baux correspondants;
- Les produits de stationnement sont constatés selon l'utilisation des lieux.

2 CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

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 comptabilisés comme suit :

- 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 effectués en remplacement d'impôts aux municipalités relativement aux espaces communs de l'aérogare est constatée selon l'utilisation des lieux.

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.

Placements

Les placements dans les sociétés satellites 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 dans les sociétés satellites 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.

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 %
Immobilisation louée	2,5 %
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 l'emprunt bancaire et les obligations à long terme.

2 CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

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 tous 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 2005 totalisent 220 \$ (342 \$ en 2004).

Les produits tirés des contrats de location-exploitation totalisent 52 263 \$ en 2005 (48 262 \$ en 2004).

Frais reportés

Les frais reportés sont composés principalement des éléments suivants :

- Les frais de financement reliés à la mise en place des obligations à long terme, qui 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 qui sont comptabilisés à titre d'intérêts sur les obligations à long terme;
- Les frais de location, qui sont constitués de coûts de négociation ou de renouvellement de baux et qui 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, qui sont reportés et amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des projets ou qui sont radiés si, par suite d'une modification de circonstances, la direction estime que les projets ne seront pas menés à terme.

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.

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 des régimes de retraite;
- Pour les besoins du calcul du taux de rendement prévu des actifs des régimes, ces actifs sont évalués à leur juste valeur;

2 CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

- La durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs couverts par les régimes de retraite varie de 10 à 14 ans (11 à 14 ans en 2004);
- 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 2005, les dépenses en immobilisations cumulatives d'un montant de 1 202 000 \$ (1 012 000 \$ en 2004) excédaient de 824 000 \$ (704 000 \$ en 2004) 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:

	2005	2004
	\$	\$
Débiteurs	(7 465)	(7 272)
Stocks	(372)	140
Frais payés d'avance	(163)	27
Créditeurs	4 922	14 856
	(3 078)	7 751

Les intérêts versés à même les flux de trésorerie se sont élevés à 55 222 \$ (53 883 \$ en 2004).

Au cours de l'exercice, des immobilisations ont été acquises au coût total de 192 500 \$ (320 532 \$ en 2004). Des décaissements totalisant 210 276 \$ ont été effectués pour l'achat des immobilisations (290 190 \$ en 2004).

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 34 534 \$ (26 779 \$ en 2004), représentant la somme des paiements d'intérêts et de capital des six prochains mois sur les obligations à long terme (note 13).

6 PLACEMENTS TEMPORAIRES

Les placements temporaires de 93 000 \$ ayant, à l'acquisition, une échéance de 90 jours ou moins sont composés d'acceptations bancaires, d'un dépôt structuré et de papiers commerciaux à des taux variant de 3,09 % à 3,85 % et échéant jusqu'en mars 2006.

Les placements temporaires de 31 147 \$ ayant, à l'acquisition, une échéance de plus de 90 jours sont composés d'acceptations bancaires à un taux de 3,85 % et échéant en novembre 2006.

7 DÉBITEURS

	2005	2004
	\$	\$
Comptes clients	24 396	14 065
Acomptes versés en trop sur le loyer	3 625	-
Taxes de vente	494	6 545
Autres	10 543	10 983
	39 058	31 593

8 INVESTISSEMENT NET DANS UN CONTRAT DE LOCATION-FINANCEMENT

	2005	2004
	\$	\$
Paievements minimaux à recevoir en vertu d'un contrat de location-financement	1 642	3 145
Produit de financement non gagné	(144)	(364)
	1 498	2 781
Portion exigible à court terme	(813)	(1 283)
	685	1 498

9 IMMOBILISATIONS

	2005		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Mobilier et équipement	296 490	94 188	202 302
Matériel informatique	34 159	28 684	5 475
Améliorations locatives	1 070 318	231 101	839 217
Immobilisation louée	34 728	9 659	25 069
Machinerie et équipement	24 593	18 075	6 518
Projets d'immobilisations en cours	42 095	-	42 095
	1 502 383	381 707	1 120 676
	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	771 786	189 915	581 871
Immobilisation louée	34 728	8 790	25 938
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

En 2005, les intérêts capitalisés s'élèvent à 8 386 \$ (14 294 \$ en 2004).

10 FRAIS REPORTÉS

	2005		
		Amortissement	Coût
	Coût	cumulé	non amorti
	\$	\$	\$
Frais de financement	35 253	3 303	31 950
Frais de location	8 129	5 813	2 316
Autres	11 050	2 093	8 957
	54 432	11 209	43 223

	2004		
		Amortissement	Coût
	Coût	cumulé	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

11 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, 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 a eu lieu en janvier 2006. L'affaire est en délibéré et il n'est pas possible d'établir avec certitude l'issue du litige.

