

**CENTRÉS
SUR
LA
CLIENTÈLE :
ANIMÉS
PAR
L'ESPRIT
D'INNOVATION**

UNE SOURCE
DE MOTIVATION
POUR NOS
EMPLOYÉS

UNE MANIÈRE DE
SE DIFFÉRENCIER
DES AUTRES
AÉROPORTS

UN ATOUT POUR
NOS CLIENTS
ET NOS
PARTENAIRES

**L'INNOVATION :
NOTRE FAÇON
DE FAIRE**

FAITS SAILLANTS

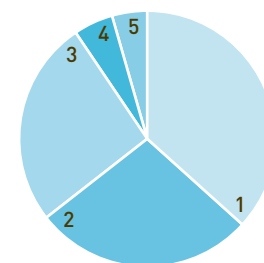
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

(en milliers de dollars)

	2007	2006	2005	2004	2003
Produits	320 717	285 160	253 337	239 579	208 386
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges (avant quote-part des résultats et radiation des placements à la valeur de consolidation)	(4 915)	(17 518)	(12 636)	(7 444)	11 429 ⁽²⁾
BAlIA (avant quote-part des résultats et radiation des placements à la valeur de consolidation)	141 671 ⁽¹⁾	117 062	103 601	90 795	83 166 ⁽²⁾
Investissements	154 071	82 976	192 500	320 532	222 801

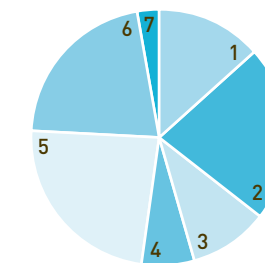
⁽¹⁾ Avant considération de la moins-value de 8,8 M\$ relative aux placements détenus dans des papiers commerciaux adossés à des actifs.

⁽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.



SOURCES DE REVENUS

	en millions \$	%
1. Activités aéronautiques	118,3	36,9
2. Activités commerciales	89,1	27,8
3. Frais d'améliorations aéroportuaires	83,1	25,9
4. Bien-fonds	16,7	5,2
5. Autres produits	13,5	4,2



TYPES DE DÉPENSES

	en millions \$	%
1. Salaires et charges sociales	43,6	13,4
2. Autres frais d'exploitation	72,6	22,3
3. Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités	32,9	10,1
4. Loyer à Transports Canada	21,6	6,6
5. Amortissement	76,7	23,6
6. Intérêts sur les obligations	69,4	21,3
7. Moins-value des autres placements	8,8	2,7

ADM

DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER 2007

Nouvelles locations (en mètres carrés)

Terrains 610 112

Bâtiments 8 646

DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL 2005-2007

Investissements générés (en millions de dollar) Estimations

2005 20,1

2006 83

2007 157

Emplois créés Estimations

2005 350

2006 519

2007 570

EXPLOITATION

Trafic passagers

2005 10 892 778

2006 11 432 250

2007 12 407 934

Volume de fret

2005 263 318

2006 274 584

2007 270 457

Mouvements d'aéronefs

2005 231 982

2006 235 393

2007 243 250

PROFIL D'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.

Aéroports de Montréal entend réussir dans ses divers secteurs d'activité — les services aéroportuaires, aéronautiques, immobiliers et commerciaux — 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.

Les aéroports internationaux Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel constituent d'importants pôles d'activité économique et des atouts de développement pour le Grand Montréal. 39 transporteurs passagers et 22 transporteurs tout-cargo relient Montréal à un nombre important d'aéroports dans le monde. En 2007, 12,4 millions de passagers et 270 457 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, dont 29 000 directs, et une valeur ajoutée de 4,4 G\$ par année.

TABLE DES MATIÈRES

Message de la direction	2
Faits saillants 2007	6
Revue des activités	8
Bilan environnemental et social	20
Analyse par la direction de la situation financière	27
Rapport de la direction	31
Rapport des vérificateurs	31
États financiers consolidés	32
Notes complémentaires	36
Rapport sur la gouvernance	50
Plan stratégique de cinq ans	55
Compagnies aériennes et destinations	59

MESSAGE DE LA DIRECTION

Des résultats solides

Aéroports de Montréal a su tirer profit de la conjoncture généralement très favorable au transport aérien en 2007, comme en témoigne sa solide performance opérationnelle et financière.

- Le trafic passagers a progressé de 8,5 % pour atteindre 12,4 millions, soit un million de plus qu'en 2006.
- La satisfaction globale de la clientèle est demeurée stable, à 96,7 %, le sommet atteint l'an dernier.
- Les produits totaux se sont élevés à 320,7 millions de dollars, en hausse de 12,4 %, toutes nos unités d'affaires ayant connu une excellente performance.
- Le BAIIA (excédent des produits sur les charges avant intérêts, impôts, amortissement, moins-value des placements et quote-part des résultats et radiations des placements à la valeur de consolidation) a atteint un nouveau record, soit 141,7 millions de dollars ou 21 % de plus qu'en 2006.

Les résultats obtenus en termes de nouveaux investissements générés sur nos sites aéroportuaires méritent aussi d'être soulignés. Une dizaine de projets privés totalisant plusieurs dizaines de millions de dollars ont été initiés au cours de l'année, ce qui démontre le bien-fondé de nos efforts de mise en valeur de notre patrimoine immobilier.

Investissements et financement

Les investissements de la Société se sont élevés à 154,1 millions de dollars en 2007, comparativement à 83 millions en 2006. La modernisation de la jetée domestique, l'agrandissement de la salle des arrivées domestiques et la construction de l'enveloppe du nouveau secteur des départs transfrontaliers et de la future gare ferroviaire située en dessous ont mobilisé la majeure partie des efforts. Nos investissements s'accroîtront en 2008, atteignant 275 millions de dollars, alors que débiteront l'aménagement intérieur du secteur des départs transfrontaliers et plusieurs projets liés aux accès terrestres de Montréal-Trudeau et au développement futur de l'aérogare.



James C. Cherry
Président-directeur général

Pierre Martin
Président du Conseil

C'est ainsi que pour aider à financer nos investissements futurs, nous avons émis, en octobre dernier, une nouvelle série d'obligations à revenu de 300 millions de dollars portant intérêt à 5,67 % et échéant en 2037. Ce nouveau placement porte à 1,4 milliard de dollars le total des obligations émises à ce jour. Afin de maintenir de sains ratios financiers, nous avons également ajusté notre tarification.

Service à la clientèle

Maintenant que la mise à niveau de nos installations aéroportuaires est presque terminée, notre attention en matière d'amélioration du service à la clientèle se porte davantage sur d'autres aspects tels que les comportements du personnel, l'information et la signalisation, les services commerciaux, les technologies, les processus et la gestion quotidienne des opérations. Comme vous pourrez le constater à la lecture du rapport des activités, un grand nombre d'initiatives, souvent innovatrices, ont été mises de l'avant en 2007. En ce qui a trait à nos sous-traitants et nos concessionnaires, les nouveaux contrats que nous signons comportent des clauses touchant à la performance, à la qualité et au niveau de service. Nous continuons aussi à travailler de concert avec nos partenaires gouvernementaux et commerciaux pour mieux arrimer nos efforts à l'intérieur d'une vision commune du service à la clientèle.

Accès terrestres à Montréal-Trudeau

De concert avec les gouvernements et les agences gouvernementales concernés, Aéroports de Montréal a continué de travailler à l'amélioration des infrastructures d'accès terrestres à proximité de ses aéroports. Cela fait des années que nous réclamons de meilleurs accès pour Montréal-Trudeau. Or, nous sommes heureux de pouvoir affirmer que le dossier continue de progresser dans la bonne voie.

En décembre dernier, le gouvernement du Québec a adopté un décret autorisant le projet de réaménagement des accès routiers. Les travaux de construction devraient commencer en 2008 et l'échéancier prévoit que les bretelles d'accès direct reliant l'autoroute 20 est et ouest à l'aéroport seront mises en service vers la fin 2010. Le projet comprend également des améliorations aux infrastructures de transport collectif à proximité de l'aéroport ainsi que des liens piétonniers et cyclistes.

Quant au projet de services ferroviaires entre le centre-ville, l'aéroport et l'Ouest-de-l'Île, les études sont bien engagées. Bien que l'échéancier soit très serré, nous sommes confiants que le Comité directeur aura en main tous les éléments pour s'entendre sur un tracé optimal d'ici à la fin de l'année. Les pré-consultations menées auprès de groupes intéressés en décembre et janvier derniers se sont avérées très constructives. En ce qui nous concerne, nous avons devancé certains travaux reliés à la future gare de Montréal-Trudeau parce qu'il est plus économique de les exécuter maintenant. Pour les mêmes raisons, certains viaducs prévus dans le projet routier seront élargis, en prévision du ferroviaire. Bref, tout cela est de bon augure.

Innovation et créativité

Cette année, notre rapport annuel salue l'innovation et la créativité. Comme vous pourrez le lire dans les pages suivantes, Aéroports de Montréal fait figure de leader et de pionnier à plusieurs égards. Qu'il s'agisse d'installations aéroportuaires, de technologies d'enregistrement, d'équipements spécialisés, de certifications, d'activités commerciales et même de stratégies de financement, Aéroports de Montréal est résolument à la fine pointe.

