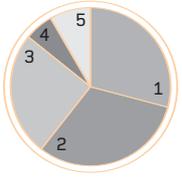




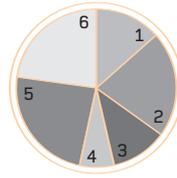
Le
développement
économique
au cœur de
notre mission

Rapport annuel 2006 » ADM

Faits saillants



Sources de revenus	en millions \$	%
1. Activités aéronautiques	83,3	29,2
2. Activités commerciales	88,9	31,2
3. Frais d'améliorations aéroportuaires	72,6	25,5
4. Recouvrement des coûts de sûreté	17,2	6,0
5. Autres produits	23,2	8,1



Types de dépenses	en millions \$	%
1. Salaires et charges sociales	40,6	13,4
2. Autres frais d'exploitation	65,1	21,5
3. Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités	34,1	11,3
4. Loyer à Transports Canada	21,8	7,2
5. Amortissement	72,1	23,8
6. Intérêts sur les obligations à long terme	68,9	22,8

ADM

Développement immobilier 2006

(en mètres carrés)

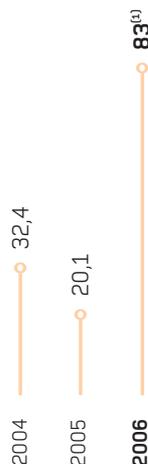


Développement industriel 2004-2006

Investissements générés

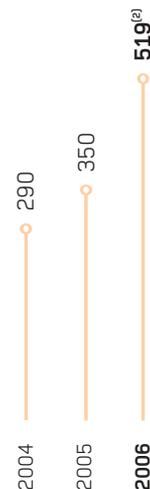
(en millions de dollars)

(1) Estimations une fois le projet complété



Emplois créés

(2) Emplois estimés une fois le projet implanté



Rétrospective financière (en milliers de dollars)	2006	2005	2004	2003	2002
Produits	285 160	253 337	239 579	208 386	197 268
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges	(17 518)⁽¹⁾	(14 190)	(10 299)	(14 907)	27 192
BAIIA	117 062	103 601	90 795	83 166 ⁽²⁾	84 341
Investissements	82 976	192 500	320 532	222 801	159 818

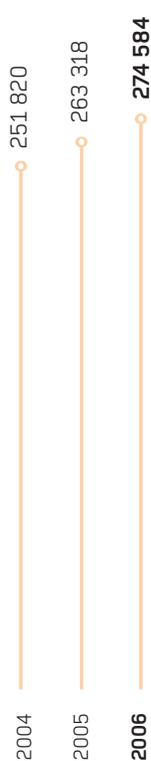
(1) Excluant le gain non récurrent de 36,6 M\$ relatif au règlement du dossier de l'expropriation illégale de l'Aéroport international Budapest-Ferihegy

(2) 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

Trafic passagers



Volume de fret



Mouvements d'aéronefs



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 et de l'Aéroport international de Montréal-Mirabel en vertu d'un bail d'une durée de 60 ans conclu avec Transports Canada en 1992.

La mission d'Aéroports de Montréal est triple :

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

Conformément à ses orientations stratégiques adoptées en 2002, Aéroports de Montréal entend réussir dans chacun de ses trois 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 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. Les 37 transporteurs passagers et 25 transporteurs tout-cargo relient Montréal à un nombre important d'aéroports dans le monde. En 2006, 11,4 millions de passagers et 274 600 tonnes métriques de marchandises ont transité par les aéroports Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel. Les quelque 300 établissements actifs sur les sites aéroportuaires génèrent un grand total de 56 000 emplois directs, indirects et induits.

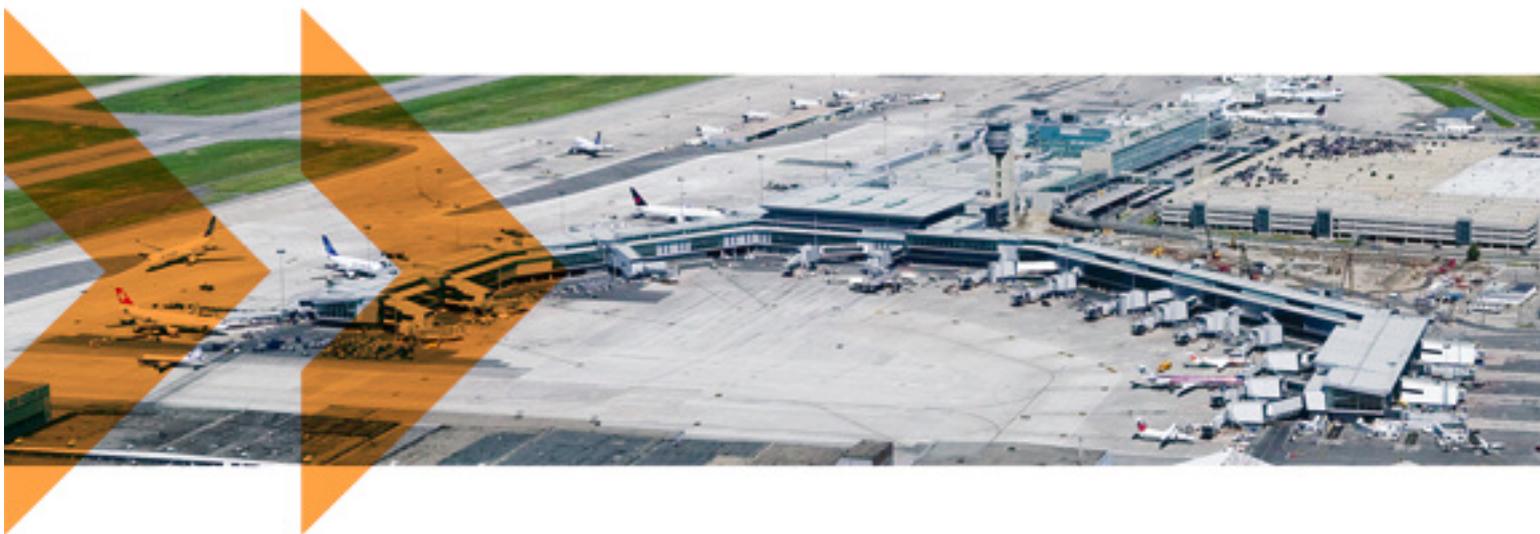
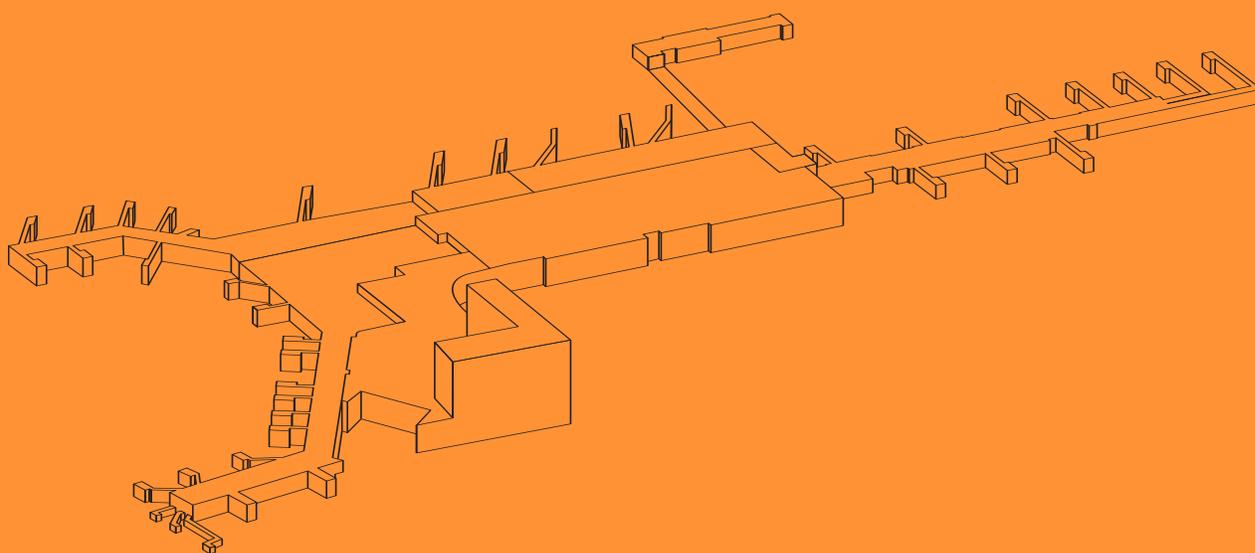


Table des matières » Message de la direction 2 » 2006 en bref 6 » Revue des activités 8 » Nos employés 16
» Cohabitation avec le milieu 18 » Analyse par la direction de la situation financière 20 » Rapport de la direction 24
» Rapport des vérificateurs 24 » États financiers consolidés 25 » Notes complémentaires 28 » Gouvernance 40
» Compagnies aériennes et destinations 51



Un total de **56 000** emplois dont **29 000** directs

Une valeur ajoutée de **4,4 G\$** par année

D'importantes recettes fiscales pour les gouvernements

300 entreprises y compris les grands noms de l'aérospatiale

Des projets d'avenir dont un **hôtel** et un **mégaplexe récréotouristique**

Aéroports de Montréal est l'administration aéroportuaire locale responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement des aéroports internationaux Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel, depuis 1992.

La Société emploie 600 personnes qui sont réparties sur les deux sites aéroportuaires et au siège social.

Fiers de contribuer au développement économique de Montréal



Pierre Martin
Président du Conseil

James Cherry
Président-directeur général

Message de la direction

De nouveaux sommets » Grâce à une conjoncture favorable et à une gestion opérationnelle et financière efficace, l'année 2006 aura permis à Aéroports de Montréal d'atteindre de nouveaux sommets à l'égard de ses principaux indicateurs de performance :

- » le trafic passagers à Montréal-Trudeau a totalisé 11,4 millions, soit un demi-million de plus qu'en 2005;
- » la satisfaction globale de la clientèle, mesurée par sondages indépendants auprès d'un échantillon de près de 2000 clients chaque trimestre, s'est chiffrée à 96,7 %, comparativement à 95,3 % l'année précédente;
- » les produits totaux se sont élevés à 285,2 millions de dollars, en hausse de 12,5 %, toutes nos unités d'affaires ayant connu une excellente performance;
- » le BAIIA (excédent des produits sur les charges avant intérêts, impôts, amortissement et quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation) a progressé de 13,0 % pour atteindre 117,1 millions de dollars.

Nous tenons à féliciter et à remercier chaleureusement toute l'équipe d'Aéroports de Montréal, ainsi que nos partenaires commerciaux, pour ces résultats remarquables qui reflètent les efforts consentis depuis 2001 pour relancer nos secteurs d'affaires et faire de Montréal-Trudeau un aéroport de classe résolument internationale.

Situation financière et investissements » Après plusieurs années de procédures, le règlement du dossier de l'expropriation illégale de l'Aéroport international Budapest-Ferihegy s'est traduit pour Aéroports de Montréal par une compensation de 53,7 millions de dollars. Au 31 décembre, nous disposons ainsi de près de 120 millions de dollars de liquidités pour financer nos améliorations.

Suite au parachèvement du programme d'agrandissement de Montréal-Trudeau, nos investissements ont ralenti, passant de 192,5 millions en 2005 à 83 millions de dollars en 2006. Toutefois, avec le projet majeur de relocalisation du secteur des départs transfrontaliers et les travaux reliés au projet d'amélioration des accès terrestres, auxquels s'ajoutent une myriade de plus petits projets de diverses natures, un budget d'immobilisations de plus de 250 millions de dollars est prévu pour 2007. Malgré cette reprise des investissements, aucun nouveau financement obligatoire ne sera nécessaire avant 2008.

Impacts économiques » Comme l'évoque le thème du présent rapport annuel, le développement économique du Grand Montréal constitue un volet important de notre mission. Nous avons le devoir de développer à leur plein potentiel les actifs dont nous avons la responsabilité. Nous avons à cœur la création de richesse et d'emplois au profit de la collectivité montréalaise.