Sur la base de ce qui précède et des négociations ayant eu lieu au cours des quatre derniers exercices, la direction de la société est d'avis que, au 31 décembre 2005, aucune réduction de la valeur de ces placements n'est nécessaire.

Aéroports de Montréal

Notes
complémentaires
consolidées

au 31 décembre 2005
(en milliers de dollars)

11 PLACEMENTS (suite)

	2005	2004
	\$	\$
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)	21 241	23 635
Quote-part des résultats ^(a)	(1 517)	(1 932)
Redressements de conversion	(607)	(462)
	19 117	21 241
	19 117	21 241
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)	483	1 582
Quote-part des résultats ^(a)	(37)	(923)
Redressements de conversion	(14)	(176)
	432	483
	433	484
Société d'Exploitation de Vatry Europort		
23,31 % des actions avec droit de vote et participantes	453	453
	20 003	22 178

(a) ADMC a enregistré, au cours de l'exercice, sa quote-part des résultats de ADC Affiliate Limited et de ADC & ADMC Management Limited, ces dernières ayant pris en charge des honoraires professionnels.

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.

12 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 2005, la société n'a prélevé aucun montant sur cette facilité de crédit (21 000 \$ en 2004). Il est à noter qu'un montant de 25 157 \$ (25 704 \$ en 2004) est réservé pour le fonds de prévoyance lié à l'exploitation et à l'entretien en vertu de l'acte de fiducie supplémentaire (note 13).

13 OBLIGATIONS À LONG TERME

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

	2005	2004
	\$	\$
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, et dont 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, et dont 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
Obligations de série G, 5,17 %, dont les intérêts sont payables le 17 mars et le 17 septembre de chaque année, débutant le 17 mars 2006 et échéant le 17 septembre 2035	300 000	-
	1 100 000	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 du service de la dette brute supérieur ou égal à 1,25 et un ratio de couverture du service de la dette prévue supérieur ou égal à 1,00. Au 31 décembre 2005, 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 %, de 0,35 % et de 0,245 % par année respectivement pour les obligations de série A, de série B, de série D, de série E et de série G.

Aéroports de Montréal

Notes
complémentaires
consolidées

au 31 décembre 2005
(en milliers de dollars)

13 OBLIGATIONS À LONG TERME (suite)

Les paiements en capital exigibles pour les cinq prochains exercices ainsi que pour les exercices subséquents s'élèvent à :

	\$
2006	-
2007	209
2008	654
2009	1 355
2010	2 120
Années subséquentes	1 095 662

Au 31 décembre 2005, la juste valeur des obligations à long terme s'établit comme suit :

	\$
Série A	166 272
Série B	368 646
Série D	244 268
Série E	178 986
Série G	305 157

14 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 2005, la société excède de beaucoup le montant minimum prescrit en vertu du bail.

Au cours de la durée du bail, Transports Canada s'est engagé 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 engagé 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, soit 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. ADM s'est prévaluée de ce report, qui totalise 2 180 \$. 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 cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2005, Transports Canada a annoncé la révision de la formule de loyer pour les aéroports canadiens, réduisant ainsi le loyer qu'ADM prévoyait devoir verser au cours des prochaines années. Cette nouvelle formule entrera en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2006 et prévoit une période de transition de 2006 à 2009 pour laquelle le loyer est fixé selon des paramètres déjà définis. À compter de 2010, le loyer sera établi en fonction d'un pourcentage progressif variant selon différents paliers de revenus.

15 IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

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

	2005	2004
	\$	\$
Passif		
Placements comptabilisés à la valeur de consolidation	1 505	2 071
Actif		
Avantages fiscaux relatifs aux pertes d'entreprise et à des pertes en capital	1 338	1 513
Avantages fiscaux relatifs aux dépenses de recherche et de développement	79	79
Immobilisations	259	251
	1 676	1 843
Provision pour moins-value (montant susceptible de ne pas être recouvré)	(743)	(344)
	933	1 499
	572	572

La provision pour moins-value se rapporte aux avantages fiscaux relatifs aux pertes d'entreprise, à des 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 2005, la filiale a cumulé des pertes autres qu'en capital disponibles pour réduire le revenu imposable des exercices futurs, qui s'élevaient à 5 374 \$. Ces pertes viennent à échéance à raison de 1 422 \$ en 2006, de 2 127 \$ en 2007, de 641 \$ en 2008, de 296 \$ en 2009, de 354 \$ en 2011, de 362 \$ en 2014 et de 172 \$ en 2015.

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.

16 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 2005, qui est constitué des cotisations de la société à ses régimes de retraite capitalisés, s'élève à 6 620 \$ (3 323 \$ en 2004), dont 3 107 \$ versés directement par l'employeur à certains retraités.