Nous sommes particulièrement fiers du prix décerné l'an dernier par l'American Society of Heating, Refrigerating and Air-Conditioning Engineers (ASHREA) pour la performance environnementale de la centrale thermique de Montréal-Trudeau. Cette centrale, qui utilise un concept très original axé sur la récupération de la chaleur, consomme aujourd'hui moitié moins d'énergie que l'ancienne centrale, même si le volume de l'aérogare a presque doublé depuis 2003.

Notre rapport annuel 2007 comporte également une nouveauté sous la forme d'un bilan environnemental et social. Nous y présentons des informations factuelles et des données pertinentes sur nos programmes de protection de l'environnement, notre gestion du climat sonore, notre gestion des ressources humaines et notre implication sociale.

Retour sur la cession des aéroports canadiens et le modèle canadien

Aéroports de Montréal a marqué ses 15 ans d'existence en 2007. La Société a en effet vu le jour dans la foulée du programme de cession des grands aéroports qui s'est enclenché au début des années 90. On se souviendra que le gouvernement fédéral d'alors, aux prises avec d'importants déficits, s'était progressivement départi de la gestion, de l'exploitation et du développement des 26 principaux aéroports du pays, dans le but premier de transférer à des administrations aéroportuaires locales ses obligations financières afférentes.

De toute évidence, ce programme s'est avéré une grande réussite. Aujourd'hui, le Canada dispose d'un réseau national d'aéroports de classe mondiale, qui ne coûte rien au contribuable. Au cours des années, plusieurs milliards de dollars ont été investis, sans aucune mise de fonds publics, pour moderniser ce réseau et le faire évoluer en fonction des besoins des clients et des standards mondiaux de l'industrie. À Montréal, en particulier, nous avons rationalisé un système aéroportuaire inefficace hérité du passé, investi massivement dans les installations de Montréal-Trudeau et trouvé une nouvelle vocation pour l'ancienne aérogare de Montréal-Mirabel, le tout dans une perspective de développement durable.

Au moment de la cession, le contexte était bien différent d'aujourd'hui. Entre autres, les aéroports étaient perçus comme des monopoles à l'abri de toute concurrence. Or, de nos jours, les aéroports doivent être vus comme un maillon d'une industrie hautement concurrentielle et sensible aux coûts. De plus, les grands aéroports canadiens de Montréal, Toronto et Vancouver sont en concurrence directe avec les plaques tournantes américaines pour le trafic international. Nous devons aussi composer avec la concurrence d'aéroports limitrophes, tels Burlington et Plattsburgh.

Force est de constater que les aéroports canadiens sont grandement désavantagés par rapport à leurs concurrents américains. Par exemple, les charges fiscales et d'exploitation imposées ici — loyer, taxes municipales, TPS, taxe sur les carburants — sont beaucoup plus élevées que chez nos voisins. De plus, les aéroports américains bénéficient non seulement d'un marché beaucoup plus grand mais aussi d'importants avantages financiers tels que la possibilité d'émettre des obligations à intérêts exempts d'impôt et l'accès à des fonds publics pour le financement de leurs immobilisations.

À l'invitation du Groupe d'étude sur les politiques en matière de concurrence qui a été mis sur pied par le gouvernement du Canada, Aéroports de Montréal et nos collègues de Toronto et de Vancouver avons ainsi présenté, en janvier dernier, un mémoire conjoint dans lequel nous formulons un certain nombre de recommandations pour améliorer la position concurrentielle des grands aéroports.

Entre autres, nous proposons d'éliminer les nombreuses pénalités financières imposées aux aéroports canadiens, y compris le loyer payé à Transports Canada; de permettre aux aéroports de prendre des participations dans d'autres entreprises; de mettre en œuvre la politique Ciel bleu immédiatement et sans réserve; d'autoriser les achats hors taxes à l'arrivée; enfin, de mettre en œuvre un transit sans visa (TSV) complet et d'autoriser des installations de transit international.

Cet examen arrive à un bon moment car, après plus de 15 ans d'expérience, une revue en profondeur du modèle des grands aéroports canadiens s'impose. Nous incitons d'ailleurs le gouvernement du Canada à mettre de l'avant rapidement les mesures proposées pour assurer que le transport aérien et les portes d'entrée aériennes du Canada puissent jouer leur rôle efficacement. C'est le Canada tout entier qui va y gagner.

Gouvernance

Armand Couture, un des gestionnaires de projets parmi les plus chevronnés du Québec, a quitté le Conseil d'administration à l'expiration de son second mandat, en janvier 2008. M. Couture avait agi auparavant à titre de conseiller spécial et de vice-président Ingénierie et construction au début des années 2000. Sa contribution au succès du programme d'agrandissement de Montréal-Trudeau est considérable, et nous l'en remercions très sincèrement. Pierre Pilote lui a succédé comme membre désigné par le gouvernement du Canada.

Nous souhaitons aussi la bienvenue aux six nouveaux membres du Comité consultatif communautaire, à savoir : Yves Beauchamp, Marie-Claire Dumas, Louise Millette, Paul St-Jacques, Jean-Luc Trahan et Marc Valade.

Au niveau de la haute direction, les responsabilités de certaines vice-présidences ont été revues pour améliorer la synergie. C'est ainsi que toutes les activités non aéronautiques ont été regroupées sous la vice-présidence Services immobiliers et commerciaux et que les activités de développement passagers et fret ont été intégrées à la vice-présidence Exploitation aéroportuaire. De plus, la direction Environnement relève maintenant de la vice-présidence Ingénierie et construction.

Remerciements

En terminant, force est de constater qu'après 15 ans d'existence, Aéroports de Montréal se porte mieux que jamais. L'entreprise a connu des périodes exigeantes et a eu à faire des choix difficiles, mais elle en est toujours ressortie plus forte. Il reste encore des défis importants à relever, sans compter que l'industrie du transport aérien à laquelle nous appartenons est en constante évolution. Nous ne remercierons jamais assez l'équipe d'Aéroports de Montréal pour tous nos succès passés et présents. Et nous savons que nous pouvons compter sur son engagement et sa collaboration continus dans l'avenir.



Pierre Martin
Président du Conseil



James C. Cherry
Président-directeur général

2007 EN BREF

UNE ANNÉE SOUS LE SIGNE DE L'INNOVATION

I N N O V

UNE ENTENTE DE FINANCEMENT INNOVATRICE POUR LES SALLES À BAGAGES

Aéroports de Montréal a conclu avec Axima une entente à long terme unique en son genre, portant sur la gestion et l'exploitation des salles à bagages sortants. Aux termes de celle-ci, Axima assume la valeur des investissements dans ces installations, soit un peu plus de 20 M\$, tout en s'engageant à maintenir les niveaux de service exigés. Pour les transporteurs, cette entente a l'avantage de rendre transparents les coûts directs reliés à la manutention des bagages.



UN LEADER MONDIAL EN MATIÈRE D'ENREGISTREMENT NON TRADITIONNEL

Déjà reconnue pour ses bornes d'enregistrement libre-service, Aéroports de Montréal a été l'une des premières administrations aéroportuaires à proposer l'étiquetage des bagages libre-service. Grâce à un logiciel innovateur, l'étiquette produite par la borne n'est activée qu'au point de dépôt des bagages, ce qui permet d'associer chaque bagage de soute à un passager enregistré, le tout en conformité avec les normes de l'IATA. Montréal-Trudeau est également à l'avant-garde pour ce qui est de l'enregistrement mobile et de l'enregistrement hors site.



FIER AÉROPORT CANADIEN PRÊT À ACCUEILLIR L'AIRBUS A380

En novembre, un vol de familiarisation d'un Airbus A380 avec quelque 500 passagers à son bord a permis de vérifier la compatibilité des installations aéroportuaires de Montréal-Trudeau avec les caractéristiques uniques de ce géant des airs. La porte d'embarquement 55 de la jetée internationale, avec ses deux passerelles et sa salle d'attente de 550 places assises, a été conçue spécialement pour l'Airbus A380 et les autres très gros porteurs en opération à Montréal-Trudeau.



A

15^E ANNIVERSAIRE D'AÉROPORTS DE MONTRÉAL

Le 15^e anniversaire d'Aéroports de Montréal, qui a été célébré en août, a été une bonne occasion de passer en revue les grandes réalisations de la Société. Celle-ci s'est notamment distinguée au fil des ans en obtenant la certification ISO 14001 pour son système de gestion environnementale, la certification CALEA pour son service de sûreté aéroportuaire ainsi que de nombreux prix soulignant son innovation en matière de déneigement, d'architecture, d'ingénierie et de communication.



T

UN ÉQUIPEMENT D'INCENDIE À LA FINE POINTE DE LA TECHNOLOGIE

La caserne de pompiers de Montréal-Trudeau a été la première en Amérique du Nord à prendre livraison d'un Striker 4500 de marque Oshkosh, un véhicule d'extinction de nouvelle génération spécialement adapté aux aéronefs de très grandes dimensions. Doté de huit roues motrices, d'un bras articulé de 65 pieds avec caméra thermique et de réservoirs d'eau et de mousse de grande capacité, cet équipement procure au Service d'incendie d'ADM une force de frappe exceptionnelle.