Pour cette raison, nous mesurons périodiquement les impacts économiques générés par nos deux plates-formes, Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel. Selon la dernière mise à jour effectuée l'an dernier, les quelque 300 établissements actifs sur nos sites ont généré en 2005 :

- » un grand total de 56 000 emplois, dont 29 000 emplois directs;
- » une valeur ajoutée directe, indirecte et induite de 4,4 milliards de dollars;
- » des recettes fiscales et parafiscales totalisant plus de 1 milliard de dollars pour les gouvernements du Canada et du Québec.

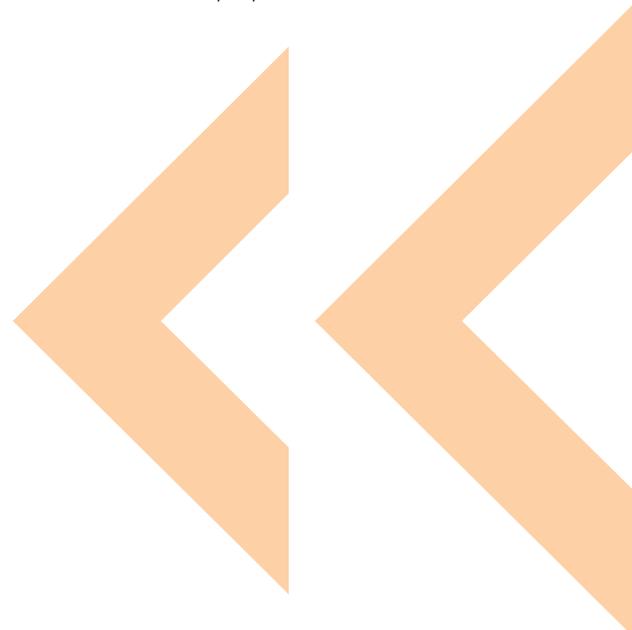
Il y a tout lieu de croire que cette contribution ira en s'amplifiant au cours des prochaines années. D'abord, nos activités continueront de croître et nos investissements pour agrandir et améliorer nos installations aéroportuaires demeureront importants. Ensuite, nos initiatives entraîneront des investissements très substantiels de la part de nos partenaires. En voici quelques exemples probants :

- » La société en commandite Adamax Immobilier injecte quelque 60 millions de dollars dans la construction d'un hôtel de catégorie supérieure intégré à l'aérogare de Montréal-Trudeau; la présence d'un tel établissement constituera un atout pour nos passagers.
- » Plusieurs entreprises industrielles, dont Purolator et Spire Freezers, sont en voie de s'établir sur les derniers terrains viabilisés disponibles à Montréal-Trudeau, et le développement par étapes du lot 20 à l'extrémité nord-ouest du site ouvre la voie à l'implantation d'autres entreprises dans le futur.
- » À Montréal-Mirabel, le consortium européen I.Parks-Oger International dispose de 280 millions de dollars pour redonner une nouvelle vie aux anciennes installations passagers; non seulement le mégaplexe récréatif Rèveport créera de nombreux emplois, mais il contribuera aussi à renforcer l'offre touristique des Laurentides.
- » L'installation récente du Conseil national de recherches Canada et de l'Institut de formation en aérospatiale, entre autres, confirme la vocation aérospatiale du parc industriel de Montréal-Mirabel.

Accès terrestres à Montréal-Trudeau » D'importants investissements publics sont également requis au niveau des accès terrestres à Montréal-Trudeau pour rendre le transport aérien montréalais plus concurrentiel, améliorer la fluidité de la circulation automobile aux abords de l'aéroport et favoriser le recours au transport en commun pour les usagers de l'aéroport.

En ce qui a trait aux accès routiers, le projet de reconfiguration de l'échangeur Dorval ira bientôt de l'avant, sa nécessité ayant été confirmée l'an dernier par le Bureau des audiences publiques sur l'environnement. Les changements apportés par le ministère des Transports à certains éléments du projet ont résulté en une augmentation du budget. Aéroports de Montréal est tout disposée à accroître sa participation en conséquence, et nous avons bon espoir que nos partenaires gouvernementaux feront également leur part afin que les travaux commencent bien tel que prévu.

Quant au volet ferroviaire, un solide consensus existe maintenant parmi les principaux intervenants sur la façon d'aborder ce projet d'envergure. En effet, Transports Canada, Transports Québec, l'Agence métropolitaine de transport, la Ville de Montréal, la Communauté métropolitaine de Montréal et nous-mêmes sommes d'accord pour réaliser un projet qui permettra à la fois d'instaurer une navette ferroviaire pour les usagers de l'aéroport et d'améliorer les services de trains de banlieue entre l'Ouest-de-l'Île et le centre-ville, le tout dans une perspective de développement durable. Les études d'avant-projet se poursuivent. Nous avons même entrepris certains travaux reliés à la future gare Montréal-Trudeau, sous l'hôtel actuellement en construction, parce qu'il est avantageux de le faire maintenant. Cet investissement anticipé témoigne de notre confiance dans le projet.



Taxes municipales et loyer » En 2006, Aéroports de Montréal a versé un total de 55,9 millions de dollars en transferts directs aux gouvernements, soit 21,8 millions à titre de loyer au gouvernement du Canada et 34,1 millions à titre de paiements en remplacement d'impôts aux municipalités. Ces transferts représentent près de 20 % de nos revenus bruts.

Comme nous l'avons maintes fois répété dans le passé, il s'agit là, selon nous, d'une proportion anormale compte tenu de notre statut d'organisme sans but lucratif, de notre rôle de service public et des impacts économiques que nous générons. L'obligation que nous avons de verser de telles contributions directes nous désavantage par rapport à certains aéroports avec lesquels nous sommes en concurrence et qui ne paient aucun loyer et aucune taxe. De plus, cette ponction a pour effet de nous forcer à nous endetter davantage pour financer nos programmes d'améliorations aéroportuaires.

Toutefois, nos discussions avec la Ville de Montréal concernant une nouvelle méthode de taxation n'ont pu trouver de solution. Nous comprenons que la situation financière actuelle de la Ville ne le permet pas. Il semble bien qu'un règlement de ce dossier ne soit possible que dans le cadre d'une révision globale, avec le gouvernement du Québec, des modes de financement de la Ville. Quant au loyer, la nouvelle formule annoncée par Transports Canada en 2005 — et dont la pleine entrée en application est prévue pour 2010 — représente une nette amélioration par rapport à l'ancienne. Mais Aéroports de Montréal et le Conseil canadien des aéroports sont toujours d'avis que le loyer exigé des aéroports canadiens devrait idéalement être éliminé.

Réserve foncière de Montréal-Mirabel » Le gouvernement du Canada nous a informés, en décembre dernier, de son intention de rétrocéder les 11 000 acres de réserve foncière à Montréal-Mirabel. Tout en respectant cette décision, nous réitérons qu'elle a pour effet de mettre en cause l'avenir de Montréal-Mirabel comme aéroport passagers. La capacité des deux pistes actuelles étant moitié moindre que celle des trois pistes de Montréal-Trudeau, il tombe sous le sens qu'il faudrait en construire de nouvelles advenant que Montréal-Mirabel soit requis après 2040. Il faudrait aussi de l'espace en réserve si Montréal-Mirabel devait prendre de l'expansion par la suite. Les experts internationaux consultés à cet effet ont ainsi conclu que cette réserve foncière (ou du moins certaines parties identifiées) était essentielle. Étant donné les longs délais de réalisation d'un nouvel aéroport, nos successeurs devront donc, dans peut-être une vingtaine d'années, réévaluer tout le dossier de l'avenir du système aéroportuaire montréalais à la lumière des tendances qui se dégageront alors.

Gouvernance » Le mandat de M. Jean-Jacques Bourgeault à titre de membre du Conseil d'administration est venu à terme. Sa connaissance intime du domaine de l'aviation civile représentait pour nous un atout précieux. Nous le remercions très sincèrement pour son apport extrêmement utile aux travaux et discussions du Conseil au cours de ses trois années de service. Par la même occasion, nous souhaitons la bienvenue à M. Laurent N. Benarrous qui s'est joint au Conseil en décembre dernier comme membre désigné par le gouvernement du Canada.

Perspectives » En terminant, nous voulons réitérer notre confiance dans l'avenir de l'entreprise. Maintenant que les installations aéroportuaires de Montréal-Trudeau sont à niveau et que la clientèle reconnaît nos efforts pour améliorer la qualité des services, nous visons à enrichir encore notre desserte aérienne et à rendre nos processus passagers plus fluides et nos accès terrestres de beaucoup plus efficaces. Le trafic tant passagers que fret devrait continuer de croître. Et, comme nous l'avons mentionné plus haut, nos propres investissements et les projets de nos partenaires du secteur privé auront pour effet de stimuler fortement le développement économique du Grand Montréal au cours des prochaines années.



Pierre Martin
Président du Conseil



James Cherry
Président-directeur général

2006 en bref



1 UN HÔTEL INTÉGRÉ À L'AÉROGARE

Les travaux de construction d'un hôtel de 275 chambres de catégorie supérieure adjacent à la jetée transfrontalière de Montréal-Trudeau étaient bien engagés à la fin de 2006. L'établissement hôtelier à service complet, avec centre d'affaires, salles de réunion, restaurants, gymnase et piscine, ouvrira ses portes à l'automne 2008 et fera partie de la prestigieuse chaîne Marriott.

2 NOUVELLE LIAISON AVEC TORONTO ISLAND

En décembre, une nouvelle liaison entre Montréal-Trudeau et Toronto Island a été inaugurée par Porter Airlines à l'intention surtout des voyageurs d'affaires. Les vols d'une durée de 70 minutes s'effectuent à bord d'appareils turbo-propulsés Q400 de Bombardier, d'une capacité de 70 passagers. L'aéroport Toronto Island est situé à moins de 10 minutes du centre-ville.

3 UN CENTRE DE SERVICES AÉRONAUTIQUES À MONTRÉAL-MIRABEL

Aéroports de Montréal a trouvé en Syscomax Immobilier une entreprise motivée à démarrer un centre de services aéronautiques à Montréal-Mirabel. Le centre, qui abritera un terminal passagers, une base d'hélicoptères ainsi qu'un garage, accueillera l'aviation générale et l'aviation d'affaires à compter d'avril 2007. Sa création coïncide avec l'émergence de nouvelles activités industrielles et récréotouristiques dans les Basses-Laurentides.



4 UN COMITÉ DIRECTEUR POUR LE PROJET DE TRAINS PASSAGERS

Aéroports de Montréal a réuni Transports Canada, Transports Québec, l'Agence métropolitaine de transport, la Ville de Montréal ainsi que la Communauté métropolitaine de Montréal au sein d'un comité directeur chargé de chapeauter l'orientation d'un vaste projet conjoint d'amélioration des services ferroviaires passagers entre l'Ouest-de-l'île et le centre-ville de Montréal, y compris l'instauration d'une navette aéroportuaire rapide pour Montréal-Trudeau.

5 PUROLATOR S'ÉTABLIT À MONTRÉAL-TRUDEAU

Le nouveau centre de distribution pour le Québec de Courrier Purolator, actuellement en construction sur un vaste terrain situé à Montréal-Trudeau, sera en mesure de traiter plus de 160 000 pièces par jour à l'aide des technologies les plus avancées dans le domaine. Ce projet de 50 M\$ créera initialement 175 nouveaux emplois permanents.

6 SIGNALISATION

D'importantes améliorations ont été apportées à la signalisation intérieure à Montréal-Trudeau. Les points de contrôle préembarquement situés à l'entrée des jetées ont été nommés A, B et C afin de faciliter l'acheminement des passagers et de réduire le nombre de panneaux directionnels. Des écrans ACL nouvellement installés permettent également de diriger efficacement les passagers arrivants vers le bon carrousel à bagages.



Un trafic
record de
11,4 millions
de passagers

Le secteur international en forte hausse.

Transport passagers

Trafic » En 2006, le contexte est demeuré généralement favorable au transport aérien, tant à l'échelle canadienne que mondiale. Montréal-Trudeau a ainsi accueilli un total de 11,4 millions de passagers embarqués/débarqués, soit une progression de 4,9 % par rapport à l'année précédente.