Aéroports de Montréal

Notes complémentaires consolidées

au 31 décembre 2005
(en milliers de dollars)

16 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

	2005	2004
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées au début	135 530	121 119
Constitution des prestations	4 857	4 324
Intérêts	8 121	8 055
Prestations versées	(10 075)	(3 456)
Pertes actuarielles	14 425	5 076
Transfert au régime	125	412
Obligation au titre des prestations constituées à la fin	152 983	135 530
Actif		
Juste valeur au début	124 525	114 586
Cotisations patronales	6 620	3 323
Cotisations salariales	1 780	1 822
Rendement réel de l'actif	16 767	7 838
Prestations versées	(10 075)	(3 456)
Transfert au régime	125	412
Juste valeur à la fin	139 742	124 525
Actif au titre des prestations constituées		
Capitalisation - déficit	(13 241)	(11 005)
Solde non amorti - pertes actuarielles	20 691	14 521
Solde non amorti du coût des services passés	1 749	1 927
Solde non amorti de l'actif transitoire	(3 747)	(4 218)
	5 452	1 225

Les principales hypothèses actuarielles utilisées sont les suivantes :

	2005	2004
	%	%
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre		
Taux d'actualisation	5,25	6,00
Augmentation des salaires	3,75	3,75
Coût des prestations pour l'exercice terminé le 31 décembre		
Taux d'actualisation	5,25	6,50
Rendement prévu de l'actif	7,00	7,00
Augmentation des salaires	3,75	4,00

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

	2005	2004
	\$	\$
Constitution des prestations	3 074	2 595
Intérêts	8 121	8 055
Rendement réel de l'actif	(16 767)	(7 838)
Pertes actuarielles sur les obligations	14 425	5 076
Coût des prestations avant ajustements	8 853	7 888
Ajustements - nature à long terme		
Rendement de l'actif	8 189	(198)
Pertes actuarielles	(14 359)	(5 076)
Coût des services passés	178	178
Actif transitoire	(468)	(468)
Coût des prestations constaté	2 393	2 324

16 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

Date des évaluations des régimes à prestations déterminées

La société évalue son obligation 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 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	31 décembre 2005	31 décembre 2006

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

	2005	2004
	%	%
Titres de capitaux propres	64,94	50,96
Titres de créances	34,21	47,26
Autres	0,85	1,78
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 :

	2005	2004
	\$	\$
Juste valeur des actifs du régime	136 856	122 515
Obligation au titre des prestations constituées	151 058	134 238
Situation de capitalisation - déficit	(14 202)	(11 723)

17 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

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

18 ENGAGEMENTS

La société s'est engagée, en vertu de contrats de location-exploitation échéant en 2009, à verser une somme de 2 347 \$ pour des locaux pour bureaux. Les paiements minimums exigibles pour les prochains exercices s'élèvent à 1 094 \$ en 2006, à 698 \$ en 2007, à 512 \$ en 2008 et à 43 \$ en 2009.

19 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.

20 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.



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 et
des ressources humaines
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 Gouin
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
Administrateur de sociétés

1 Membre du Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines
2 Membre du Comité de vérification

Aéroports de Montréal
Les membres
du Conseil
d'administration

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.

Le Conseil d'administration s'est réuni à neuf (9) occasions en 2005. Les aspects les plus importants du plan d'affaires de la Société ont été traités par les membres du Conseil, notamment le dossier des accès terrestres à l'aéroport Montréal-Trudeau, celui du futur hôtel qui sera érigé, également à l'aéroport Montréal-Trudeau, la revitalisation des installations de l'aéroport de Mirabel, la modification de la formule de loyer payable par la Société à Transports Canada et une nouvelle émission d'obligations pour un montant de 300 M\$. Enfin, le Conseil a procédé à la nomination de quatre nouveaux membres au Comité consultatif communautaire ainsi qu'au renouvellement du mandat des membres qui ont manifesté leur intérêt à demeurer en poste.

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

Le Conseil compte deux comités : le Comité de vérification et le Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines.

• 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'immobilisations et l'environnement. Outre ses responsabilités 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 2005, le Comité de vérification a porté une attention particulière à la réalisation du programme d'agrandissement de l'aéroport Montréal-Trudeau, dans le cadre duquel la jetée internationale a été mise en service au mois de juin. Le Comité a par ailleurs analysé et revu le budget d'immobilisations et le budget d'exploitation pour 2006 de manière spécifique et détaillée ainsi que le dossier de financement, qui donnait lieu, au mois de septembre 2005, à l'émission de nouvelles obligations pour un montant de 300 M\$.

• Le Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines

Formé exclusivement d'administrateurs externes, le Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines apporte son appui au Conseil notamment sur les questions relatives à la stratégie de l'entreprise et à son plan stratégique, 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 et des ressources humaines a recommandé le renouvellement du mandat de cinq administrateurs, dont le mandat venait à échéance aux mois de janvier et mai 2005, ainsi que la nomination d'un nouvel administrateur, en vue de combler un poste devenu vacant dès le début de l'année. Le Comité de régie 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 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 maximale de trois ans, renouvelable.