O

DE NOUVELLES ACTIVITÉS À MONTRÉAL-MIRABEL

En plus de renforcer sa vocation d'aéroport industriel et tout-cargo, Montréal-Mirabel diversifie ses activités au bénéfice de la collectivité. Un nouveau centre de services aéronautiques (Helibellule) est en opération depuis l'été dernier. La transformation de l'ancienne aérogare en parc thématique intérieur (Rêveport) est sur le point de débiter. À cela s'ajoute l'ouverture ce printemps d'un complexe de sport automobile (ICAR) qui pourra accueillir des événements d'envergure.



N

EXPLOITATION AÉROPORTUAIRE

Trafic passagers

En 2007, le transport aérien a poursuivi son essor partout au pays. Montréal-Trudeau a ainsi accueilli un nombre record de 12,4 millions de passagers embarqués/débarqués, soit une progression de 8,5 % par rapport à l'année précédente. En comparaison, les grands aéroports canadiens ont enregistré une croissance moyenne de 5,4 % en 2007.

Le secteur international, qui représente 34 % du trafic total, a connu la plus forte croissance, soit 13,0 %. L'appréciation du dollar canadien, l'attrait des destinations émergentes et une tarification avantageuse ont stimulé les déplacements des voyageurs canadiens à l'étranger.

La vigueur de l'économie canadienne a contribué à stimuler le trafic domestique, lequel a progressé de 9,8 % avec une part du trafic total de 41 %.

Le trafic transfrontalier, comptant pour 25 % du total, a augmenté de 1,2 %. Le ralentissement de l'économie américaine, un taux de change moins favorable pour les voyageurs américains, le raffermissement de la tarification et la concurrence exercée par les destinations émergentes ont eu une influence négative sur les voyages transfrontaliers. Cet effet a cependant été tempéré par la plus grande propension à voyager des Canadiens en raison de la force de notre dollar.

Fret aérien

Au total, 270 457 tonnes métriques de marchandises diverses ont transité par les aéroports internationaux de Montréal en 2007, ce qui représente une baisse globale de 1,5 % par rapport à l'année précédente. De ce nombre, Montréal-Trudeau a traité 156 947 tonnes, soit 2,3 % de plus qu'en 2006, tandis que le volume à Montréal-Mirabel a atteint 113 510 tonnes, en baisse de 6,4 %. Cette diminution s'explique par le ralentissement économique aux États-Unis et par le fait que l'an dernier on avait accueilli des vols tout-cargo nolisés.



Transporteurs et destinations

Air Canada et WestJet ont continué de renforcer leur desserte vers les Maritimes et l'Ouest du Canada ainsi que vers certaines destinations régionales. La présence de Porter Airlines a diversifié l'offre sur la route Montréal-Toronto. Enfin, Sunwing a fait son entrée en scène sur le marché domestique avec des vols sans escale vers Toronto et Vancouver.

Pour les raisons mentionnées précédemment, le secteur transfrontalier a vu un affaiblissement de l'activité sur les destinations d'affaires. Par contre, l'offre sur les destinations vacances a été accrue pour répondre à la demande des Canadiens.

Du côté international, Montréal-Trudeau a accueilli trois nouvelles compagnies aériennes: le transporteur nolisé JetX assure une liaison directe vers Reykjavik (Islande) pendant la saison estivale, tandis que Royal Jordanian et Air Algérie desservent respectivement Amman et Alger à longueur d'année. En ce qui concerne les vols saisonniers, Air Transat a ajouté des vols directs sur Barcelone, Malaga et Vienne, et Air Canada a assuré au cours de l'été un vol quotidien sans escale vers Rome. Air Canada, Air Transat ainsi que Sunwing ont aussi augmenté sensiblement leur offre sur les destinations soleil.

Mouvements aériens

À Montréal-Trudeau, les mouvements aériens ont progressé de 4,5 % pour atteindre 223 096. L'accroissement de l'offre sur les marchés internationaux et domestiques est à l'origine de cette croissance. Quant aux vols vers les États-Unis, les efforts des transporteurs pour accroître leurs taux de remplissage se sont traduits par une diminution des mouvements. Au total, les mouvements d'aéronefs sur les plates-formes de Montréal-Trudeau et de Montréal-Mirabel ont atteint 243 250, en hausse de 3,3 % par rapport à 2006.



Opérations aéroportuaires

Le fait marquant a été la visite de l'Airbus A380 à Montréal-Trudeau, du 12 au 15 novembre dernier, un événement qui a suscité énormément d'intérêt parmi les médias et les fervents de l'aviation. Une planification minutieuse a été requise afin d'assurer le succès de cette opération sur le plan technique. De plus, un dispositif additionnel de sûreté et de sécurité a été déployé pour prévenir tout incident, tant du côté air que du côté ville.

De concert avec ses partenaires, Aéroports de Montréal a poursuivi ses efforts pour assurer la fluidité des aéronefs, des passagers et de leurs bagages. Cette recherche de fluidité est une préoccupation de tous les instants pour les équipes affectées aux opérations aéroportuaires et à l'entretien des bâtiments, des pistes et des autres installations. Plusieurs nouvelles façons de faire, mieux adaptées ou plus efficaces, ont en outre été instaurées en cours d'année. Entre autres :

- les files d'attente aux douanes canadiennes ont été réorganisées dans le but premier de créer une file spéciale pour les personnes à mobilité réduite ;
- le processus de correspondance Canada-États-Unis a été simplifié de manière à permettre aux passagers de demeurer en zone stérile et d'éviter ainsi de se soumettre à un nouveau contrôle de sûreté ;
- de même, tout est en place pour le « précontrôle en transit » qui éviterait les formalités de douanes canadiennes aux passagers internationaux à destination des États-Unis ;
- un poste unique d'embarquement des taxis et limousines a été créé au niveau des arrivées, et une salle d'attente a été aménagée à l'abri des intempéries ;
- enfin, les procédures de contrôle de la circulation sur les débarcadères ont été modifiées afin d'assurer une meilleure fluidité des véhicules et des piétons, particulièrement aux heures de pointe.



Par ailleurs, une entente de 20 ans a été conclue avec l'opérateur de la salle à bagages sortants domestique et internationale. Aéroports de Montréal a aussi repris à son compte l'opération de la consigne de Montréal-Trudeau et a entrepris de revoir les différents aspects de ce service.

EXPLOITATION AÉROPORTUAIRE

Technologies aéroportuaires

Les nouvelles technologies de pointe, telle la biométrie, permettent de rendre les processus de traitement des passagers et des bagages plus fluides, tout en contribuant à accroître la sûreté et l'efficacité du transport aérien.

L'enregistrement libre-service à l'aide de bornes à utilisation partagée est en nette progression à Montréal-Trudeau, son usage étant maintenant étendu à tous les principaux transporteurs réguliers. Près de 30 % des passagers ont utilisé ce mode d'enregistrement en 2007. Air Canada offre en outre l'autoétiquetage des bagages pour la majorité de ses vols domestiques, transfrontaliers et internationaux, et d'autres transporteurs devraient lui emboîter le pas sous peu.

Aéroports de Montréal a d'ailleurs entrepris le déploiement d'une nouvelle génération de bornes libre-service à l'aérogare; ces nouvelles bornes évolutives et au design contemporain sont livrées avec un lecteur de passeport, un lecteur de codes-barres 2D et une imprimante à étiquettes à bagages.

Suite à un projet pilote concluant, Montréal-Trudeau est entré dans l'ère des cartes d'embarquement électroniques à codes-barres 2D. Ainsi, pour un nombre grandissant de vols domestiques et internationaux, il est désormais possible pour un passager avec ou sans bagages enregistrés de s'acquitter de toutes les étapes de l'enregistrement simplement à l'aide d'un appareil mobile.

Enfin, une première expérience d'enregistrement libre-service hors site a été tentée avec succès lors du congrès de Meeting Professionals International l'été dernier au Palais des congrès de Montréal.

Autres initiatives en matière de service à la clientèle

Bien que toutes les unités administratives et tous les employés de la Société soient concernés par le service à la clientèle, un poste de directeur délégué a été créé pour mieux encadrer cette préoccupation corporative. De plus, le programme de formation **Un sourire donne des ailes** a été implanté avec succès chez plusieurs partenaires actifs à Montréal-Trudeau.



Diverses autres initiatives conçues pour faciliter et agréments l'expérience aéroportuaire des passagers ont été mises en œuvre en 2007. Au nombre de celles-ci, mentionnons :

- l'ouverture de nouvelles boutiques et de nouveaux restaurants, particulièrement dans le secteur domestique;
- la rénovation de la jetée domestique et l'agrandissement de la salle des arrivées;
- la refonte complète du site www.admtl.com avec une navigation améliorée, un contenu enrichi et de nouvelles fonctionnalités;
- l'amélioration de l'affichage des informations de vols et l'installation de nouveaux écrans d'affichage des carrousels à bagages; et
- l'aménagement de six espaces repos dans la zone publique de l'aérogare.