- » Le secteur international, qui représente 32 % du trafic total, a connu la plus forte poussée, soit 6,9 %. La vigueur du dollar canadien, l'attrait des destinations émergentes et une tarification avantageuse sur l'Europe et les destinations soleil ont entraîné une hausse remarquable des voyages des Canadiens à l'étranger.
- » Le trafic transfrontalier, comptant pour 27 % du total, a augmenté de 3,2 %, l'attrait du Canada pour les touristes américains ayant souffert d'un taux de change moins favorable et d'une tarification moins incitative que l'an dernier.
- » Quant au marché domestique, sa croissance a été de 4,6 % et sa part du trafic total s'est maintenue à 41 %, grâce essentiellement à la vigueur de l'économie canadienne.

Mouvements aériens » À Montréal-Trudeau, les mouvements aériens ont progressé de 2,5 %, à 213 468. L'accroissement de l'offre sur le marché domestique et vers les destinations soleil explique cette progression, qui a toutefois été ralentie par un repli dans les mouvements transfrontaliers dû aux efforts des transporteurs pour maximiser leurs coefficients de remplissage. Au total, les mouvements d'aéronefs sur les plates-formes de Montréal-Trudeau et de Montréal-Mirabel ont atteint 235 393, en hausse de 1,5 % par rapport à 2005.

Transporteurs et destinations » Suite au repositionnement de CanJet dans le créneau des vols nolisés, Air Canada et WestJet ont sensiblement accru leurs services réguliers vers les Maritimes, en plus de renforcer leurs dessertes de Toronto, Calgary et Vancouver. Deux nouvelles compagnies aériennes, Provincial Airlines et Porter Airlines, ont débuté leurs opérations vers la fin de l'année. Cette dernière a notamment inauguré en décembre une nouvelle liaison entre Montréal-Trudeau et Toronto Island.

D'autre part, Air Canada a augmenté sa présence à Montréal-Trudeau avec des vols directs toute l'année vers San Francisco, Denver et Mexico. Air Transat a ajouté à sa desserte directe trois nouvelles destinations estivales : Madrid, Lisbonne et Bordeaux. Enfin, soulignons l'arrivée de Sunwing Airlines, transporteur nolisé du grossiste Sunwing Vacations, qui propose une dizaine de destinations vers le Sud depuis l'automne dernier.

Technologies et services aéroportuaires » De concert avec les compagnies aériennes et les agences gouvernementales concernées, Aéroports de Montréal a poursuivi ses efforts pour améliorer et simplifier les processus passagers à Montréal-Trudeau, notamment grâce au déploiement de technologies d'avant-garde telles que les bornes d'enregistrement libre-service à usage commun, les systèmes de reconnaissance biométriques et les technologies cellulaires.

- » Plus de 30 % des passagers utilisent maintenant les bornes à usage commun AéroCheck réparties dans les trois secteurs de départs – domestique, transfrontalier et international ; ces bornes sont toutes munies de lecteurs de passeport et plusieurs offrent la possibilité aux voyageurs d'imprimer leurs étiquettes à bagages.
- » Le programme NEXUS sera disponible à Montréal-Trudeau à compter de 2007 ; similaire au système CANPASS, il vise à faciliter le passage aux douanes pour les passagers transfrontaliers.
- » Un nouveau service d'information sur les vols par SMS, lancé en décembre dernier, permet aux usagers d'obtenir instantanément le statut d'un vol au moyen de leur cellulaire ; l'usager peut aussi obtenir une alerte de changement si l'heure du vol est révisée.



Nous sommes engagés à bien servir notre clientèle

Un point fort : la courtoisie du personnel.



Service à la clientèle

Satisfaction de la clientèle » Dans le cadre des sondages effectués chaque trimestre, 96,7 % des passagers se sont dits globalement « satisfaits » ou « très satisfaits » de leur passage à l'aéroport Montréal-Trudeau, comparativement à 95,3 % l'année précédente.

Les indicateurs ayant obtenu la meilleure cote sont la propreté dans l'aérogare, le sentiment de sécurité, la possibilité d'obtenir le service en français ou en anglais, le temps d'attente au comptoir d'enregistrement et, enfin, la courtoisie du personnel de l'aéroport en général. Les points de service les plus critiqués concernent la facilité d'accès à l'aéroport, la clarté de la signalisation routière à proximité et le temps d'attente pour passer aux douanes à l'arrivée.

Exploitation » Plusieurs initiatives visant à améliorer le service à la clientèle ont été mises en œuvre à Montréal-Trudeau en 2006.

- » Afin de faciliter les déplacements dans les jetées internationale et transfrontalière, au départ comme à l'arrivée, un nouveau service de navettes électriques est maintenant offert aux passagers à mobilité réduite, y compris les personnes âgées et les parents voyageant avec de jeunes enfants. Ce service assuré par une dizaine de voiturettes de 8 à 17 places se veut un complément à celui dispensé par les compagnies aériennes aux personnes en fauteuil roulant.
- » De nouveaux autobus à profil bas, à la fois sécuritaires et confortables, effectuent dorénavant la navette entre l'aérogare et les stationnements éloignés. Les passagers voyageant avec des bagages apprécient tout particulièrement leur facilité d'accès.
- » La signalisation à l'intérieur de l'aérogare a été simplifiée. Un nouveau comptoir d'information a été aménagé au niveau des arrivées et celui situé au niveau des départs a été relocalisé.
- » Un service de prêt de poussettes et de fauteuils roulants à l'intérieur de la zone publique est maintenant disponible aux comptoirs d'information d'Aéroports de Montréal.

Toutes ces mesures s'ajoutent aux nombreuses améliorations apportées aux installations aéroportuaires, notamment dans le stationnement étagé et au niveau des arrivées.

Nouveaux services commerciaux » Sept commerces ont été implantés ou améliorés à Montréal-Trudeau, ajoutant ainsi à la variété des choix offerts aux passagers. Au niveau de la restauration, un café-bar Second Cup a ouvert ses portes dans la zone domestique, tandis qu'un restaurant Tim Hortons a été inauguré dans le hall public des arrivées domestiques. Par ailleurs, le Boulevard Express de la jetée internationale a été relocalisé entre les portes 50 et 51 (portes polyvalentes domestiques/internationales) de façon à être accessible aux passagers domestiques lorsque ces portes sont configurées pour les vols domestiques.

Du côté des boutiques et services, soulignons l'ouverture du Mini-Marché dans le hall des arrivées internationales, qui offre produits alimentaires, mets préparés ainsi que vins et bières. Dans le même secteur, le Fleuriste a subi une cure d'embellissement. Par ailleurs, Sunglass Hut, déjà présent dans la zone publique, a ouvert un comptoir dans la jetée internationale au bénéfice des vacanciers en partance pour le Sud, tandis qu'un nouveau concept de bijouterie est disponible dans la jetée transfrontalière sous la bannière Bleu Comme le Ciel.

Le développement industriel tourne à plein régime!

Le centre de test de givrage de moteurs d'avions du CNRC à Montréal-Mirabel.



Fret aérien et développement industriel

Parc immobilier industriel » La dernière année a encore été très fertile en nouvelles implantations et en renouvellements de baux. À Montréal-Trudeau, le taux d'occupation des immeubles locatifs avoisine 100 %. Les terrains disponibles à des fins de développement sur les lots 1, 14 et 15, totalisant plus de 400 000 m², sont tous loués ou sous option. À Montréal-Mirabel, tous les bâtiments à occupant unique affichent complet, et ce, pour la première fois depuis 1997.

Montréal-Trudeau » Deux ententes de location majeures ont été conclues en 2006, l'une avec Courrier Purolator et l'autre avec Spire Freezers. La première construit, sur un emplacement ayant façade sur le boulevard de la Côte-Vertu, un vaste centre de traitement automatisé qui agira comme plaque tournante pour ses centres satellites établis aux quatre coins de la province. Quant à la seconde, elle a retenu un site sur l'avenue Ryan pour y établir un centre de distribution de denrées périssables ainsi que le centre de logistique d'une société apparentée.

D'autre part, conformément au Plan directeur de l'aéroport 2003-2023, la Société commencera à développer le lot 20, un des derniers lots disponibles offrant un accès aux pistes. Dans un premier temps, la Société entend y relocaliser certains hangars actuellement situés à l'extrémité ouest de l'aire de manœuvre. Leur démolition est rendue nécessaire afin de faciliter les manœuvres des aéronefs dans ce secteur et de permettre éventuellement le prolongement des jetées internationale et transfrontalière.

Montréal-Mirabel » Les efforts pour louer les bâtiments industriels et commerciaux devenus vacants à la suite du transfert des vols passagers ont porté fruits en 2006. Ainsi, l'ancien édifice administratif d'Air Transat sera entièrement occupé par la firme de haute technologie Kangaroo TV, qui y établit son siège social et son centre de R&D. L'ancien bâtiment de CARA a été converti en un atelier de production de produits alimentaires artisanaux exploité par Les Moulins Lafayette. Le concessionnaire de véhicules récréatifs Monaco de Montréal s'est pour sa part installé dans l'ancienne station-service située en bordure de l'autoroute 50 et dans un autre bâtiment afin d'y implanter un centre d'entretien. Enfin, Syscomax Immobilier aménage, dans l'ancien atelier de réparation des transbordeurs, un centre de services aéronautiques pour répondre aux besoins de l'aviation d'affaires.

Autre implantation majeure, le Conseil national de recherches Canada a choisi Montréal-Mirabel pour y aménager son centre de test de givrage de moteurs d'avions. Le premier moteur à y être testé sera le GENx dont sont munis les appareils Boeing 787 Dreamliner.

Redéveloppement du complexe d'aérogare de Montréal-Mirabel » Depuis l'annonce du projet Rèveport en février 2006, le ministre des Transports du Canada a approuvé la modification au Plan d'utilisation des sols de l'aéroport Montréal-Mirabel soumise par Aéroports de Montréal suite aux consultations menées auprès des intervenants concernés. De son côté, le Consortium I.Parks-Oger International a presque terminé toutes les étapes préalables au début des travaux de construction. Des rencontres exploratoires ont eu lieu avec des firmes d'ingénierie-construction québécoises en vue de constituer une équipe de gestion de projet. Enfin, un financement de près de 280 millions de dollars a été obtenu pour la réalisation du projet. Par ailleurs, conformément au protocole d'entente, Aéroports de Montréal et le Consortium ont négocié des baux à long terme, sur les différentes composantes du projet, lesquels ont été signés au début de 2007.

Fret aérien » Au total, 274 600 tonnes métriques de marchandises diverses ont transité par les aéroports internationaux de Montréal en 2006, ce qui représente une hausse globale de 4,3 % par rapport à l'année précédente. De ce nombre, Montréal-Mirabel a traité 121 200 tonnes, soit 2,9 % de plus qu'en 2005, et ce en dépit de la consolidation au sein de l'industrie, tandis que le volume à Montréal-Trudeau a atteint 153 400 tonnes, en hausse de 5,4 %.

Cette performance s'explique notamment par la croissance soutenue et la hausse de la capacité offerte par les intégrateurs, et la venue de nombreux vols tout-cargo nolisés.



La construction de l'hôtel et de la future gare va bon train !

L'immeuble construit par Adamax
comptera dix étages.

Ingénierie et construction

Projets de développement » Le fait saillant de l'année a été sans contredit la mise en chantier d'un complexe immobilier adjacent à l'aérogare de Montréal-Trudeau, qui abritera entre autres un hôtel de 275 chambres de catégorie supérieure et un stationnement souterrain de 500 places. Un consortium formé du Groupe Axor, de Marriott International et du Fonds de solidarité FTQ a été choisi en juin pour réaliser ce projet majeur. Appelée Société en commandite Adamax Immobilier, le consortium assurera le financement intégral, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien de l'établissement hôtelier et des services connexes. Les travaux sont déjà bien engagés, et l'ouverture de l'hôtel est prévue pour l'automne 2008.

Le contrat d'Adamax comprend en outre la construction de l'enveloppe du futur hall des départs transfrontaliers, qui occupera le rez-de-chaussée et le premier étage de l'immeuble, de même que l'enveloppe de la future gare ferroviaire de Montréal-Trudeau. L'aménagement intérieur sera toutefois la responsabilité d'Aéroports de Montréal. De plus, Adamax financera, construira et louera à Aéroports de Montréal un étage et demi pour ses bureaux administratifs.