En 2005, le Comité consultatif communautaire s'est réuni à deux reprises et a discuté des 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 l'aéroport de Mirabel. Le Comité a accueilli quatre nouveaux membres dans le courant de l'année, lesquels remplacent des membres dont le mandat se terminait.

LES MEMBRES DU COMITÉ CONSULTATIF COMMUNAUTAIRE

- François Alepin, Alepin Gauthier, Avocats
- Pierre Bellerose, Tourisme Montréal
- Sylvain Berthiaume, CRÉ Montérégie Est
- Jean Bertrand, Ville de Montréal
- Diane Bouchard, CLD Bas-Richelieu
- Christine Caron, Ministère des Transports du Québec
- Sam Elkas, ancien ministre des Transports du Québec, vice-président du Comité
- Marc G. Fortier, Montréal International
- André Gamache, Conférence régionale des élus de Montréal, président du Comité
- Jacques Girard, ancien président de Montréal International
- Michel Labrecque, Festival Montréal en lumière
- Yves Lacroix, Ville de Mirabel
- Pierre Larivée, directeur de l'arrondissement de Dorval-L'île-Dorval
- Raymond Larivée, Delta Hôtels
- André Leclerc, Kéroul
- Michel Thibault, Conseil régional FTQ – Montréal-Métropolitain



Aéroports de Montréal

La direction

43

Avant-plan :

Christiane Beaulieu, vice-présidente, Affaires publiques; James Cherry, président-directeur général.

Arrière-plan :

Jean Teasdale, vice-président, Fret aérien et développement industriel; Charles Massicotte, vice-président, Finances et administration et chef de la direction financière; Sophie Hennion, vice-présidente, Commercial-Passagers; Henri-Paul Martel, vice-président, Ingénierie et construction; Normand Boivin, vice-président, Exploitation aéroportuaire; Marie-Christine Blain, vice-présidente, Affaires juridiques et secrétaire.

Rémunération
des administrateurs
pour l'année 2005

Nom	Présence Conseil d'administration	Présence Comité de régie	Présence Comité de vérification ⁽¹⁾	Honoraires	Jetons	Total
				\$	\$	\$
Jean-Jacques Bourgeault	7	–	1	8 000	6 375	14 375
James Cherry	9	–	–	–	–	–
Armand Couture	9	–	5	8 000	10 625	18 625
Raymond Deschamps Président du Comité de vérification	9	–	5	10 000	10 625	20 625
Richard Drouin Président du Comité de régie	9	6	–	10 000	10 625	20 625
Michèle Gouin	8	–	1	8 000	6 375	14 375
Robert Guay	9	–	1	8 000	7 225	15 225
Isabelle Hudon	7	–	–	8 000	5 100	13 100
Jean-Guy Langelier	7	–	5	8 000	8 925	16 925
Charles Lapointe	8	6	–	8 000	10 625	18 625
Pierre Martin Président du Conseil	8	6	5	60 000	–	60 000
Madeleine Paquin	6	–	1	8 000	5 525	13 525
Raymond Reid	8	–	1	8 000	6 800	14 800
Louis Tanguay	8	6	1	8 000	10 625	18 625
Total				160 000	99 450	259 450

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

Rémunération des dirigeants

Le salaire annuel du président-directeur général et des autres dirigeants varie de 140 000 \$ à 340 000 \$. De plus, une somme de 545 701 \$ a été payée aux cadres en 2005 à titre de boni de performance.

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 reconnue 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
- Identifier un partenaire intéressé à construire et à exploiter 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 preneur 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
- Assurer la mise en œuvre de la 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 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

Note : un sommaire plus détaillé du plan stratégique 2006-2010 est disponible sur le site www.admtl.com.

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 cet égard, 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 contenir, 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 respectant les exigences financières des prêteurs obligataires et du syndicat bancaire.

En sus du travail effectué avec le Comité consultatif communautaire, 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 Saint-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 du Canada.

• **Plan d'utilisation des sols :**

Un plan de consultations doit être déposé auprès de Transports Canada préalablement à toute modification du plan. Ces consultations doivent être effectuées auprès du Comité consultatif communautaire ainsi qu'auprès de divers autres organismes, instances et ministères selon ce qu'ADM juge approprié. 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; près de 2 000 passagers sont interviewés chaque trimestre sur différents aspects du service à la clientèle.

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. Par conséquent, les pratiques existantes chez Aéroports de Montréal se conforment aux normes contenues au Règlement 58-101 (« 58-101 ») et à l'Instruction Générale 58-201 (« 58-201 ») connexe qui exigent qu'une compagnie communique les renseignements sur ses pratiques de régie d'entreprise, tel que présenté dans le tableau ci-dessous.