De plus, grâce à un phasage minutieux et à une gestion opérationnelle attentive, il a été possible d'atténuer les inconvénients causés par les travaux de réfection dans le stationnement étagé.



Satisfaction de la clientèle

Dans le cadre des sondages effectués chaque trimestre, 96,7 % des passagers se sont dits globalement «assez satisfaits» ou «très satisfaits» de leur passage à l'aéroport Montréal-Trudeau, soit exactement le même résultat que l'année dernière. Comme le démontre le graphique ci-contre, le taux de satisfaction s'est grandement amélioré au cours des cinq dernières années.

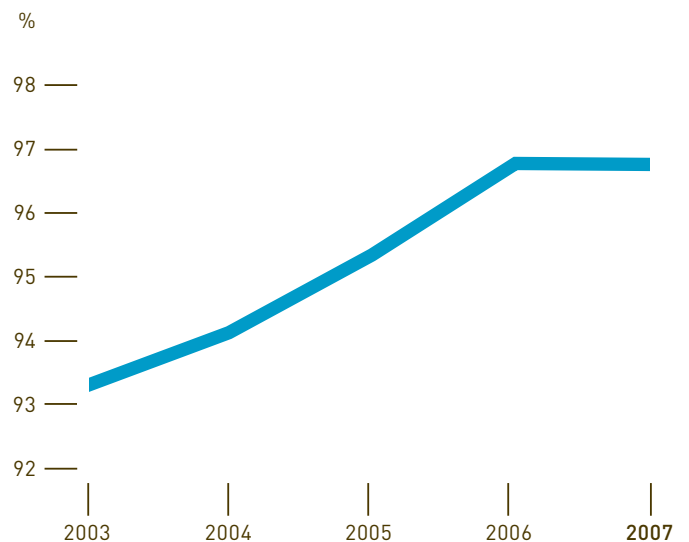
Les indicateurs ayant obtenu la meilleure cote sont la possibilité d'obtenir le service en français ou en anglais, la disponibilité des places assises dans l'aérogare, le sentiment de sécurité en général à l'aéroport, la disponibilité des chariots à bagages et la propreté de l'aérogare.

Les points de service présentant les plus grands défis concernent la variété des restaurants et des boutiques, le rapport qualité-prix dans les restaurants, la clarté de la signalisation routière à proximité et la disponibilité des places de stationnement.

Ces sondages sont menés depuis plusieurs années auprès des passagers au départ. De plus, Aéroports de Montréal a entrepris de sonder les accompagnateurs en 2006 et les passagers à l'arrivée en 2007, bien que ces groupes soient moins disponibles.

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

(% des passagers assez et très satisfaits)



Sûreté et sécurité

En 2007, Aéroports de Montréal a déployé, à travers l'aérogare de Montréal-Trudeau, une quarantaine de défibrillateurs externes automatisés permettant aux premiers répondants d'intervenir dans un délai très court au cas où un passager serait victime d'un arrêt cardiaque. Au nombre de 16, ces premiers répondants qui se déplacent en vélo ont tous reçu une formation à cet effet.

Le Service d'incendie d'ADM a pris livraison d'un nouveau camion d'incendie à la fine pointe de la technologie, plus mobile, doté d'une plus grande capacité d'extinction et équipé d'une lance plus longue. Conçu pour combattre des incendies de très gros porteurs, ce nouvel équipement complète l'arsenal de la caserne de Montréal-Trudeau et accroît de beaucoup sa force de frappe initiale.



Un exercice d'urgence avec simulation d'accident d'aéronef s'est tenu à Montréal-Mirabel le 11 octobre. Un grand nombre d'intervenants, tant internes qu'externes, ont pris part à cet exercice qui avait pour but de vérifier les procédures d'urgence en vigueur.

D'autre part, les mesures mises en place fin 2005 pour prévenir les vols de véhicules ont porté fruit car le nombre de véhicules déclarés volés dans nos stationnements a diminué de 58 %, passant de 97 vols en 2006 à 41 en 2007. Notons que Montréal-Trudeau a accueilli dans ses stationnements en 2007 plus de 2,7 millions de véhicules.

Enfin, la Sûreté aéroportuaire d'ADM a inauguré un nouveau centre de formation pour son unité canine, spécialisée dans la détection d'explosifs, la recherche de personnes et l'appréhension de suspects.

SERVICES IMMOBILIERS ET COMMERCIAUX

Services immobiliers — Montréal-Trudeau

La relocalisation des hangars de service et de fret situés en bordure de l'aire de trafic à l'ouest de l'aérogare représente un projet majeur auquel la Société s'est résolument attelée en 2007. La démolition de ces bâtiments datant des années 50 — et leur reconstruction ailleurs sur le site aéroportuaire — est nécessaire pour le développement de l'aérogare.

À cette fin, une entente a été conclue avec ExelTech Aérospatiale en vertu de laquelle ce fournisseur de services d'entretien et de réparation d'aéronefs est à construire un nouveau complexe comprenant deux hangars, un atelier et des bureaux, sur un terrain de plus de 34 000 mètres carrés bordé par le boulevard Côte-Vertu et adjacent à l'une des pistes. Les nouvelles installations représenteront une augmentation de capacité de 30 % par rapport aux hangars actuels, rue Stuart-Graham. La croissance des activités permettra l'ajout d'environ 100 nouveaux emplois au cours des deux ou trois prochaines années.

De son côté, Aeroterm, dans une première phase, relocalisera ses installations de manutention et d'entreposage de fret sur un terrain de plus de 72 000 mètres carrés situé au nord de l'aéroport (lot 20).





En outre, cinq nouveaux projets de développement ont vu le jour en 2007, et ce dans différents secteurs d'activité.

- Scannel Properties a construit pour FedEx Ground un vaste centre de logistique sur un emplacement de plus de 60 000 mètres carrés ayant façade sur la rue de l'Aviation, lequel sera opérationnel en 2008 et emploiera une centaine de personnes.
- Groupe d'Aviation Innotech-Execaire, déjà bien établi à Montréal-Trudeau, a entrepris la construction d'un nouvel atelier de peinture sur un terrain de près de 11 000 mètres carrés, un projet de 10 M\$ qui créera une cinquantaine d'emplois et qui permettra à l'entreprise de compléter son offre de services de finition d'aéronefs.
- Aero Toy Store, qui opère un centre de services aéronautiques, louera près de 10 000 mètres carrés additionnels aux fins de l'agrandissement de ses installations.
- Le Groupe Broccolini érigera un bâtiment industriel multifonctionnel sur un terrain de quelque 22 000 mètres carrés.
- Enfin, Transport MB a conclu une entente doublant la superficie de son emplacement en vue d'une expansion éventuelle.

Services immobiliers — Montréal-Mirabel

Le projet de reconversion de l'ancienne aérogare de Mirabel en parc thématique intérieur (Rêveport) peut maintenant prendre son envol. Les baux ont été signés par les parties et approuvés par Transports Canada. Les dernières conditions posées par le promoteur étant remplies, y compris une entente de jouissance paisible des lieux consentie par Sa Majesté en novembre dernier, tout est en place pour un début des travaux en 2008. Rappelons que le projet Rêveport permettra de donner une nouvelle vie non seulement à l'aérogare mais également à l'hôtel, au stationnement étagé et, éventuellement, à l'édifice à bureaux.



En 2007, Aéroports de Montréal a conclu une entente majeure avec le Centre International de Course Automobile (ICAR) relativement à l'implantation d'un complexe de sport automobile sur une partie du tablier principal, d'une superficie d'environ 375 000 mètres carrés. Ce complexe comprendra un circuit de 4 km, un club privé de course automobile, une école de pilotage et une piste de karting. Le circuit principal répondra aux normes de conception de la Fédération internationale de l'automobile et pourra ainsi servir pour la tenue d'événements. Représentant un investissement de plus de 10 M\$, ce projet renforcera la vocation récréotouristique du site de Montréal-Mirabel.

SERVICES IMMOBILIERS ET COMMERCIAUX

Dans le secteur industriel, l'entreprise française Turbomeca, membre du groupe Safran, a loué près de 3 800 mètres carrés additionnels pour l'agrandissement de son usine, tandis que l'entreprise écossaise Caledonian Alloys a choisi Montréal-Mirabel pour l'implantation de son premier centre canadien de récupération et de traitement de résidus d'alliages utilisés dans le secteur de l'aéronautique.

Services commerciaux

L'aérogare de Montréal-Trudeau s'est enrichie d'une dizaine de commerces nouveaux ou rénovés, portant à plus de 80 le nombre total de boutiques, restaurants et services divers à la disposition des passagers.

- Trois restaurants - Starbucks, Tim Hortons et Moe's - un magasin Bentley, ainsi qu'une boutique abritant quatre concepts - Relay, Fruits & Passion, Brookstone et bijouterie Artizan - ont été aménagés dans le cadre de la rénovation de la jetée domestique, à la grande satisfaction des passagers de ce secteur.
- Deux kiosques hors taxes ont été ouverts dans la jetée internationale et un autre dans la jetée transfrontalière.
- La zone publique a accueilli un restaurant St-Hubert Express (niveau des départs) et un Mini-marché (niveau des arrivées).