Mise à niveau de la jetée domestique » Dans le cadre de son programme de maintien et d'amélioration, Aéroports de Montréal a entrepris la mise à niveau de la jetée domestique. Ce projet qui doit se terminer en décembre 2007 prévoit l'harmonisation de l'aménagement intérieur des salles d'embarquement avec celui des deux autres jetées, ainsi que la reconfiguration des postes de stationnement des aéronefs et la réhabilitation ou le remplacement des passerelles d'embarquement. Des travaux d'agrandissement de la salle des arrivées domestiques sont également en cours.

Plusieurs autres projets de maintien et d'amélioration ont également été lancés ou parachevés au cours de l'année, dont :

- » la liaison des halls publics au niveau des arrivées et l'aménagement d'espaces commerciaux;
- » la réhabilitation et l'élargissement de la voie de circulation Bravo, qui répond dorénavant aux exigences du géant A380;
- » l'aménagement de corridors de retour pour les portes d'embarquement 49 à 52, de manière à les rendre polyvalentes tant pour les vols domestiques que pour les vols internationaux;
- » l'installation de gicleurs dans le stationnement étagé;
- » le remplacement des passerelles défectueuses dans la jetée transfrontalière;
- » l'installation de bornes d'enregistrement additionnelles.

Planification » Plusieurs autres projets sont sur les planches à dessin. Par exemple, la relocalisation des hangars situés à l'ouest de l'aérogare, du radar RAMP et des équipements d'aide à la navigation a mobilisé beaucoup d'énergie. Cette opération d'envergure est nécessaire pour faciliter les manœuvres des aéronefs sur l'aire de trafic et pour permettre éventuellement de prolonger les jetées internationale et transfrontalière.

De nouveaux emplacements pour les hangars d'entretien d'aéronefs et de fret ont ainsi été planifiés aux abords du boulevard de la Côte-Vertu et sur le lot 20 à l'extrémité nord-ouest du site.

La croissance rapide du trafic passagers à Montréal-Trudeau au cours des dernières années, particulièrement dans le secteur international, a nécessité une mise à jour de l'étude de capacité de l'aérogare de façon à pouvoir ajuster en conséquence les besoins en installations pour l'après-2009.

De concert avec ses partenaires, Aéroports de Montréal a poursuivi les études d'avant-projet reliées à la reconfiguration de l'échangeur Dorval et les études préliminaires concernant le lien ferroviaire avec le centre-ville. Les études sur la reconfiguration du réseau routier interne de l'aérogare Montréal-Trudeau, côté ville, se sont également intensifiées, les premiers travaux étant prévus dès 2007 aux abords de l'hôtel.



Nos employés

Prix d'excellence » Aéroports de Montréal tient à souligner la contribution de ses employés à l'atteinte de ses objectifs. Pour ce faire, un programme de prix d'excellence est en place depuis 2002. Il récompense les personnes ou équipes qui se sont particulièrement illustrées parmi les candidatures soumises.

Voici les récipiendaires des prix d'excellence 2006 :

- » Le prix du **Service à la clientèle** a été remis à Luc Charbonneau et Réginald Jean-Gilles pour les programmes d'information et de divertissement diffusés dans les salles d'embarquement.
- » Michel Smythe, directeur, Développement des installations, a reçu le prix **Engagement et collaboration**.
- » Le prix **Esprit d'équipe** a été décerné au groupe chargé de coordonner les opérations lors de l'arrivée des vols humanitaires du Liban : Charles Aubé, Daniel Blanchette, Carole Chèvrefils, Michel Côté, Jean Gratton, Anne Marcotte, Pierre Martineau, Christine Meloche, Robert O'Doherty, François Pépin, Jacqueline Richard, Pierre Robitaille et Luc Veilleux. Une mention d'excellence a été décernée à Marcel Gagné, Michel Smythe et Etienne Therrien pour l'automatisation des salles à bagages domestique et internationale et l'installation d'un système de détection d'explosifs.
- » Dans la catégorie **Innovation et créativité**, les gagnants sont Karl Brochu, Gaétan Riel, Daniel St-Pierre et Etienne Therrien, pour l'implantation d'un système de lecture automatique des plaques d'immatriculation des voitures dans le stationnement. Une mention d'excellence a été attribuée à Joanne Bergeron, Sylvie Desgagné et Pierre-Paul Pharand pour le développement d'une formation à la gestion appliquée aux opérations aéroportuaires.
- » Le prix du **Mérite environnemental** a salué la construction et l'optimisation d'une nouvelle centrale d'énergie à Montréal-Trudeau. Les récipiendaires sont : Nathalie Blanchard, Denis Boilard, Guy Cadoret, Guy Cloutier, Pierre Gauthier, Yves Guérin, Roger Havard, Marcel Lafleur, Jean-François Lauzon, Denis Leduc, Gilles Pelletier, Martin Richard, Stéphane Rolland, Rémi Savoie et Benoît Teste.
- » Enfin, le prix **Action méritoire** a été décerné à Denys Thibodeau pour son dévouement à la cause du don d'organes.



Distinctions publiques » L'équipe des déneigeurs de Montréal-Trudeau a reçu le prestigieux trophée *Balchen/Post Award For Outstanding Achievement in Airport Snow and Ice Control*. Ce prix souligne l'efficacité du personnel de déneigement à maintenir l'aéroport opérationnel et sécuritaire malgré des conditions hivernales rigoureuses. Il est décerné chaque année depuis 30 ans par l'American Association of Airport Executives, Northeast Chapter.

La Sûreté aéroportuaire d'ADM a obtenu le renouvellement de son accréditation CALEA (Commission on Accreditation for Law Enforcement Agencies), confirmant ainsi son haut niveau de professionnalisme. La Sûreté aéroportuaire d'ADM est le premier service aéroportuaire d'application de la loi au Canada et le septième en Amérique du Nord à détenir une telle certification.

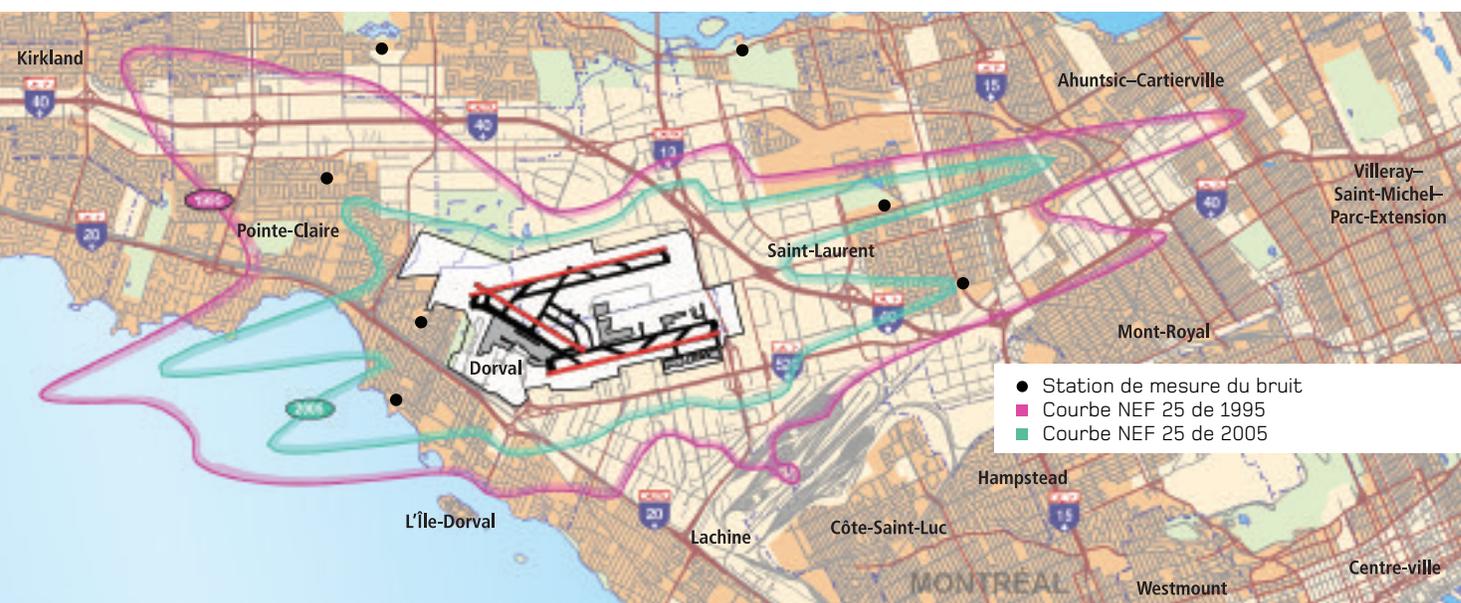
Implication sociale » Chaque année, les employés d'Aéroports de Montréal participent activement à la campagne de financement de Centraide. En 2006, les fonds recueillis ont atteint le montant inégalé de 42 000 \$, soit 5 700 \$ de plus qu'en 2005. Avec la contribution corporative, c'est un chèque de 84 000 \$ qui a été remis à cet organisme de bienfaisance.

Aéroports de Montréal participe activement aux efforts de Kéroul, l'organisme qui œuvre à l'accessibilité des transports pour les personnes ayant des difficultés de mobilité. Depuis juillet 2006, trois boîtes sont disposées à l'aéroport Montréal-Trudeau pour recueillir les pièces de monnaie que les voyageurs n'utiliseront plus et qui représentent plusieurs milliers de dollars. Cet argent servira entre autres à financer les actions de Kéroul pour sensibiliser et informer sur la Politique touristique du Québec «Vers un tourisme durable».

Autre activité parrainée par la Société depuis 1999, le Défi 767 est un concours amical de tire à la corde d'un avion de ligne qui se tient à Montréal-Trudeau. Cet événement familial mobilise chaque année de nombreux bénévoles venant de la communauté aéroportuaire, du Service de police de la Ville de Montréal et d'Air Canada. L'édition de 2006 a permis d'amasser près de 30 000 \$ pour Olympiques spéciaux Québec, un organisme qui a pour mission d'enrichir, par le sport, la vie des personnes présentant une déficience intellectuelle.



Nouvel autobus moins énergivore pour desservir les stationnements éloignés.



- Station de mesure du bruit
- Courbe NEF 25 de 1995
- Courbe NEF 25 de 2005

Cohabitation avec le milieu

Accès terrestres à Montréal-Trudeau » Le projet de reconfiguration de l'échangeur Dorval, dont le ministère des Transports du Québec est le maître d'œuvre et auquel participe Aéroports de Montréal, ira bientôt de l'avant, des crédits étant déjà prévus pour l'acquisition de terrains et certains travaux préliminaires. Dans son rapport daté du 12 janvier 2006, le Bureau d'audiences publiques a conclu que ce projet « aurait des effets positifs sur le milieu, au regard de l'accessibilité de l'aéroport ainsi qu'au regard de la sécurité, la fluidité et l'efficacité du transport des personnes et des marchandises dans le secteur de l'échangeur Dorval. (...) De telles améliorations auraient des retombées positives sur l'aménagement urbain et le potentiel de développement de l'arrondissement ».

D'autre part, Aéroports de Montréal a continué d'assumer le leadership du projet conjoint d'amélioration des services ferroviaires passagers entre l'Ouest-de-l'Île et le centre-ville. Un Comité directeur regroupant les principaux partenaires a été mis sur pied; son rôle est de définir les grandes orientations du projet et d'approuver les budgets, les échéanciers, la structure de financement, les mandats d'études et les rapports qui en découlent. Ce vaste projet, qui vise à instaurer une navette aéroportuaire express et à rehausser le niveau de service des trains de banlieue, aurait des répercussions positives sur le milieu social et environnemental, entre autres en favorisant l'utilisation du transport en commun.

Climat sonore » Les dernières courbes de bruit NEF 25 indiquent que la superficie de l'empreinte sonore de Montréal-Trudeau atteignait 36,4 km² en 2005, ce qui représente une réduction d'environ 56 % par rapport à 1995, année de référence. Le nombre de personnes résidant sous l'empreinte sonore a diminué de 72 % depuis 1995, passant de 107 333 à 29 992 personnes. Cette amélioration résulte du retrait des avions bruyants de Chapitre 2 et de l'introduction de nouveaux appareils très performants, ainsi que de la mise en œuvre de mesures d'atténuation du bruit.