Obligation d'information en matière de régie d'entreprise	Commentaires
1 a) Fournir la liste de tous les administrateurs indépendants.	Treize des quatorze administrateurs sont désignés par des organismes de désignation et sont indépendants. Voir le tableau en page 44 énumérant les administrateurs.
b) Fournir la liste de tous les administrateurs non indépendants et indiquer les fondements de cette conclusion.	Le seul administrateur non indépendant est James C. Cherry, président-directeur général de la Société.
c) Indiquer si la majorité des administrateurs sont indépendants ou non.	Treize des quatorze administrateurs sont indépendants.
d) Fournir la liste de tous les administrateurs actuellement membres du conseil d'administration d'un autre émetteur assujetti dans un territoire du Canada ou dans un territoire étranger. Indiquer le nom de l'autre émetteur.	Voir la liste apparaissant à la suite du présent tableau.
e) Indiquer si les administrateurs indépendants se réunissent périodiquement en l'absence des membres de la direction. Si oui, indiquer le nombre de réunions de la sorte tenues au cours des 12 derniers mois. Sinon, décrire les mesures prises par le conseil pour favoriser une discussion ouverte et franche entre les administrateurs indépendants.	Le Conseil exerce de temps à autre sa discrétion de siéger sans la présence du président-directeur général.
f) Indiquer si le président du conseil est un administrateur indépendant ou non; fournir son identité et préciser son rôle et ses responsabilités.	Le président du Conseil, monsieur Pierre Martin, est un administrateur indépendant. Son rôle et ses responsabilités sont prévus à l'article 44 du Code de règlements généraux.
g) Fournir le registre des présences de chaque administrateur à toutes les réunions du conseil depuis le début du plus récent exercice financier.	Voir le tableau présenté en page 44.
2 Dévoiler le texte du mandat écrit du conseil. Si le conseil n'a pas de mandat écrit, décrire comment le conseil délimite son rôle et ses responsabilités.	Le Conseil d'administration assume la responsabilité de la gérance de la Société : il assume la responsabilité de la régie d'entreprise et de la reddition de comptes aux instances auxquelles la Société doit faire rapport. Ces responsabilités sont prévues à l'article 22 du Code de règlements généraux.
3 a) Indiquer si le conseil a établi ou non des descriptions de poste écrites pour les postes de président du conseil et les présidents de chaque comité du conseil.	Le poste de président du Conseil est décrit sommairement à l'article 44 du Code de règlements généraux et les présidents des comités assument des fonctions semblables à celles décrites au dit article en regard des comités qu'ils président.
b) Indiquer si le conseil a établi ou non une description de poste écrite pour le poste de chef de la direction.	Le poste de président-directeur général fait l'objet d'une description écrite.

Obligation d'information en matière de régie d'entreprise	Commentaires
<p>4 a) Indiquer les mesures prises par le conseil pour orienter les nouveaux administrateurs au sujet :</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) du rôle du conseil, de ses comités et ses administrateurs; et (ii) de la nature et du fonctionnement de l'entreprise de l'émetteur. 	<p>Les nouveaux administrateurs reçoivent une trousse d'orientation complète, sont conviés à une séance d'information avec des membres de la haute direction et le président du Conseil et effectuent une visite des installations.</p>
<p>b) Si le conseil offre de la formation continue aux administrateurs, décrire les mesures prises.</p>	<p>À l'occasion des réunions tenues par le Conseil, les représentants de la haute direction effectuent de temps à autre des présentations aux administrateurs visant à les tenir informés des plus récents développements dans l'industrie ainsi que dans les normes réglementaires qui régissent cette dernière.</p>
<p>5 a) Indiquer si le conseil a adopté ou non un code d'éthique pour les administrateurs, les dirigeants et les employés. Dans l'affirmative :</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) indiquer comment des tiers peuvent s'en procurer un exemplaire; (ii) indiquer les mesures prises par le conseil pour surveiller la conformité au code, ou, si le conseil n'effectue aucune surveillance de la conformité, comment il veille à son application; et (iii) faire un renvoi à tous les rapports de changements importants déposés au cours des 12 derniers mois en ce qui concerne la conduite des administrateurs ou des dirigeants qui constituent une dérogation au code. 	<p>Le Conseil a adopté des « Lignes directrices en matière d'éthique » auxquelles sont assujettis les administrateurs, les dirigeants et certains employés détenant des postes clés. Les tiers peuvent se procurer copie de ce document en adressant une demande auprès du secrétaire de la Société, à son siège social au 1100, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 2100, Montréal (Québec) H3B 4X8.</p> <p>Les administrateurs, dirigeants et employés assujettis sont tenus de déposer, lors de leur entrée en fonction et par la suite annuellement, une déclaration sur les conflits d'intérêts. Le Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines surveille la conformité aux lignes directrices en matière d'éthique et sous son égide, la direction met en place des mesures visant à assurer le respect, par tous les employés, des meilleures pratiques à cet égard.</p> <p>Aucun changement important n'a été déposé au cours des douze derniers mois en ce qui concerne la conduite des administrateurs ou dirigeants.</p>
<p>b) Indiquer les mesures prises par le conseil pour s'assurer que les administrateurs font preuve d'un jugement indépendant à l'égard des opérations et des accords dans lesquels un administrateur ou un dirigeant a un intérêt important.</p>	<p>Les lignes directrices prévoient que tout administrateur doit déclarer tout intérêt dès qu'il se manifeste. Dans un tel cas, l'administrateur est requis de ne pas assister aux discussions concernant ce sujet et doit s'abstenir de voter sur les résolutions s'y rapportant.</p>
<p>6 a) Décrire le procédé qu'utilise le conseil pour la sélection des nouveaux candidats au conseil d'administration.</p>	<p>Suite à la désignation d'un administrateur par un organisme de désignation, le Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines vérifie que les critères d'admissibilité contenus aux lettres patentes sont respectés et dans l'affirmative, recommande sa nomination au Conseil.</p>
<p>b) Indiquer si le conseil dispose ou non d'un comité des candidatures entièrement composé d'administrateurs indépendants.</p>	<p>Le Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines assume cette responsabilité. Ce comité est entièrement composé d'administrateurs indépendants.</p>
<p>c) Si le conseil dispose d'un comité de nomination, décrire les responsabilités, les pouvoirs et les activités de ce comité.</p>	<p>Le Conseil ne dispose pas d'un comité de nomination : Le Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines assume ce rôle.</p>