Aéroports de Montréal a également entrepris, à l'intérieur de la jetée internationale, l'aménagement d'un salon VIP accessible aux passagers des compagnies aériennes ne possédant pas leur propre salon VIP à l'aéroport. L'ouverture a eu lieu en mars 2008.

Services de stationnement

Suite à un appel d'offres, VINCI Park, un opérateur expérimenté œuvrant à l'échelle mondiale, a pris en charge, en octobre dernier, la gestion de l'ensemble des parcs de stationnement de Montréal-Trudeau. D'une durée initiale de quatre ans, le nouveau contrat de gestion, d'exploitation et de surveillance des quelque 11 500 places de stationnement comporte notamment des clauses de performance quant au niveau de service à assurer.

Aéroports de Montréal a lancé en fin d'année une étude d'avant-projet pour le renouvellement des systèmes et équipements de contrôle d'accès et de paiement dans les stationnements. De plus, la Société évaluera l'opportunité d'instaurer certains systèmes innovateurs, y compris un système de guidage dynamique des clients vers une place de stationnement libre.



INGÉNIERIE ET CONSTRUCTION

Développement de l'aérogare

Le développement de l'aérogare de Montréal-Trudeau s'est poursuivi en 2007 avec les travaux liés au nouveau secteur des départs transfrontaliers et à l'hôtel, à proximité de la jetée transfrontalière. Les travaux de structure étaient bien avancés à la fin de l'année, ayant atteint le niveau 4 (premier plancher complet de l'hôtel). Le secteur des départs transfrontaliers comprendra une salle de tri des bagages au rez-de-chaussée ainsi qu'un hall d'enregistrement, un point de fouille et une aire de prédédouanement à l'étage. Les travaux ont également porté sur le stationnement souterrain de 500 places et sur l'enveloppe de la future gare ferroviaire. L'ouverture de l'hôtel et du hall des départs transfrontaliers est prévue pour le début 2009.

Le prolongement du débarcadère supérieur (niveau départs) vers le nouveau hall des départs transfrontaliers a aussi débuté. Une partie du débarcadère actuel a dû être démolie afin d'en modifier la géométrie et une rampe de déviation temporaire a été aménagée afin de maintenir la circulation véhiculaire pendant les travaux.





Mise à niveau de la jetée domestique

Dans le cadre de son programme de maintien et d'amélioration, Aéroports de Montréal a parachevé la modernisation de la jetée domestique, le tout en accord avec l'échéancier. L'aménagement intérieur des salles d'attente a été harmonisé avec celui des deux autres jetées, la capacité d'accueil a été augmentée, les passerelles d'embarquement ont été remplacées, les postes de stationnement ont été reconfigurés de manière à en accroître le nombre et les aires commerciales ont été réaménagées. De plus, la salle de récupération des bagages, au niveau des arrivées, a été agrandie, et la capacité des carrousels a été accrue de 50 %.

D'autre part, les travaux d'infrastructure ont été entrepris en vue de la relocalisation, à compter de 2008, des hangars situés à l'extrémité ouest du tablier. La démolition de ces hangars permettra notamment de prolonger la jetée internationale et d'améliorer la sécurité de la circulation des aéronefs à l'extrémité ouest des jetées, ce qui pourrait s'avérer nécessaire plus tôt que prévu si la tendance de croissance du trafic se maintient.



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

- la réhabilitation de la section nord-ouest du tablier;
- le remplacement des passerelles dans la jetée transfrontalière;
- la réfection du stationnement étagé;
- la mise à jour de l'environnement libre-service dans l'aire d'enregistrement;
- la construction d'une voie de circulation d'aéronefs (lot 12);
- la relocalisation du radar RAMP.

Au total, plus de 154,1 millions de dollars de travaux ont été réalisés au cours de l'année, ce qui porte à quelque 1,5 milliard de dollars le total des investissements effectués à Montréal-Trudeau depuis 2000.

Planification

La Société a mis à jour ses études de capacité pour les installations futures requises au niveau des départs et des arrivées domestiques et internationales, et une étude sommaire de la configuration ultime de l'aérogare a été complétée. Des études plus approfondies se poursuivent sur les options de développement retenues. De plus, le réseau routier en façade de l'aérogare a été repensé en fonction des futurs accès autoroutiers et du nouveau secteur des départs transfrontaliers.

Accès terrestres à Montréal-Trudeau

Le projet de navette ferroviaire d'Aéroports de Montréal est désormais inscrit dans un projet élargi visant l'amélioration de la desserte en transport collectif entre l'Ouest-de-l'Île de Montréal, l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal. Ce projet majeur est piloté par un Comité directeur co-présidé par Aéroports de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport et formé en outre de Transports Canada, Transports Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal et la Ville de Montréal. Aéroports de Montréal agit comme maître d'œuvre.

Trois mandats d'études préliminaires ont été octroyés à l'automne 2007 et un quatrième, au début de 2008.

- La firme Tecsub a été retenue pour effectuer une évaluation critique des études antérieures disponibles.
- La société PricewaterhouseCoopers a été choisie pour agir à titre de conseiller stratégique et financier.
- L'entreprise Convergence a obtenu le mandat de réaliser une étude de perception des besoins et des solutions auprès des parties prenantes (préconsultation).
- Enfin, le consortium Dessau / Les consultants SM / Hatch Mott MacDonald (DS/SM/HMM), en collaboration avec STV Incorporated, réalisera une étude de préféabilité de différents tracés ferroviaires.



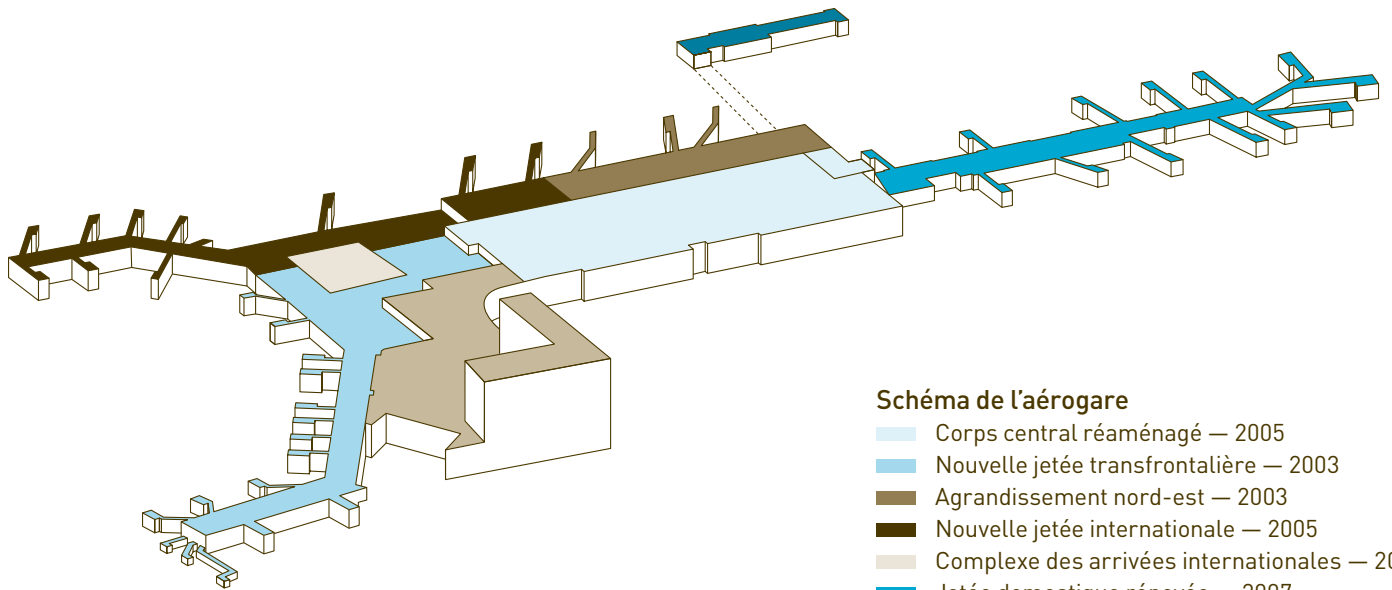


Schéma de l'aérogare

- Corps central réaménagé — 2005
- Nouvelle jetée transfrontalière — 2003
- Agrandissement nord-est — 2003
- Nouvelle jetée internationale — 2005
- Complexe des arrivées internationales — 2004
- Jetée domestique rénovée — 2007
- Nouveau secteur des départs transfrontaliers et hôtel — en construction
- Réfection de l'aéroquai — à venir



À la lumière des études en cours et d'autres à entreprendre sous peu, le Comité directeur prévoit être en mesure de proposer une solution optimale (tracé, paramètres d'exploitation, matériel, etc.) avant la fin de 2008. Rappelons qu'Aéroports de Montréal a déjà réalisé certains travaux liés à la future gare ferroviaire intégrée à l'aérogare.