En septembre 2006, un nouveau système de pistes préférentielles est entré en vigueur à l'aéroport Montréal-Trudeau, afin de favoriser l'application de procédures de décollage à moindre impact sonore qui réduisent le survol des zones résidentielles entre 23 h et 7 h. Conjointement avec les transporteurs, Nav Canada et Transports Canada, les efforts se poursuivent afin d'améliorer les trajectoires d'avions et pour en réduire la dispersion.

D'autre part, les courbes NEF seront progressivement remplacées par un nouvel indicateur de bruit appelé Leq; plus simple et déjà adopté par d'autres aéroports canadiens, le Leq est basé sur les données de bruit réelles recueillies par des stations de mesure du bruit installées dans les quartiers avoisinants.

Développement durable et environnement » Une étude réalisée en 2006 a quantifié l'impact de certaines des mesures prises par Aéroports de Montréal pour réduire l'émission de gaz à effet de serre depuis 1995 : la réduction a totalisé 5 099 tonnes de CO₂, ce qui équivaut à l'utilisation de près de 1 100 voitures pendant un an.

Au nombre des mesures qui ont contribué à l'atteinte de ce résultat, mentionnons le fait que tous les nouveaux bâtiments sont dotés d'enveloppes performantes sur le plan énergétique, avec des niveaux de résistance thermique qui excèdent les exigences du code national du bâtiment. L'utilisation de chaudières à haut rendement qui permettent la récupération des fumées est un autre exemple, tout comme le recours à des portes tournantes automatiques qui permettent une meilleure conservation de la chaleur à l'intérieur du bâtiment.

En 2006, Aéroports de Montréal a de plus procédé au remplacement des autobus utilisés pour ses stationnements éloignés par des navettes consommant moins de diesel. Cette mesure se traduit à elle seule par une réduction de 57 tonnes « équivalent-CO₂ » par année.

On a également poursuivi le remplacement des ampoules traditionnelles par des lampes DEL (diode électroluminescente) pour les feux de piste, les feux de circulation ainsi que les lumières qui balisent les bâtiments et clôtures. Ces nouvelles lampes durent dix fois plus longtemps et consomment 90 % moins d'électricité que les lampes à incandescence.

Par ailleurs, la Société a poursuivi ses programmes d'amélioration de la qualité de l'environnement ainsi que son programme de suivi de la qualité des eaux pluviales et sanitaires, des eaux souterraines et de l'air environnant. Pour chacun des nouveaux projets de développement immobilier et aéroportuaire, des évaluations environnementales et des études de caractérisation ont également été effectuées afin d'identifier les milieux représentant une valeur écologique à préserver.

Enfin, Aéroports de Montréal a vu sa certification ISO 14001 renouvelée en 2006 suite à une vérification par une firme externe dûment accréditée. Aéroports de Montréal a ainsi démontré qu'elle a mis en place les mécanismes nécessaires pour respecter ses engagements en matière de protection de l'environnement, de respect de la réglementation et d'amélioration continue.

Analyse par la direction de la situation financière

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006

Sommaire financier

(en millions de dollars)	2006	2005	Variation (%)
Produits	285,2	253,4	12,5
Charges d'exploitation (excluant les paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités)	105,7	98,1	7,7
Paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités	34,1	31,1	9,6
Loyer à Transports Canada	21,8	20,8	4,8
Amortissement	72,1	65,1	10,8
Intérêts sur les obligations à long terme	68,9	50,9	35,4
Total des charges	302,6	266,0	13,8
Insuffisance des produits sur les charges (avant quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation)	(17,4)	(12,6)	38,1
Quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation	36,6	(1,6)	2 387,5
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges	19,2	(14,2)	235,2
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation (avant variation des éléments du fonds de roulement)	46,7	49,4	(5,5)
BAIIA	117,1	103,6	13,0

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 et payant un loyer de 21,8 M\$ à Transports Canada, ADM assure elle-même le financement de ses programmes d'immobilisations. Comme plusieurs entreprises, ADM considère le BAIIA (excédent des produits sur les charges avant intérêts, impôts, amortissement et 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 2006, la Société a poursuivi la réalisation de ses différents programmes d'immobilisations, principalement à l'aéroport Montréal-Trudeau. Les travaux ont porté entre autres sur la modernisation de la jetée domestique et l'agrandissement de la salle des arrivées domestiques, ainsi que sur l'aménagement de corridors de retour pour les portes 49 à 52. De plus, les travaux d'excavation et de fondations pour le nouveau secteur des départs transfrontaliers et l'hôtel ont progressé.

Les investissements de la Société ont totalisé 83,0 M\$ en 2006 contre 192,5 M\$ en 2005. Les investissements dans les aéroports sont financés par les flux de trésorerie provenant des activités aéroportuaires, y compris les frais d'améliorations aéroportuaires (46,7 M\$), et par la dette à long terme (36,3 M\$).

Excédent des produits sur les charges avant intérêts, impôts, amortissement et quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation (BAIIA) »

ADM a atteint un nouveau sommet de performance financière avec un BAIIA (avant quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation) de 117,1 M\$ en 2006, une augmentation de 13,5 M\$ ou 13,0 % par rapport à 2005.

Résultats

Produits

(en millions de dollars)	2006	2005	Écart (%)
Activités aéronautiques	83,3	72,6	14,7
Activités commerciales	88,9	79,6	11,7
Frais d'améliorations aéroportuaires	72,6	70,4	3,1
Recouvrement des coûts de sûreté	17,2	15,6	10,3
Autres produits	23,2	15,2	52,6
Total des produits	285,2	253,4	12,5

Les produits se sont élevés à 285,2 M\$ en 2006, soit une augmentation de 31,8 M\$ ou 12,5 % par rapport à 2005. Cette croissance s'explique par la hausse tarifaire des revenus aéronautiques et des parcs de stationnement ainsi que par une croissance de 4,9 % du trafic passagers en 2006.

Activités aéronautiques » Les produits tirés des activités aéronautiques se sont élevés à 83,3 M\$ en 2006, en progression de 10,7 M\$ ou 14,7 % par rapport à 2005. Ces revenus se composent des droits d'atterrissage perçus des sociétés aériennes et représentent 29,2 % (28,7 % en 2005) de l'ensemble des revenus d'ADM en 2006. Cette hausse reflète l'augmentation tarifaire de l'ordre de 5,0 %, l'accroissement du trafic passagers ainsi que la récupération, auprès des compagnies aériennes, des frais communs pour l'espace occupé par la salle à bagages.

Activités commerciales » Les produits tirés des activités commerciales se sont élevés à 88,9 M\$ en 2006, en hausse de 9,3 M\$ ou 11,7 % par rapport à 2005. 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 31,2 % (31,4 % en 2005) de l'ensemble des revenus d'ADM en 2006. L'augmentation est principalement attribuable à la signature de nouvelles ententes avec les loueurs de véhicules, à la hausse tarifaire de divers parcs de stationnement ainsi qu'à l'augmentation des redevances provenant des concessions suite à l'exploitation d'une année complète des boutiques/concessions de la nouvelle jetée internationale.

Frais d'améliorations aéroportuaires » Les produits tirés des frais d'améliorations aéroportuaires ont totalisé 72,6 M\$ en 2006, en progression de 2,2 M\$ ou 3,1 % par rapport à la même période l'an dernier. Ces revenus représentent 25,5 % (27,8 % en 2005) de l'ensemble des revenus d'ADM. Ces revenus sont entièrement affectés au financement des améliorations aéroportuaires, incluant le paiement des intérêts sur la dette à long terme.

Analyse par la direction de la situation financière

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006

Recouvrement des coûts de sûreté » Les produits tirés du recouvrement des coûts de sûreté se sont élevés à 17,2 M\$ en 2006, en progression de 1,6 M\$ ou 10,3 % par rapport à la même période l'an dernier, et représentent 6,0 % (6,2 % en 2005) de l'ensemble des revenus d'ADM. Cette augmentation reflète les mesures de sécurité accrues incluant celles relatives au contrôle de marchandises et au contrôle d'accès.

Les frais de sécurité 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 23,2 M\$ en 2006, en progression de 8,0 M\$ ou 52,6 % par rapport à la même période l'an dernier. Ces revenus représentent 8,1 % (6,0 % en 2005) de l'ensemble des revenus d'ADM et proviennent principalement de la location de biens fonciers et de revenus d'intérêt. L'augmentation notée en 2006 est principalement attribuable à la hausse des revenus d'intérêt sur les surplus de liquidités.

Charges d'exploitation

(en millions de dollars)	2006	2005	Écart (%)
Salaires et charges sociales	40,6	37,1	9,4
Autres charges d'exploitation (excluant les paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités)	65,1	61,0	6,7
Paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités	34,1	31,1	9,6
Total des charges d'exploitation	139,8	129,2	8,2

Les charges d'exploitation se sont élevées à 139,8 M\$ en 2006, soit une augmentation de 10,6 M\$ ou 8,2 % par rapport à 2005.

Salaires et charges sociales » Les salaires et charges sociales sont passés de 37,1 M\$ en 2005 à 40,6 M\$ en 2006, soit une augmentation de 3,5 M\$ ou 9,4 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette hausse est principalement attribuable aux augmentations annuelles ainsi qu'à la diminution des salaires capitalisés aux travaux en cours.

Autres charges d'exploitation » Les autres charges d'exploitation ont atteint 65,1 M\$ en 2006, soit une hausse de 4,1 M\$ ou 6,7 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette augmentation s'explique principalement par la mise en place d'initiatives afin d'améliorer le service à la clientèle, l'augmentation des coûts de sécurité, des coûts d'énergie ainsi que les coûts d'exploitation d'une année complète de la nouvelle jetée internationale à Montréal-Trudeau par rapport à sept mois en 2005.

Paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités » Les paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités ont atteint 34,1 M\$ en 2006, en hausse de 3,0 M\$ ou 9,6 % par rapport à 2005. 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. Aéroports de Montréal est l'administration aéroportuaire canadienne la plus taxée, payant jusqu'à six fois plus par passager que certains autres grands aéroports du pays.

Loyer » Le loyer à Transports Canada s'est chiffré à 21,8 M\$ en 2006, une augmentation de 1,0 M\$ ou 4,8 % par rapport à 2005. La hausse du loyer est le reflet de la nouvelle formule de loyer transitoire, en vigueur pour les années 2006 à 2009 inclusivement, et qui prévoit un loyer basé sur des paramètres prédéfinis.

Amortissement » L'amortissement s'est élevé à 72,1 M\$ en 2006, ce qui représente 7,0 M\$ ou 10,8 % de plus qu'en 2005. Cette hausse résulte principalement de la mise en service de plusieurs installations à Montréal-Trudeau, notamment la jetée internationale (juin 2005), le nouveau hall des arrivées (décembre 2005) ainsi que l'agrandissement du stationnement étagé (février 2006).

Intérêts sur les obligations à long terme » Les intérêts sur les obligations à long terme se sont élevés à 68,9 M\$ pour l'exercice en revue, soit une hausse de 18,0 M\$ ou 35,4 % par rapport à 2005. Cet écart est attribuable à la variation du montant des intérêts capitalisés aux travaux en cours ainsi qu'à l'émission d'une nouvelle série d'obligations de 300 M\$ en septembre 2005.

Quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation » Au début d'octobre, le Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements (CIRDI) a rendu sa décision dans le dossier de l'expropriation illégale, le 1^{er} janvier 2002, de l'Aéroport international Budapest-Ferihegy. Le gouvernement de la République de Hongrie s'est soumis à la décision rendue et a versé la somme convenue de 97,7 M\$CAN (83,8 M\$US). En vertu des ententes en place, la portion de la compensation revenant à la filiale d'Aéroports de Montréal est égale à 55 % de ce montant, soit 53,7 M\$CAN (46,1 M\$US). Le gain comptable y afférent est reflété dans la quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation qui se chiffre à 36,6 M\$CAN.

Perspectives financières pour 2007 » ADM prévoit générer en 2007 un BAIIA avant quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation de l'ordre de 119 M\$. La Société estime par ailleurs que ses investissements dans ses infrastructures aéroportuaires atteindront plus de 250 M\$ en 2007.