Obligation d'information en matière de régie d'entreprise	Commentaires
7 a) Décrire le procédé qu'utilise le conseil pour déterminer la rémunération des administrateurs et des dirigeants de la Compagnie.	Le Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines analyse la rémunération des administrateurs et des dirigeants de la Société afin d'en vérifier le bien-fondé en s'appuyant sur des études externes permettant de comparer la Société à des entreprises similaires.
b) Indiquer si le conseil dispose ou non d'un comité de rémunération entièrement composé d'administrateurs indépendants.	Le Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines assume cette responsabilité et est entièrement composé d'administrateurs indépendants.
c) Si le conseil dispose d'un comité de rémunération, décrire les responsabilités, les pouvoirs et les activités de ce comité.	Le Conseil ne dispose pas d'un comité de rémunération : le Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines assume ce rôle. À ce titre, il révise les objectifs de l'entreprise pertinents à la rémunération des dirigeants et en évalue le rendement. Suite à ces analyses, il fait des recommandations au Conseil concernant la rémunération du président-directeur général et approuve la rémunération des autres dirigeants.
8 Si le conseil dispose de comités permanents autres que le comité de la vérification, le comité de la rémunération et le comité des candidatures, donner la liste de ces comités et décrire leurs fonctions.	Le Conseil ne dispose d'aucun autre comité.
9 Indiquer si l'efficacité et l'apport du conseil, de ses comités et de ses administrateurs sont évalués régulièrement. Dans l'affirmative, décrire le procédé utilisé.	Une procédure d'évaluation de l'efficacité du Conseil et de ses comités est en voie d'être terminée et mise en place.

ADMINISTRATEURS MEMBRES DU CONSEIL D'UNE SOCIÉTÉ « ÉMETTEUR ASSUJETTI »

Armand Couture	Harfan Technologies	
Richard Drouin	Abitibi-Consolidated American Superconductor	Nstein Technologies Stelco
Pierre Martin	Sico Addenda Capital	Logistec Corporation
Madeleine Paquin	Logistec Corporation	Canadian Pacific Railway
James Cherry	Mitec Telecom	
Louis Tanguay	Bell Nordiq Groupe Santé Medisys Canbras Communications	Rona Saputo SR Telecom

Rapport sur les contrats n'ayant pas fait l'objet d'un appel d'offres public

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 efficient 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.

CONTRATS DE 1 M\$ ET PLUS

Valeur des contrats	Entrepreneur	Nature du contrat	Motif
1 564 900 \$	Néolect inc.	Réhabilitation des systèmes électriques côté air, piste 06-24 et voies connexes - Normalisation de la signalisation côté air	A
3 662 750 \$	Nasteco inc.	Récupération des chariots à bagages, déplacement de poteaux de contrôle de foule	B

CONTRATS DE MOINS DE 1 M\$

Motif de dérogation A

Roxboro excavation inc., Déblaiement et enlèvement de neige et glace – Équipements Hewitt inc., Acquisition d'une niveleuse – Globocam Montréal inc., Acquisition de véhicules lourds – United Rotary Brush, Fourniture de brosses à balais de pistes – Agro 100 Itée, Fourniture d'urée antigivrante – Supervac 2000, Fabrication de trois fourgons pour camion Freightliner.