Par ailleurs, 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 a reçu le feu vert du gouvernement du Québec. Certains travaux préliminaires ont été effectués et la confection des plans et devis est en cours. Ce projet comprend, entre autres, des bretelles d'accès direct à l'aéroport, qui seront construites en priorité, ainsi que plusieurs aménagements qui amélioreront les services de transport collectif existants à proximité de l'aéroport.

BILAN ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Des engagements clairs

De par sa mission, Aéroports de Montréal vise à maintenir une cohabitation harmonieuse avec le milieu, particulièrement quant à la protection de l'environnement. La Société s'est ainsi dotée d'une politique environnementale qui énonce clairement ses engagements à cet égard et que l'on peut consulter sur le site www.admtl.com.

En tant que partenaire du Plan stratégique de développement durable de la communauté montréalaise, Aéroports de Montréal s'est aussi engagé de nouveau à entreprendre une série d'actions de développement durable au cours de la période 2007 à 2009.

Certification ISO 14001

Aéroports de Montréal possède un système intégré de gestion environnementale pour lequel elle a obtenu en 2000 une certification ISO 14001. Suite à une vérification effectuée par une firme indépendante, cette certification a été renouvelée en 2007 pour trois ans. Basé sur des procédures et des instructions de travail précises ainsi que sur des programmes d'amélioration continue, ce système assure un encadrement rigoureux et cohérent des activités, produits ou services susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement. Ce système, qui fait appel à la collaboration de tous les employés, s'appuie également sur la formation et la sensibilisation.



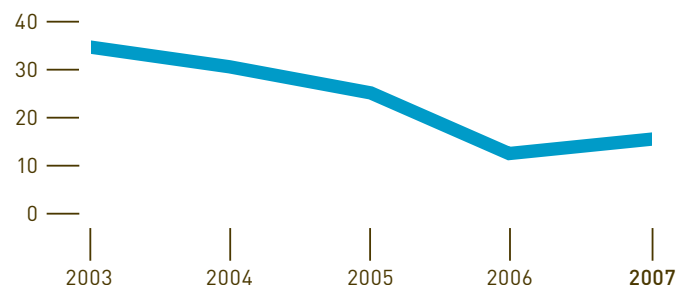
Efficacité énergétique et émissions de gaz à effet de serre (GES)

L'amélioration de l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de GES constituent une préoccupation majeure qui est notamment prise en considération dans la conception des nouveaux bâtiments et dans les programmes d'amélioration des bâtiments existants, comme cela a été le cas dernièrement pour le projet du secteur des départs transfrontaliers et de l'hôtel à Montréal-Trudeau. Les principaux axes d'amélioration concernent l'enveloppe du bâtiment, le chauffage et la climatisation ainsi que la gestion de l'éclairage et de l'eau potable.

La mise en service, en 2003, d'une nouvelle centrale thermique utilisant les technologies et les équipements les plus performants s'est traduite par des gains de 70 % au niveau du chauffage et de la climatisation. De même, la Société profite du renouvellement graduel de son parc de matériels roulants pour acquérir des véhicules moins énergivores.

ÉMISSIONS DE CO₂

(Tonne éq CO₂ / 1 000 m²)



Note: Inclut les émissions reliées au chauffage, à la climatisation et à la ventilation de l'aérogare de Montréal-Trudeau. La faible hausse de 2006 à 2007 est explicable essentiellement par des variations climatiques.

Parmi les autres actions entreprises ou en cours de réalisation pour améliorer l'efficacité énergétique et réduire les émissions de GES, citons :

- le remplacement de lampes conventionnelles par des lampes moins énergivores ;
- le remplacement, lorsque la durée de vie est atteinte, d'écrans d'ordinateur et d'affichage à tube cathodique par des écrans ACL dont la consommation est réduite d'environ 60 % ;
- la gestion de l'éclairage naturel dans certaines zones de l'aérogare ;
- des campagnes pour inciter les conducteurs des navettes aéroportuaires à adopter des habitudes de conduite écologiques et responsables, y compris l'élimination de la marche au ralenti.

Programmes de recyclage

Aéroports de Montréal adhère au principe des 3RV (réduction à la source, réutilisation, recyclage et valorisation). Différents programmes de récupération et de recyclage ont ainsi été mis sur pied, dont un visant tous les rebuts de construction. En 2007, entre autres, 10 000 tonnes de béton ont été récupérées pour concassage en vue d'une réutilisation éventuelle. En évitant leur transport vers des sites d'enfouissement, cette mesure contribue à réduire les émissions de GES.

Un programme de collecte des matières résiduelles domestiques (papier, carton) auprès des locataires et concessionnaires existe depuis nombre d'années. La Société met aussi à la disposition de ses employés des bacs de recyclage dans les bureaux. La pratique de la facturation électronique réduit en outre la consommation de papier, et les vieux équipements informatiques sont acheminés à une entreprise de recyclage spécialisée.

Récemment, Aéroports de Montréal a en outre déployé, à l'intérieur de l'aérogare de Montréal-Trudeau, des bacs de récupération multi-matières (papier, carton, plastique, verre et métal) à l'usage des passagers. Une campagne de sensibilisation a été menée pour les inciter à adopter ce comportement écologique. Les matières récupérées sont acheminées à un centre de tri.

Gestion des matières dangereuses

En plus de récupérer les matières dangereuses résiduelles dans une proportion de 93 %, Aéroports de Montréal vise à réduire à la source l'utilisation de telles matières en les remplaçant par des produits moins nocifs. Par exemple, on utilise désormais des peintures sans composés organiques volatils (COV) ainsi que des produits d'entretien ménager certifiés *choix environnemental*.

Études environnementales

Préalablement à la réalisation d'un projet de développement, Aéroports de Montréal procède à une étude environnementale pour identifier les impacts potentiels sur l'environnement et proposer des mesures de correction ou de mitigation. Une évaluation de site est également conduite à l'arrivée et au départ d'un locataire et avant d'initier tout projet d'envergure sur l'une ou l'autre des plate-formes aéroportuaires. En tout, près de 70 dossiers ont été traités en 2007.

Suivi de la qualité de l'environnement

Aéroports de Montréal exerce un suivi de la qualité des eaux pluviales et sanitaires, des eaux souterraines et de l'air. Ce programme d'échantillonnages et d'analyses est confié à des firmes externes qui possèdent les accréditations nécessaires. À titre d'exemple, plus de 500 analyses ont été réalisées sur des échantillons d'eaux pluviales prélevés aux différents exutoires de l'aéroport Montréal-Trudeau. La Ville de Montréal exploite une station de mesure de la qualité de l'air située au milieu de l'aire de manœuvre de Montréal-Trudeau. Les données sont disponibles sur le site internet de la Ville.

GESTION DU CLIMAT SONORE

Une responsabilité partagée

La gestion du climat sonore autour de l'aéroport Montréal-Trudeau est une responsabilité partagée. Transports Canada est l'organisme réglementaire chargé de veiller au respect de l'application des règles de contrôle et d'atténuation du bruit généré par le trafic aérien et a le pouvoir d'imposer des sanctions aux pilotes et aux transporteurs qui contreviennent à ces règles.

Nav Canada possède et exploite le système de navigation aérienne civile (SNA) du Canada.

En vertu de son bail avec Transports Canada, Aéroports de Montréal a la responsabilité d'élaborer des plans de gestion du climat sonore, de mettre sur pied un comité consultatif et de traiter les plaintes relatives au bruit. Entre autres, la Société exerce, à l'aide du nouveau système ANOMS, une surveillance de tous les vols à Montréal-Trudeau afin de s'assurer du respect des règles en vigueur. Chaque fois qu'une irrégularité présumée est observée, Aéroports de Montréal en informe Transports Canada qui voit ensuite à prendre les mesures appropriées. En 2007, quelque 65 incidents ont été relevés.

Comité consultatif

Le Comité consultatif sur le climat sonore présidé par ADM regroupe des représentants de la Ville de Montréal, de l'arrondissement de Saint-Laurent, de la cité de Dorval, de la ville de Pointe-Claire, de Nav Canada, des transporteurs aériens, de Transports Canada, du gouvernement du Québec ainsi que des membres de la direction de l'aéroport. Ce comité, qui s'appuie sur les travaux d'un comité technique formé de spécialistes, constitue un forum efficace d'échange d'information, de discussion et de consultation sur toute question relative au climat sonore et particulièrement sur toute proposition de changement aux critères acoustiques d'utilisation et aux procédures d'atténuation du bruit. Le Comité se réunit quatre fois par année.

Plan de gestion du climat sonore

Le plan de gestion du climat sonore de Montréal-Trudeau concerne les heures d'exploitation, les restrictions pour les vols de gros porteurs et les essais moteurs, le système de pistes préférentielles, les procédures de décollage et d'atterrissage, etc. On trouvera plus d'information sur le site www.admtl.com.

Modification des pistes préférentielles

L'utilisation d'un système de pistes préférentielles pour les opérations entre 23 h et 7 h a pour but principal de réduire la superficie de l'empreinte sonore et de diminuer la population à l'intérieur de celle-ci.