États financiers consolidés

Rapport de la direction

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

Le président-directeur général,



James Cherry, FCA
Le 14 février 2007

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



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 2006 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 2006 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 14 février 2007

Résultats consolidés

de l'exercice terminé le 31 décembre 2006
(en milliers de dollars)

	2006	2005
	\$	\$
Produits		
Activités aéronautiques	83 253	72 594
Activités commerciales	88 862	79 519
Frais d'améliorations aéroportuaires (note 3)	72 651	70 416
Recouvrement des coûts de sûreté	17 240	15 620
Autres	23 154	15 188
	285 160	253 337
Charges d'exploitation		
Salaires et charges sociales	40 509	37 178
Autres frais d'exploitation	65 102	60 961
Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités	34 146	31 072
	139 757	129 211
Excédent des produits par rapport aux charges avant les postes énumérés ci-dessous	145 403	124 126
Loyer à Transports Canada	21 836	20 759
Amortissement des immobilisations	71 802	64 741
Amortissement de frais reportés	339	364
Intérêts sur les obligations à long terme	68 944	50 898
	162 921	136 762
Insuffisance des produits par rapport aux charges avant quote-part des résultats des placements, à la valeur de consolidation	(17 518)	(12 636)
Quote-part des résultats des placements, à la valeur de consolidation (note 11)	36 648	(1 554)
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	19 130	(14 190)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Surplus investi en immobilisations consolidé

de l'exercice terminé le 31 décembre 2006
(en milliers de dollars)

	2006	2005
	\$	\$
Solde au début	157 273	171 463
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	19 130	(14 190)
Solde à la fin	176 403	157 273

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

États financiers consolidés

Flux de trésorerie consolidés

de l'exercice terminé le 31 décembre 2006

(en milliers de dollars)

	2006	2005
	\$	\$
Activités d'exploitation		
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	19 130	(14 190)
Éléments hors caisse		
Perte (gain) de change sur les montants dus à des satellites	1 852	(111)
Gain de change autre	(1 547)	(5)
Amortissement des immobilisations	71 802	64 741
Amortissement des frais reportés	2 023	1 679
Gain sur la cession d'immobilisations	(125)	(54)
Écart entre la charge de retraite et les cotisations versées	(9 785)	(4 227)
Quote-part des résultats des placements, à la valeur de consolidation	(36 648)	1 554
	46 702	49 387
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 4)	12 532	(3 078)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	59 234	46 309
Activités d'investissement		
Encaisse affectée	—	(7 755)
Placements	31 147	(31 147)
Investissement net dans un contrat de location-financement	813	1 283
Immobilisations	(122 072)	(210 276)
Cession d'immobilisations	126	69
Frais reportés	(961)	(13 387)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(90 947)	(261 213)
Activités de financement		
Emprunt bancaire	—	(21 000)
Montants dus à des satellites	48 314	(2 284)
Obligations à long terme	—	300 000
Produits reportés	(1 434)	28 568
Loyer reporté	(217)	587
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	46 663	305 871
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		
	14 950	90 967
Effet des variations de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	1 547	5
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début	103 085	12 113
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin	119 582	103 085
Trésorerie et équivalents de trésorerie		
Encaisse	6 506	10 085
Placements	113 076	93 000
	119 582	103 085

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Bilan consolidé

au 31 décembre 2006
(en milliers de dollars)

	2006	2005
	\$	\$
Actif		
Actif à court terme		
Encaisse	6 506	10 085
Encaisse affectée (note 5)	34 534	34 534
Placements (note 6)	113 076	124 147
Débiteurs (note 7)	26 292	39 058
Investissement net dans un contrat de location-financement (note 8)	685	813
Stocks	2 836	3 137
Frais payés d'avance	2 984	2 599
	186 913	214 373
Investissement net dans un contrat de location-financement (note 8)	—	685
Immobilisations (note 9)	1 131 849	1 120 676
Frais reportés (note 10)	42 161	43 223
Placements à long terme (note 11)	57 697	20 003
Actif au titre des prestations constituées (note 16)	15 237	5 452
	1 433 857	1 404 412
Passif		
Passif à court terme		
Créditeurs	80 110	119 356
Montants dus à des satellites, sans intérêt	52 072	1 906
Versements sur les obligations à long terme (note 13)	209	—
	132 391	121 262
Obligations à long terme (note 13)	1 099 791	1 100 000
Produits reportés	27 134	28 568
Loyer reporté (note 14)	1 963	2 180
Impôts futurs (note 15)	572	572
Intérêts minoritaires, sans participation	575	575
	1 262 426	1 253 157
Surplus		
Surplus investi en immobilisations	176 403	157 273
Redressements de conversion	(4 972)	(6 018)
	171 431	151 255
	1 433 857	1 404 412

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Pour le Conseil,

Pierre Martin

Pierre Martin,
Administrateur

Raymond Deschamps

Raymond Deschamps,
Administrateur

Notes complémentaires

au 31 décembre 2006 (en milliers de dollars)

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 de Montréal (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 versés en remplacement d'impôts aux municipalités selon la Loi sur les subventions aux municipalités est remboursé à Travaux publics Canada.

2. CONVENTIONS COMPTABLES

Principes de consolidation » Les états financiers consolidés comprennent les comptes d'ADM et de sa filiale en propriété exclusive, Aéroports de Montréal Capital Inc.

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.

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

Les produits provenant des activités commerciales sont comptabilisés comme suit :

- » les loyers provenant des concessionnaires sont comptabilisés sur la durée des baux et calculés en pourcentage des ventes des concessionnaires, sujets à des loyers minimums garantis ;
- » les loyers des locaux pour bureaux sont constatés selon la méthode linéaire sur la durée des baux correspondants.

2. CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

» Les produits de stationnement sont constatés selon l'utilisation des lieux.

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

Les autres produits sont comptabilisés comme suit :

- » les loyers de terrain sont constatés selon la méthode linéaire sur la durée des baux correspondants ;
- » les produits d'intérêts sont constatés lorsque gagnés.

Trésorerie et équivalents de trésorerie » La politique de la Société est de présenter dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie l'encaisse et les placements dont le terme est égal ou inférieur à trois mois.

Évaluation des stocks » Les stocks sont évalués au coût ou à la valeur de remplacement, selon le moins élevé des deux. 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.

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

	Taux
Mobilier et équipement	Entre 10 % et 25 %
Matériel informatique	25 %
Améliorations locatives	Entre 2,5 % et 20 %
Immobilisation louée	2,5 %
Machinerie et équipement	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.

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

Lorsque la Société agit à titre d'intermédiaire financier, l'investissement net dans des contrats de location-financement correspond à la valeur actuelle des loyers futurs. Le produit de financement découlant de ces contrats est constaté de manière à dégager un taux de rendement constant sur la durée des baux. Les produits de financement constatés en 2006 totalisent 106 \$ (220 \$ en 2005).

Les produits tirés des contrats de location-exploitation totalisent 61 446 \$ en 2006 (52 263 \$ en 2005).

Notes complémentaires

au 31 décembre 2006 (en milliers de dollars)

2. CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Frais reportés » Les frais reportés sont principalement composés des éléments suivants :

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

Placements à long terme » Les placements dans les 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 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.

Impôts sur les bénéfiques » La Société utilise la méthode du passif fiscal pour comptabiliser les impôts sur les bénéfiques. 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 éléments monétaires d'actif et de passif libellés en devises sont convertis au taux de change en vigueur à la date du bilan, alors que les opérations sont converties au taux moyen en vigueur durant l'exercice. Les gains et les pertes sont inclus dans les résultats de l'exercice.

Les éléments monétaires d'actif et de passif des établissements étrangers autonomes sont convertis au taux de change en vigueur à la date du bilan, alors que les opérations sont converties au taux moyen en vigueur durant l'exercice. Les gains et les pertes provenant de la conversion des états financiers de ces établissements étrangers autonomes sont présentés au poste Redressements de conversion du 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 du régime de retraite ;

2. CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

- » pour les besoins du calcul du taux de rendement prévu des actifs des régimes, ces actifs sont évalués à leur juste valeur ;
- » la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs couverts par les régimes de retraite varie de 9 à 14 ans (10 à 14 ans en 2005) ;
- » 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 2006, les dépenses en immobilisations cumulatives d'un montant de 1 285 000 \$ (1 202 000 \$ en 2005) excédaient de 834 000 \$ (824 000 \$ en 2005) 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 :

	2006	2005
	\$	\$
Débiteurs	12 766	(7 465)
Stocks	301	(372)
Frais payés d'avance	(385)	(163)
Créditeurs	(150)	4 922
	12 532	(3 078)

Les intérêts versés à même les flux de trésorerie se sont élevés à 69 134 \$ (55 222 \$ en 2005). Les intérêts encaissés se sont élevés à 7 407 \$ (3 321 \$ en 2005).

Au cours de l'exercice, des immobilisations ont été acquises au coût total de 82 976 \$ (192 500 \$ en 2005). Des décaissements totalisant 122 072 \$ ont été effectués pour l'achat des immobilisations (210 276 \$ en 2005).

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 \$ (34 534 \$ en 2005), représentant la somme des paiements d'intérêts et de capital des six prochains mois sur les obligations à long terme (note 13).

6. PLACEMENTS

Les placements de 113 076 \$ (93 000 \$ en 2005) ayant, à l'acquisition, une échéance de trois mois ou moins sont composés d'acceptations bancaires, de dépôts à terme et de papiers commerciaux à des taux variant de 4,25 % à 5,20 % (3,09 % à 3,85 % en 2005) et échéant jusqu'en janvier 2007.

Notes complémentaires

au 31 décembre 2006 (en milliers de dollars)

6. PLACEMENTS (suite)

Au 31 décembre 2006, la société ne possède aucun placement ayant, à l'acquisition, une échéance de plus de trois mois (31 147 \$ en 2005).

7. DÉBITEURS

	2006	2005
	\$	\$
Comptes clients	18 262	24 396
Acomptes versés en trop sur le loyer	—	3 625
Taxes de vente	—	494
Autres	8 030	10 543
	26 292	39 058

8. INVESTISSEMENT NET DANS UN CONTRAT DE LOCATION-FINANCEMENT

	2006	2005
	\$	\$
Paiements minimaux à recevoir en vertu d'un contrat de location-financement	724	1 642
Produit de financement non gagné	(39)	(144)
	685	1 498
Encaissements disponibles à court terme	(685)	(813)
	—	685

9. IMMOBILISATIONS

	2006		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Mobilier et équipement	302 397	116 549	185 848
Matériel informatique	35 983	31 143	4 840
Améliorations locatives	1 139 941	275 095	864 846
Immobilisation louée	36 241	10 942	25 299
Machinerie et équipement	24 915	18 486	6 429
Projets d'immobilisations en cours	44 587	—	44 587
	1 584 064	452 215	1 131 849

	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

En 2006, les intérêts capitalisés s'élèvent à 1 288 \$ (8 386 \$ en 2005).

10. FRAIS REPORTÉS

	2006		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Frais de financement	35 276	4 632	30 644
Frais de location	8 977	6 168	2 809
Autres	11 140	2 432	8 708
	55 393	13 232	42 161

	2005		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût 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

11. PLACEMENTS À LONG TERME

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 détenait 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 les 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 produits contractuels y afférents, ont fait l'objet d'une expropriation à compter du 1^{er} janvier 2002.

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. Les parties ont convenu que la portion de la compensation revenant à la Société sera égale à 55 % de la compensation totale.

En octobre 2006, le Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements a rendu sa décision dans le dossier en accordant une compensation à ADC Affiliate Limited et ADC & ADMC Management Limited. Le gouvernement de la République de Hongrie s'est soumis à la décision rendue et a versé la somme convenue de 97 680 \$ CA (83 824 \$ US). En vertu des ententes en place, la portion de la compensation revenant à ADMC est égale à 55 % de ce montant, soit 53 724 \$ CA (46 103 \$ US).