Motif de dérogation B

Groupe Canam-Manac, Structure d'acier* – Ingénierie UMA Itée, Étude d'implantation de services ferroviaires – SimplexGrinnell, Système de contrôle d'accès et d'intercommunication*, Système de surveillance vidéo* – Siemens technologies du bâtiment Itée, Alarme incendie* – Solotech, Publidiffusion* – Régulvar inc., Régulation et contrôle* – Menuiserie Mont-Royal inc., Comptoirs des douanes secondaires* – Thales Transportation System S.A., Mise à niveau du système de péage à la carte Largo, Achat de billets magnétiques – Liberté Pare-soleil, Stores motorisés*.

* Projet d'agrandissement de l'aéroport Montréal-Trudeau

38 transporteurs passagers

»»» 14 transporteurs canadiens

Air Canada	Air Transat	Québécoir Express
Air Canada Jazz	CanJet Airlines	Skyservice Airlines
Air Creebec	First Air	WestJet
Air Inuit	Georgian Airways	Zoom Airlines
Air Labrador	Hydro-Québec	

»»» 18 transporteurs internationaux

Air France	Corsair
Air Saint-Pierre	CSA Czech Airlines
All Nippon Airways	Cubana Airlines
Austrian Airlines	EgyptAir
British Airways	KLM Royal Dutch Airlines

Lufthansa	SATA Internacional
Mexicana	Airlines
Olympic Airlines	SWISS
Royal Air Maroc	Thomas Cook Airlines
	TRANSAERO Airlines

»»» 6 transporteurs américains

American Airlines	Northwest Airlines
Continental Airlines	United Airlines
Delta Air Lines	US Airways

24 transporteurs tout-cargo

»»» Service fret | 24 transporteurs tout-cargo

Air Canada Cargo
All Canada Express
Ameristar Jet Charter
Atlas Air
BAX Global
Capital Cargo International
Cargojet
Custom Air Transport

FedEx
Georgian Airways
Kalitta Air
Kalitta Flying Services
Kelowna Flightcraft
Knighthawk Air Express
Menlo
Morningstar

Nolinor
Prince Edward Air
Purolator
Royal Air Freight
SkyLink
UPS
USA Jet Airlines
Volga-Dnepr

»»» Développement industriel | Zone industrielle de Montréal-Mirabel | 14 entreprises

Bombardier Aéronautique
Bombardier Aéronautique - Services à la défense
Cinémathèque québécoise
GE Elano Canada Inc.

Groupé Avianor
ICON du Canada Inc.
Institut de formation aérospatiale
L-3 MAS
Laboratoire Technicolor du Canada Inc.

Mirabel-Mecachrome Inc.
Nolinor
Service Mobile A.L.R.
TerraElast Ltée
Turbomeca Canada Inc. (Groupe SAFRAN)

- destinations régulières
- destinations saisonnières

Services passagers réguliers

79 destinations régulières et 38 destinations saisonnières

»»» 28 destinations domestiques régulières dont 12 au Québec

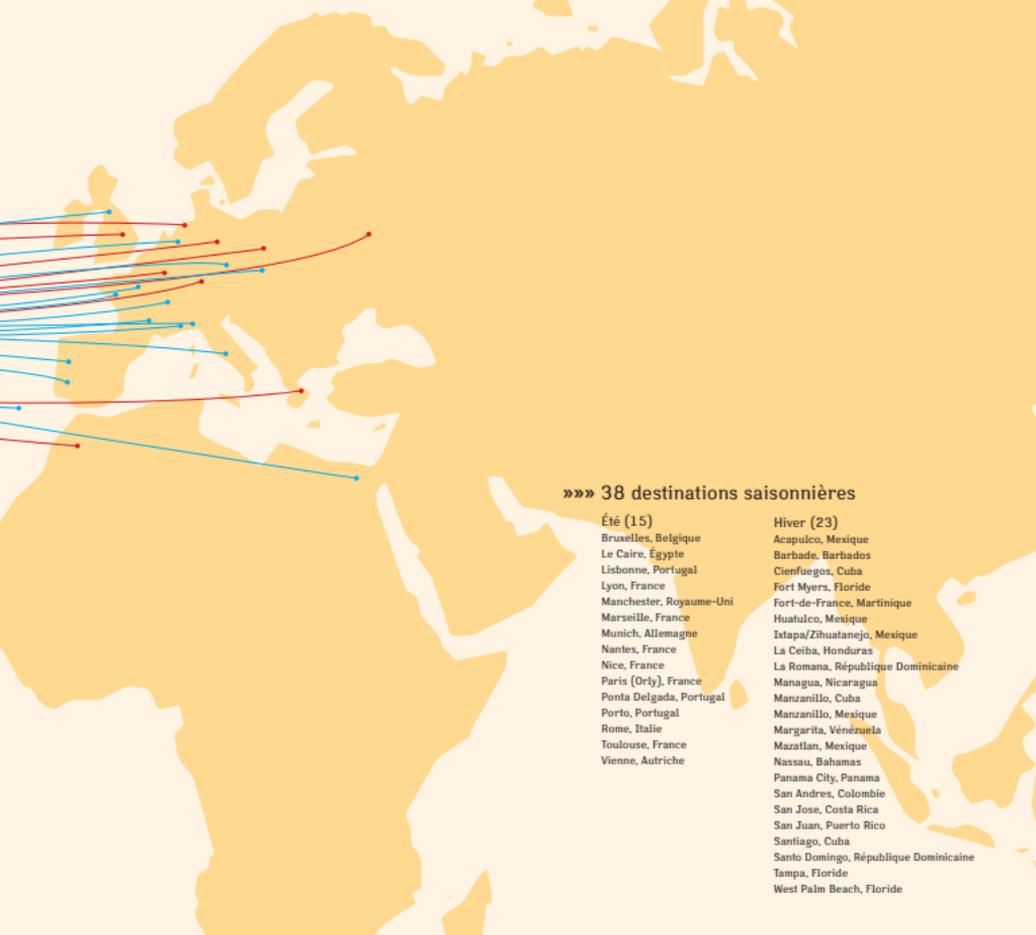
Bagotville, Qc
 Baie-Comeau, Qc
 Bathurst, N.-B.
 Calgary, Alb.
 Charlottetown, I.-P.-É.
 Chibougamau, Qc