Des modifications au système de pistes préférentielles à Montréal-Trudeau ont été apportées en septembre 2006. Lorsque les conditions de vent le permettent, soit plus de 40 % du temps, la piste 06 droite est assignée en priorité pour les atterrissages et la piste 06 gauche, pour les décollages. Ainsi, les avions atterrissent en arrivant du lac St-Louis, et non pas de l'est, de sorte que les populations survolées se limitent à la mince bande de terrain entre l'aéroport et le lac.

Pour les décollages de la piste 06 gauche, située au nord, une trajectoire a été développée pour limiter le survol de zones résidentielles; sitôt après le décollage, les pilotes doivent effectuer un virage à gauche et se diriger de manière à survoler le corridor de l'autoroute 13. Une certaine dispersion de cette trajectoire a toutefois été observée. Or, beaucoup de travail a été fait pour diminuer cette dispersion, notamment par le développement d'une procédure de haute précision RNAV. De plus, la procédure a été améliorée en février 2008 pour inclure un virage obligatoire à 520 pieds d'altitude.

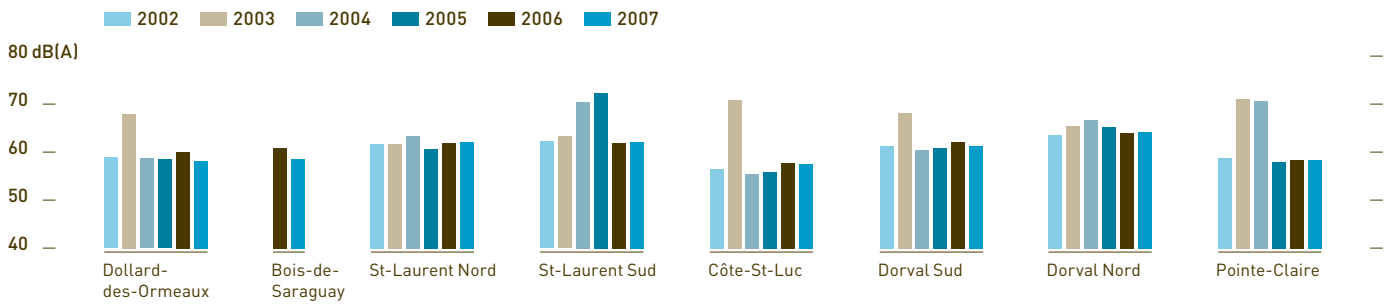
Par ailleurs, une trajectoire alternative, avec virage à droite, est en développement pour les vols vers les États-Unis et le sud. Cette trajectoire permettrait de réduire la consommation de carburant et les émissions de GES. Les essais en simulateur de vols ont permis de la valider d'un point de vue technique. La nouvelle procédure sera appliquée sur une base expérimentale et sera évaluée en fonction de critères prédéterminés.

À l'écoute des citoyens

Afin de répondre aux questions des citoyens sur le climat sonore, Aéroports de Montréal maintient une ligne téléphonique dédiée (514.633.3351) qui diffuse des messages généraux préenregistrés et qui permet de parler à un conseiller aux communications avec les citoyens. Les citoyens peuvent aussi communiquer avec nous par courrier électronique (yulclientele@admtl.com) ou encore consulter notre site internet. Les plaintes reçues des citoyens sont enregistrées et analysées, et un suivi est assuré. ADM rencontre également les Conseils de Ville/arrondissements.

NIVEAU DE BRUIT ANNUEL MOYEN ENREGISTRÉ AUX STATIONS DE MESURE DE BRUIT (en dB(A))

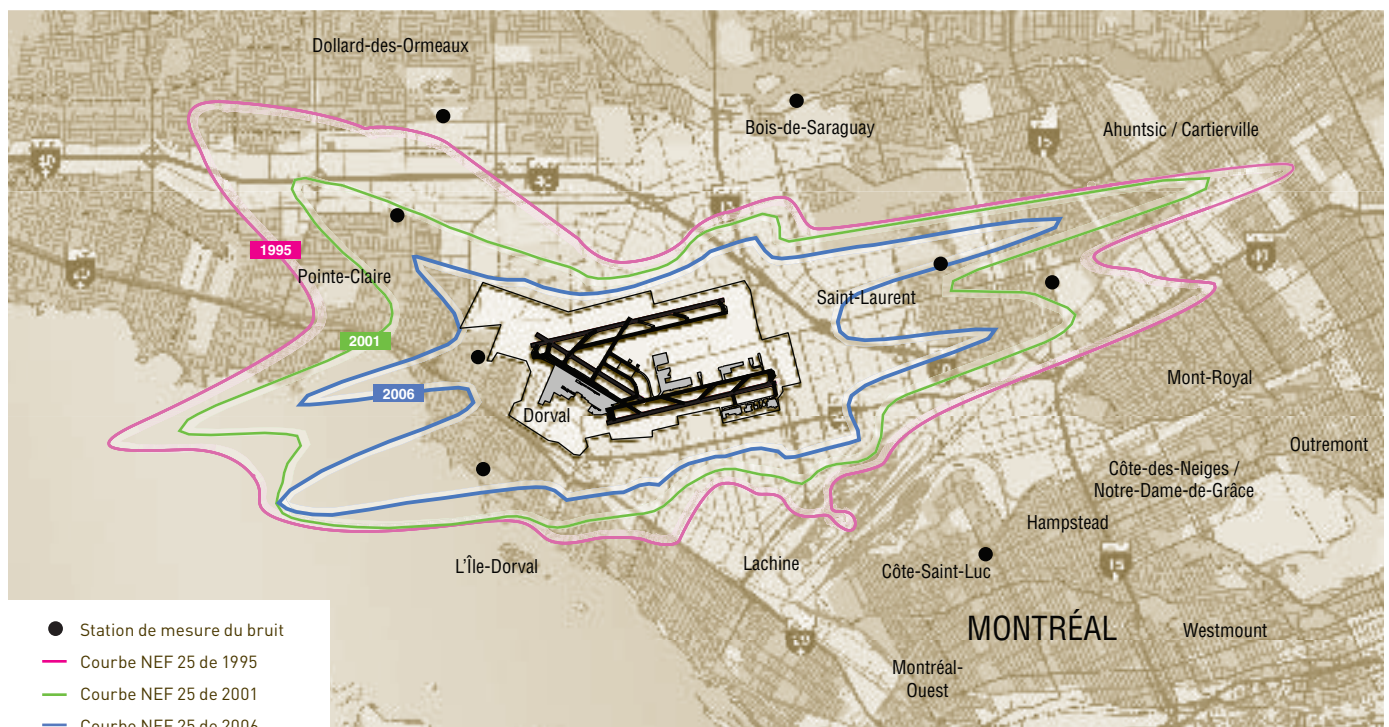
Le Leq total englobe toutes les sources de bruit mesurées par la station de mesure de bruit et non seulement le bruit des avions



Note: Les niveaux sonores relevés à Dollard-des-Ormeaux du 12 août au 23 septembre 2007 ont été exclus du calcul du Leq total puisque des travaux de construction y avaient alors lieu.

L'indicateur de bruit appelé Leq total, exprimé en décibels dB(A), est basé sur les données de bruit réelles recueillies à l'aide des capteurs sonores installés dans les quartiers avoisinants. Il reflète le cumul des bruits évolutifs pendant une période donnée. Il caractérise bien la «dose» de bruit reçue au cours de l'année.

La plus récente courbe de bruit NEF 25 indique que la superficie de l'empreinte sonore de Montréal-Trudeau a été réduite à 32,2 km² en 2006, par rapport à 81,9 km² en 1995, année de référence, et à 36,4 km² en 2005. Le nombre de personnes résidant sous l'empreinte sonore est tombé à 16 832 personnes en 2006, comparativement à 107 333 en 1995 et à 29 992 en 2005. L'amélioration du climat sonore depuis 1995 résulte principalement du retrait des avions bruyants et de l'introduction de nouveaux appareils très performants. Entre 2005 et 2006, l'amélioration est surtout imputable aux mesures d'atténuation du bruit et à une utilisation plus fréquente de la piste 24 gauche (vers le lac St-Louis) pour les décollages le jour.



RESSOURCES HUMAINES ET IMPLICATION SOCIALE

Une culture d'excellence axée sur l'engagement

Pour remplir sa mission et atteindre ses objectifs, Aéroports de Montréal compte sur la collaboration de ses quelque 600 employés. La Société vise à inculquer à tous les échelons une culture d'excellence axée sur l'engagement et la reconnaissance et, d'autre part, à offrir un environnement à la fois stimulant et convivial où chacun peut se développer professionnellement et personnellement. Sa gestion des ressources humaines s'appuie en outre sur des valeurs humaines dont elle fait la promotion active, à savoir : l'esprit d'équipe, le respect de l'individu, la rigueur et la persévérance, la loyauté et l'intégrité et, enfin, l'innovation et la créativité.

Programmes et politiques

Aéroports de Montréal offre à ses employés une rémunération totale compétitive pour une entreprise de même taille à Montréal. En 2007, la Société a notamment mis en place un nouveau Régime enregistré d'épargne-retraite collectif en complément de son régime de pension. Grâce à une nouvelle tarification entrée en vigueur au début de l'année, le coût global du portefeuille d'assurances collectives a diminué de 16 %.