Notes complémentaires

au 31 décembre 2006 (en milliers de dollars)

11. PLACEMENTS À LONG TERME (suite)

	2006	2005
	\$	\$
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)	19 117	21 241
Quote-part des résultats	25 587	(1 517)
Redressements de conversion	744	(607)
	45 448	19 117
	45 448	19 117
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)	432	483
Quote-part des résultats	11 061	(37)
Redressements de conversion	302	(14)
	11 795	432
	11 796	433
Société d'Exploitation de Vatry Europort		
23,31 % des actions avec droit de vote et participantes	453	453
	57 697	20 003

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 140 000 \$ (205 000 \$ en 2005) 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 2006, la Société n'a prélevé aucun montant sur cette facilité de crédit (néant en 2005). Il est à noter qu'un montant de 28 725 \$ (25 157 \$ en 2005) 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 :

	2006	2005
	\$	\$
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	300 000
	1 100 000	1 100 000

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 2006, 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.

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

	\$
2007	209
2008	654
2009	1 355
2010	2 120
2011	2 951
Exercices subséquents	1 092 711

Notes complémentaires

au 31 décembre 2006 (en milliers de dollars)

13. OBLIGATIONS À LONG TERME (suite)

Au 31 décembre 2006, la juste valeur des obligations à long terme s'établit comme suit :

	\$
Série A	163 080
Série B	365 340
Série D	242 740
Série E	176 655
Série G	305 550
	1 253 365

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 2006, 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.

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 est remboursable, sans intérêt, par versements annuels égaux sur une période de 10 ans à compter du 1^{er} janvier 2006.

En 2005, Transports Canada annonçait 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, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2006, prévoit une période de transition de 2006 à 2009 pour laquelle le loyer est fixé selon des paramètres déjà définis. À compter de l'année 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 :

	2006	2005
	\$	\$
Passif		
Placements comptabilisés à la valeur de consolidation	1 302	1 505
Actif		
Avantages fiscaux relatifs aux pertes d'entreprise et à des pertes en capital	905	1 338
Avantages fiscaux relatifs aux dépenses de recherche et de développement	69	79
Immobilisations	227	259
	1 201	1 676
Provision pour moins-value (montant susceptible de ne pas être recouvré)	(471)	(743)
	730	933
	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 2006, la filiale a cumulé des pertes autres qu'en capital disponibles pour réduire le revenu imposable des exercices futurs. Ces pertes s'élèvent à 3 952 \$ et viennent à échéance comme suit : 2 127 \$ en 2007, 641 \$ en 2008, 296 \$ en 2009, 354 \$ en 2011, 362 \$ en 2014 et 172 \$ en 2015.

La filiale a également cumulé des pertes en capital s'élevant approximativement à 593 \$, disponibles pour réduire ses gains en capital des exercices futurs.

De plus, la filiale a cumulé des dépenses de recherche et de 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 2006, qui est constitué des cotisations de la Société à ses régimes de retraite capitalisés, s'élève à 12 197 \$ (6 620 \$ en 2005), dont 196 \$ (3 107 \$ en 2005) versés directement par l'employeur à certains retraités.

Notes complémentaires

au 31 décembre 2006 (en milliers de dollars)

16. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

	2006	2005
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées au début	152 983	135 530
Constitution des prestations	5 917	4 857
Intérêts	8 163	8 121
Prestations versées	(6 826)	(10 075)
Pertes actuarielles	19 073	14 425
Transfert au régime	6	125
Obligation au titre des prestations constituées à la fin	179 316	152 983
Actif		
Juste valeur au début	139 742	124 525
Cotisations patronales	12 197	6 620
Cotisations salariales	1 834	1 780
Rendement réel de l'actif	27 888	16 767
Prestations versées	(6 826)	(10 075)
Transfert au régime	6	125
Juste valeur à la fin	174 841	139 742
Actif au titre des prestations constituées		
Situation de capitalisation – déficit	(4 475)	(13 241)
Pertes actuarielles non amorties	21 422	20 691
Coût non amorti des services passés	1 569	1 749
Actif transitoire non amorti	(3 279)	(3 747)
	15 237	5 452

Les principales hypothèses actuarielles utilisées sont les suivantes :

	2006	2005
	%	%
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre		
Taux d'actualisation	5,25	5,25
Taux de croissance de la rémunération	3,75	3,75
Coût des prestations pour les exercices terminés le 31 décembre		
Taux d'actualisation	5,25	5,25
Taux de rendement prévu de l'actif	7,00	7,00
Taux de croissance de la rémunération	3,75	3,75

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

	2006	2005
	\$	\$
Constitution des prestations	4 083	3 074
Intérêts	8 163	8 121
Rendement réel de l'actif	(27 888)	(16 767)
Pertes actuarielles sur les obligations	19 073	14 425
Coût des prestations avant ajustements	3 431	8 853
Ajustements – nature à long terme		
Rendement de l'actif	17 960	8 189
Pertes actuarielles	(18 690)	(14 359)
Coût des services passés	178	178
Actif transitoire	(468)	(468)
Coût des prestations constaté	2 411	2 393

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 2005	31 décembre 2006
Régime de retraite supplémentaire pour les dirigeants désignés	31 décembre 2005	31 décembre 2006

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

	2006	2005
	%	%
Titres de capitaux propres	64,14	64,94
Titres de créances	29,34	34,21
Titres immobiliers	5,31	—
Autres	1,21	0,85
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 :

	2006	2005
	\$	\$
Juste valeur des actifs du régime	170 954	136 856
Obligation au titre des prestations constituées	176 851	151 058
Situation de capitalisation – déficit	(5 897)	(14 202)

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, les débiteurs et l'investissement net dans un contrat de location-financement. L'encaisse, l'encaisse affectée et les placements sont détenus 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, à verser pour les cinq prochaines années une somme de 4 849 \$ pour des locaux pour bureaux. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 1 269 \$ en 2007, à 591 \$ en 2008, à 1 025 \$ en 2009 et à 982 \$ en 2010 et 2011.

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.

Les membres du Conseil d'administration



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



○ **Richard Drouin** ¹
Vice-président du Conseil, président du Comité
de régie d'entreprise et des ressources humaines
Avocat conseil – McCarthy Tétrault



○ **Laurent N. Benarrous**
Administrateur
Vice-président,
Solutions Corporatives
Jones Lang LaSalle



○ **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 Guin**
Administrateur
Associée, BCF S.E.N.C.R.L.



○ **Robert Guay**
Administrateur
Administrateur de sociétés



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



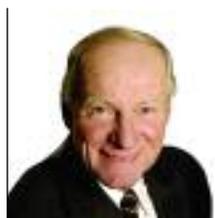
○ **Jean-Guy Langelier** ²
Administrateur
Président et chef de l'exploitation,
Caisse Centrale Desjardins



○ **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

Gouvernance

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

Le Conseil se compose de quatorze (14) administrateurs dont treize (13) sont désignés par des organismes identifiés dans les lettres patentes de la Société, soit : le gouvernement du Canada (2), le gouvernement du Québec (1), la Communauté Métropolitaine de Montréal (5), la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (3), le Conseil d'administration d'ADM en consultation avec Montréal International et les chambres de commerce de la grande région de Montréal (2), le quatorzième administrateur étant le président-directeur général d'ADM, nommé par le Conseil. Les administrateurs sont nommés pour un mandat d'une durée 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 12 ans.

Le Conseil d'administration s'est réuni à neuf (9) occasions en 2006 et les aspects les plus importants du plan stratégique de la Société ont été traités par ses membres. Le dossier des accès routiers et ferroviaires à l'aéroport Montréal-Trudeau demeure un enjeu important et a fait l'objet d'une attention particulière. Le projet de construction d'un hôtel à l'aéroport Montréal-Trudeau a également été traité en profondeur par le Conseil. Par ailleurs, dans le cadre de la revitalisation des installations à l'aéroport de Mirabel, l'évolution du projet Rêveport a été suivie de près par les membres du Conseil.

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 2006, le Comité de vérification a supervisé la fermeture du projet d'agrandissement de l'aéroport et a analysé de façon complète le projet de relocalisation du secteur des départs transfrontaliers, lequel continue de faire l'objet d'une supervision systématique. Le Comité a également suivi de près l'évolution des résultats financiers de la Société tout au long de l'exercice et a par ailleurs analysé et revu le budget d'immobilisations et le budget d'exploitation pour 2007 de manière spécifique et détaillée.

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 ses travaux, le Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines a recommandé le renouvellement des mandats de deux administrateurs, qui venaient à échéance à la fin du mois d'août 2006. Le Comité de régie s'est également 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.

La direction



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

Le Comité consultatif communautaire

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

Composé d'une quinzaine 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 2006, 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, les progrès accomplis dans le cadre du projet de construction d'un hôtel et de la relocalisation du secteur des départs transfrontaliers à l'aéroport Montréal-Trudeau et l'évolution du dossier pour la revitalisation des installations à l'aéroport de Mirabel, suite à l'octroi de ce contrat au Consortium I.Parks-Oger International. Par ailleurs, le Comité consultatif a examiné la demande de modification au Plan d'utilisation des sols de l'aéroport de Mirabel, nécessaire à l'implantation du projet Rèveport, et s'est déclaré favorable aux changements envisagés par la Société.

Les membres du Comité consultatif communautaire

- » François Alepin, Alepin Gauthier, Avocats
- » Pierre Bellerose, Tourisme Montréal
- » Sylvain Berthiaume, MRC et CLD de Lajemmerais
- » 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, Montréal International
- » Jacques Girard, Consultant en coaching
- » Michel Labrecque, Festival Montréal en lumière (jusqu'en avril 2006)
- » Yves Lacroix, Ville de Mirabel
- » Pierre Larivée, Directeur général, Cité de Dorval
- » Raymond Larivée, Delta Hôtels
- » André Leclerc, Kéroul
- » Michel Thibault, Conseil régional FTQ – Montréal-Métropolitain

Rémunération des administrateurs pour l'année 2006

Nom	Présence Conseil d'administration	Présence Comité de régie	Présence Comité de vérification ⁽¹⁾	Honoraires \$	Jetons \$	Total \$
Jean-Jacques Bourgeault	8	—	—	12 000	6 500	18 500
James Cherry	9	—	—	—	—	—
Armand Couture	8	—	5	12 000	12 000	24 000
Raymond Deschamps Président du Comité de vérification	9	—	5	16 000	12 500	28 500
Richard Drouin Président du Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines	9	14	—	16 000	18 500	34 500
Michèle Guoin	9	—	—	12 000	7 500	19 500
Robert Guay	9	—	—	12 000	8 500	20 500
Isabelle Hudon	8	—	—	12 000	7 000	19 000
Jean-Guy Langelier	6	—	4	12 000	9 000	21 000
Charles Lapointe	7	11	—	12 000	14 000	26 000
Pierre Martin Président du Conseil	9	12	5	75 000	—	75 000
Madeleine Paquin	8	—	—	12 000	7 000	19 000
Raymond Reid	9	—	—	12 000	8 500	20 500
Louis Tanguay	9	14	—	12 000	18 500	30 500
Total	9	14	5	227 000	129 500	356 500

(1) Incluant une réunion du Comité de vérification « élargi » où les membres suivants étaient également présents :

R. Drouin, R. Guay, R. Reid et L. Tanguay.

Rémunération des dirigeants » Le salaire annuel du président-directeur général et des autres dirigeants varie de 150 000 \$ à 351 000 \$. De plus, une somme de 634 600 \$ a été payée aux cadres en 2006 à titre de boni de performance.

Plan stratégique de cinq ans (2007-2011)

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

- » Stimuler l'offre de transport aérien et l'exploitation de nouvelles routes aériennes directes au départ de Montréal ou passant par Montréal
- » 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
- » Poursuivre la mise en œuvre du plan de développement des services commerciaux et de stationnement en fonction des besoins de la clientèle
- » De concert avec notre partenaire privé, mener à bien le projet d'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, planifier la mise en valeur du lot 20 et amorcer la relocalisation des hangars situés à l'ouest de l'aire de manœuvre
- » De concert avec notre partenaire privé, 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 publics, mener à bien le plus rapidement possible le projet de navette ferroviaire et d'amélioration des services ferroviaires passagers entre l'Ouest-de-l'Île et le centre-ville
- » Participer au financement et à la direction du projet de reconfiguration de l'échangeur Dorval et revoir notre propre réseau routier en façade de l'aérogare
- » S'assurer que les infrastructures aéroportuaires évoluent au rythme des besoins de la clientèle, de la communauté montréalaise, des nouvelles réalités de l'industrie du transport aérien et des objectifs de développement durable
- » 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 2007-2011 est disponible sur le site www.admtl.com.