Deer Lake, T.-N.-L.
 Edmonton, Alb.
 Fredericton, N.-B.
 Halifax, N.-É.
 Hamilton, Ont.
 Îles de la Madeleine, Qc

Kuujuaq, Qc
 Kuujuarapik, Qc
 La Grande, Qc
 Moncton, N.-B.
 Mont-Joli, Qc
 Ottawa, Ont.

Québec, Qc
 Roberval, Qc
 Rouyn, Qc
 St-Jean, N.-B.
 St-John's, T.-N.-L.
 Sydney, N.-É.

Toronto, Ont.
 Val d'Or, Qc
 Vancouver, C.-B.
 Winnipeg, Man.



»»» 38 destinations saisonnières

Été (15)

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

Hiver (23)

Acapulco, Mexique
Barbade, Barbados
Cienfuegos, Cuba
Fort Myers, Floride
Fort-de-France, Martinique
Huatulco, Mexique
Ixtapa/Zihuatanejo, Mexique
La Ceiba, Honduras
La Romana, République Dominicaine
Managua, Nicaragua
Manzanillo, Cuba
Manzanillo, Mexique
Margarita, Venezuela
Mazatlan, Mexique
Nassau, Bahamas
Panama City, Panama
San Andres, Colombie
San Jose, Costa Rica
San Juan, Puerto Rico
Santiago, Cuba
Santo Domingo, République Dominicaine
Tampa, Floride
West Palm Beach, Floride

»»» 23 destinations transfrontalières régulières dans 20 villes

Albany, New York
Atlanta, Georgie
Boston, Massachusetts
Chicago, Illinois
Cincinnati, Ohio
Cleveland, Ohio

Dallas/Fort Worth, Texas
Détroit, Michigan
Fort Lauderdale, Floride
Hartford, Connecticut
Las Vegas, Nevada

Los Angeles, Californie
Miami, Floride
Minneapolis/St Paul,
Minnesota
New York (JFK), New York

New York (LGA), New York
Newark, New Jersey
Orlando (International),
Floride
Orlando (Sanford), Floride

Philadelphie, Pennsylvanie
San Francisco, Californie
Washington (Dulles), DC
Washington (Reagan), DC

»»» 28 destinations internationales régulières

Amsterdam, Pays-Bas
Athènes, Grèce
Camaguey, Cuba
Cancun, Mexique
Casablanca, Maroc
Cayo Coco, Cuba
Cayo Largo, Cuba

Francfort, Allemagne
Holguin, Cuba
La Havane, Cuba
Londres (Gatwick),
Royaume-Uni
Londres (Heathrow),
Royaume-Uni

Mexico, Mexique
Montego Bay, Jamaïque
Moscou, Russie
Paris (CDG), France
Pointe-à-Pitre, Guadeloupe
Port-au-Prince, Haïti
Prague, République Tchèque

Providenciales,
Turks & Caïcos
Puerto Plata,
République Dominicaine
Puerto Vallarta, Mexique
Punta Cana,
République Dominicaine

Santa Clara, Cuba
St-Maarten,
Antilles Néerlandaises
St-Pierre,
St-Pierre-et-Miquelon
Varadero, Cuba
Zurich, Suisse

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