Régie d'entreprise et transparence

Bien que non assujettie aux règles de gouvernance qui régissent les compagnies publiques, Aéroports de Montréal adhère aux pratiques imposées à ces dernières en les adaptant à son statut de société sans capital-actions. À 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 villes/arrondissements de 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.

Énoncé des pratiques en matière de régie d'entreprise

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 assujéti 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 audit article en regard des comités qu'ils président.

Énoncé des pratiques en matière de régie d'entreprise

Obligation d'information en matière de régie d'entreprise	Commentaires
<p>3 b) Indiquer si le Conseil a établi ou non une description de poste écrite pour le poste de chef de la direction.</p>	<p>Le poste de président-directeur général fait l'objet d'une description écrite.</p>
<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>

Obligation d'information en matière de régie d'entreprise	Commentaires
6 c) Si le Conseil dispose d'un comité de nomination, décrire les responsabilités, les pouvoirs et les activités de ce comité.	Le Conseil ne dispose pas d'un comité de nomination : le Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines assume ce rôle.
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 révisé 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 a été mise en place.

Administrateurs membres du Conseil d'une société « émetteur assujetti »

Richard Drouin	American Superconductor Addenda Capital	Nstein Technologies
Pierre Martin	Addenda Capital	Logistec Corporation
Madeleine Paquin	Logistec Corporation	Canadian Pacific Railway
James Cherry	Mitec Telecom	
Louis Tanguay	Bell Aliant 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 de dérogation
10 000 000 \$	FMC Technologies Inc. Jetway Systems	Remplacement des passerelles d'embarquement des passagers*	B
1 090 975 \$	Roxboro excavation inc.	Déblaiement et enlèvement de la neige et de la glace	A
1 160 314 \$	FMC Technologies Inc. Jetway Systems	Modernisation de la jetée domestique, lot 1-Ponts fixes	B
1 840 000 \$	Eagle Airfield Ltd	Acquisition d'un camion incendie de marque Oshkosh	B
1 130 000 \$	ITW GSE Group Co.	Acquisition de 5 GPU (Ground Power Unit) et 8 PCA (Preconditioned Air System)	B

Contrats de moins de 1 M\$

Motif de dérogation A » Chartrand Fortin Labelle Solutions inc., Services professionnels en sécurité — Construction Serbec inc., Réaménagement des locaux du SPVM et autres travaux de réaménagement des locaux des effectifs d'Air Canada — Girard & Girard inc., Relocalisation du Localizer et du Glide Path, piste 24G — Service d'entretien Dupont, Entretien ménager — Broccolini Construction inc., Travaux de drainage et déplacement de route.

Motif de dérogation B » Construction Gilles Lanthier inc., Aménagement du salon protocolaire* — Vision IP inc., Services de soutien technique pour l'exploitation et l'entretien des bornes CUSSK — Cabana Séguin inc., Fourniture de concepts d'images liés aux travaux à l'aérogare — Brenntag Canada inc., Fourniture d'urée antigivrante — Groupe d'ingénierie de l'information (IEG), Acquisition et implantation d'un système de contrôle d'accès — Lavaltrac Équipement inc. et Eagle Airfield Ltd, Acquisition de tondeuses rotatives — Axima Services inc., Développement et mise à niveau du logiciel Axima — Siemens Technologies du bâtiment ltée, Entretien du système avertisseur incendie — Télécommunications Grimard inc., Modernisation de la jetée domestique, lot 6-Télécommunication — FMC Technologies Inc. Jetway Systems, Modernisation des passerelles d'embarquement Jetway — ThyssenKrupp Airport Systems Inc., Modernisation des passerelles d'embarquement ThyssenKrupp — Jacobs Consultancy Canada, Mise à jour et développement de nouveaux concepts commerciaux — LCO-Delsaer, Services d'estimation de coûts pour la relocalisation du secteur des départs transfrontaliers.

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

37 transporteurs passagers

14 transporteurs canadiens

Air Canada » Air Canada Jazz » Air Creebec » Air Inuit » Air Labrador » Air Transat » CanJet Airlines » First Air » Porter Airlines » Provincial Airlines » Skyservice Airlines » Sunwing Airlines » WestJet » Zoom Airlines

17 transporteurs internationaux

Air France » Air Saint-Pierre » British Airways » Corsair » CSA Czech Airlines » Cubana Airlines » EgyptAir » Japan Airlines International » KLM Royal Dutch Airlines » Lufthansa » Mexicana » Olympic Airlines » Royal Air Maroc » SATA Internacional Airlines » SWISS » Thomas Cook Airlines » TRANSAERO

6 transporteurs américains

American Airlines » Continental Airlines » Delta Airlines » Northwest Airlines » United Airlines » US Airways

25 transporteurs tout-cargo

Service fret | 25 transporteurs tout-cargo

Air Cargo Carriers » Air Norterra » Ameriflight » Ameristar Jet Charter » Antonov Design Bureau » Capital Cargo International » Cargojet » Castle Aviation » Corporate Express » Custom Air Transport » FedEx » Georgian Airways » Kalitta Flying Services » Kelowna Flightcraft » Lufthansa German Airlines » Morningstar Air Express » Mountain Air Cargo » Nolinor » POLET Aviakompania » Prince Edward Air » Royal Air Freight » SkyLink » UPS » USA Jet Airlines » Volga-Dnepr

Développement industriel | Zone industrielle de Montréal-Mirabel | 17 entreprises

Bombardier Aéronautique » Cinémathèque québécoise » Conseil national de recherches Canada (CNRC) » GE Elano Canada Inc. » Groupe Avianor » ICON du Canada Inc. » Institut de formation en aérospatiale » Kangaroo TV » L-3 MAS » Laboratoire Technicolor du Canada Inc. » Les Moulins La Fayette » Mirabel-Mecachrome Inc. » Monaco Montréal » Nolinor » Service Mobile A.L.R. » Syscomax Immobilier » Turbomeca Canada Inc. (Groupe SAFRAN)



..... destinations régulières
— destinations saisonnières

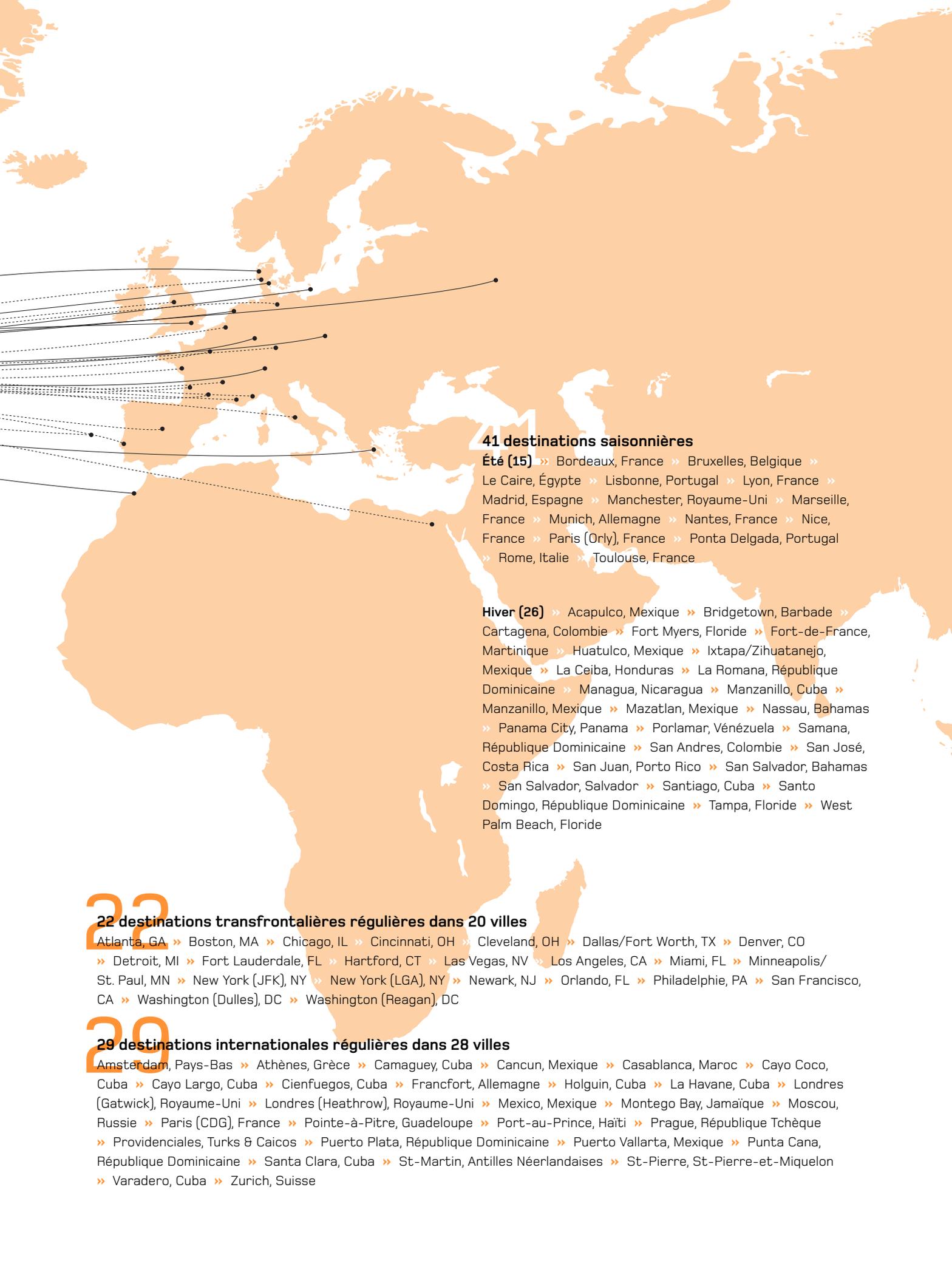
Services passagers réguliers

81 destinations régulières et 41 destinations saisonnières

30

30 destinations domestiques régulières dans 29 villes, dont 13 au Québec

Bagotville, QC » Baie-Comeau, QC » Bathurst, N.-B. » Calgary, Alb. » Charlottetown, Î.-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. » Sept-Îles, QC » St. John's, T.-N.-L. » Sydney, N.-É. » Toronto (Island), Ont. » Toronto (Pearson), Ont. » Val d'Or, QC » Vancouver, C.-B. » Winnipeg, Man.



41 destinations saisonnières

Été (15) » Bordeaux, France » Bruxelles, Belgique »
Le Caire, Égypte » Lisbonne, Portugal » Lyon, France »
Madrid, Espagne » Manchester, Royaume-Uni » Marseille,
France » Munich, Allemagne » Nantes, France » Nice,
France » Paris (Orly), France » Ponta Delgada, Portugal
» Rome, Italie » Toulouse, France

Hiver (26) » Acapulco, Mexique » Bridgetown, Barbade »
Cartagena, Colombie » 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 » Mazatlan, Mexique » Nassau, Bahamas
» Panama City, Panama » Porlamar, Vénézuéla » Samana,
République Dominicaine » San Andres, Colombie » San José,
Costa Rica » San Juan, Porto Rico » San Salvador, Bahamas
» San Salvador, Salvador » Santiago, Cuba » Santo
Domingo, République Dominicaine » Tampa, Floride » West
Palm Beach, Floride

22 destinations transfrontalières régulières dans 20 villes

Atlanta, GA » Boston, MA » Chicago, IL » Cincinnati, OH » Cleveland, OH » Dallas/Fort Worth, TX » Denver, CO
» Detroit, MI » Fort Lauderdale, FL » Hartford, CT » Las Vegas, NV » Los Angeles, CA » Miami, FL » Minneapolis/
St. Paul, MN » New York (JFK), NY » New York (LGA), NY » Newark, NJ » Orlando, FL » Philadelphie, PA » San Francisco,
CA » Washington (Dulles), DC » Washington (Reagan), DC

29 destinations internationales régulières dans 28 villes

Amsterdam, Pays-Bas » Athènes, Grèce » Camaguey, Cuba » Cancun, Mexique » Casablanca, Maroc » Cayo Coco,
Cuba » Cayo Largo, Cuba » Cienfuegos, 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 & Caicos » Puerto Plata, République Dominicaine » Puerto Vallarta, Mexique » Punta Cana,
République Dominicaine » Santa Clara, Cuba » St-Martin, 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