De plus, la Société se distingue par ses politiques avant-gardistes, notamment en matière de harcèlement, de formation et d'équité en emploi. Un programme d'aide, un programme de reconnaissance et de nombreux outils d'information interne — journal d'entreprise, bulletins, intranet — sont également à la disposition des employés.

Suite à un audit de ses processus en matière de santé-sécurité réalisé par Travail Canada, la Société a instauré un nouveau système de gestion des risques et a entrepris de revoir en profondeur sa politique de santé-sécurité afin de la rendre plus proactive.

Planification de la main-d'œuvre

Un exercice de planification de la main-d'œuvre sur cinq ans a été effectué en 2007 afin de s'assurer que la Société sera en mesure de combler les postes libérés par le départ à la retraite des baby-boomers. Des mesures d'adaptation sont en voie d'être définies pour pallier les pénuries potentielles dans certains métiers. D'autre part, la participation de la Société à deux salons de l'emploi a permis de constater la grande attractivité du secteur du transport aérien.

PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES ¹

Indicateurs	2007	2006
Effectif total	630	599
Masse salariale (K\$)	34 313	31 208
Formation (heures)	19 525	12 975
Postes comblés	243	165
Départs à la retraite	22	14
Taux de roulement ²	9,63 %	9 %
Taux d'absentéisme	5,47 %	5,11 %
Taux de fréquence ³	3,7	5,7
Taux de gravité ⁴	48,9	85,3

Notes :

1. Excluant les cadres supérieurs
2. Pourcentage de l'effectif qui quitte l'entreprise au cours d'une année
3. Nombre de réclamations soumises à la CSST par 200 000 heures travaillées
4. Nombre de jours perdus par 200 000 heures travaillées



PRIX D'EXCELLENCE

En plus de souligner les anniversaires de service de ses employés, Aéroports de Montréal reconnaît et récompense les individus ou équipes qui se sont particulièrement illustrés parmi les propositions soumises. Voici les récipiendaires des Prix d'Excellence 2007.

- Le prix du **Service à la clientèle** a été remis pour la centralisation de l'aire d'embarquement des taxis et limousines, à Denis Brisson, Daniel Gagné, Dominic Landry, Line Lanthier, Guy Ouellette, François Primeau, Michel Rozon, Normand Sigouin, Michel Vertefeuille et Denis Vinet. Une **mention** a été attribuée à Frédéric Guénette, Réginald Jean-Gilles, Renée Lebel, Marc-André Miller, Jean-François Pigeon, Antoine Rostworowski, Paolo Sbragia et Michel Vertefeuille pour la mise en place de bornes libre-service, d'un poste d'enregistrement Web et d'un service de transport de bagages au Palais des congrès.
- Le prix **Engagement et collaboration** a été décerné à Christine Meloche, superviseur Opérations-air, et une **mention** a été accordée à Pierre Audette, superviseur Électricité-air.
- Le prix **Esprit d'équipe** a été décerné à Josée Piédalue, Jean-François Pigeon et Michel Smythe pour l'organisation des festivités du 15^e anniversaire d'ADM. Une **mention** a été attribuée à l'équipe qui s'est mobilisée lors d'une panne réseau : Stéphane Bourassa, Sébastien Champagne, Walter Dafoe, Richard Demers, Germain Giroux, Patrick Marleau, Gérard Ménard, Martin Rhéault et Jean-Pierre Roy.
- Dans la catégorie **Innovation et créativité**, les gagnants sont Yannick Gareau, Lyne Gilbert, Patrizia Marchei et Lise Richard pour l'entente innovatrice conclue avec Axima sur le financement de la salle à bagages.
- Le prix du **Mérite environnemental** a salué l'utilisation de peinture sans composants organiques volatils par Luc Labelle et Pascal St-Onge. D'autre part, François Berthiaume, Guy Cloutier, Martine Laperrrière, Anne Marcotte, Marc Thompson et Michel Vertefeuille ont reçu une **mention** pour le déploiement de facilités de récupération des matières recyclables à Montréal-Trudeau.

Implication sociale

Aéroports de Montréal contribue au développement économique et social du Grand Montréal de diverses façons, notamment à titre de partenaire de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, de Montréal International et de Tourisme Montréal.

Comme chaque année, les employés d'Aéroports de Montréal ont participé à la campagne de financement de Centraide. En 2007, les dons ont totalisé 48 000 \$ et le nombre de donateurs est passé de 102 à 143. La Société ayant pour politique d'y aller d'une contribution égale, c'est un chèque de 96 000 \$ qui a été remis à cet organisme de bienfaisance. Les employés de la Société s'impliquent également dans d'autres activités caritatives ou bénévoles, dont le transport d'organes et le don de sang.



Aéroports de Montréal a continué d'appuyer les efforts de Kéroul, l'organisme qui œuvre pour que les personnes ayant des difficultés de mobilité reçoivent des services accessibles dans les transports. Depuis juillet 2006, trois boîtes sont disposées à l'aéroport Montréal-Trudeau pour recueillir les pièces de monnaie de diverses devises que les voyageurs n'utiliseront plus. D'autre part, les objets perdus non réclamés et les objets métalliques abandonnés aux points de fouille sont remis à Renaissance, un organisme de réinsertion sociale.

Autre activité parrainée par la Société depuis 1999, le Défi 767 est un concours amical de tir 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 et du Service de police de la Ville de Montréal. L'édition de 2007 a permis d'amasser près de 25 000 \$ pour Olympiques spéciaux Québec, un organisme qui a pour mission d'enrichir, par le sport, la vie des personnes présentant une déficience intellectuelle. Dans le cadre de son 15^e anniversaire, la Société a organisé des activités familiales de collecte de fonds pour Centraide et le Club des petits déjeuners.

Programme d'art L'Aérogalerie

Aéroports de Montréal a inauguré en septembre une nouvelle exposition d'art médiatique **Montréal en mouvement, 20 portraits**, produite par iLU, un collectif d'artistes qui s'est démarqué lors du concours d'idées tenu en 2006. Présentée sur l'écran géant LED situé dans le complexe des arrivées internationales de Montréal-Trudeau, l'œuvre se compose d'une série de 20 portraits vidéo de personnalités montréalaises qui contribuent à faire rayonner leur ville dans différents domaines.

Plus tôt dans l'année, Montréal-Trudeau a accueilli l'exposition photographique **Montréal, ville UNESCO de design**, la cinquième à se tenir depuis 2004. Cette exposition met en lumière le travail de plusieurs artisans, architectes et designers montréalais.

Lors de la fête du 15^e anniversaire de la Société, quelque 75 enfants d'employés ont participé à un atelier d'émail sur cuivre animé par Bernard Séguin-Poirier. Leurs créations seront intégrées dans une œuvre de l'artiste qui sera éventuellement exposée dans l'aérogare.



ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2007

SOMMAIRE FINANCIER

(en millions de dollars)

	2007	2006	Variation
	\$	\$	%
Produits	320,7	285,2	12,4
Charges d'exploitation (excluant les paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités)	116,2	105,7	9,9
Paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités	32,9	34,1	(3,5)
Loyer à Transports Canada	21,6	21,8	(0,9)
Amortissement	76,7	72,1	6,4
Intérêts sur les obligations à long terme	69,4	68,9	0,7
Moins-value des placements	8,8	—	100,0
Total des charges	325,6	302,6	7,6
Insuffisance des produits sur les charges (avant quote-part des résultats et radiation des placements à la valeur de consolidation)	(4,9)	(17,4)	(71,8)
Quote-part des résultats et radiation des placements à la valeur de consolidation	(20,0)	36,6	(154,6)
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges	(24,9)	19,2	(229,7)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation (avant variation des éléments du fonds de roulement)	83,1	45,3	83,4
BAlIA (avant moins-value des placements)	141,7	117,1	21,0

Certaines données correspondantes fournies pour 2006 ont été reclassées en fonction de la présentation adoptée pour l'année financière 2007.

Aperçu général

Aéroports de Montréal («ADM») est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement des aéroports internationaux de Montréal-Trudeau et de Montréal-Mirabel en vertu d'un bail d'une durée de 60 ans conclu avec Transports Canada en 1992. Société à but non lucratif et sans capital-actions, ADM ne verse aucun dividende. Ne recevant aucune subvention de l'État et payant un loyer de 21,6 M\$ à Transports Canada, ADM assure elle-même le financement de ses programmes d'immobilisations. Comme plusieurs entreprises, ADM considère le BAlIA (excédent des produits sur les charges avant intérêts, impôts, amortissement, moins-value des placements et quote-part des résultats et radiation des placements à la valeur de consolidation) comme le meilleur indicateur de sa performance financière.

ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007

FAITS SAILLANTS

Investissements - Au cours de 2007, 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. De plus, les travaux du nouveau secteur des départs transfrontaliers et de l'hôtel ont progressé, atteignant le quatrième des dix étages prévus.

Les investissements de la Société ont totalisé 154,1 millions \$ en 2007 contre 83,0 millions \$ en 2006. Les investissements dans les aéroports sont financés par les flux de trésorerie provenant des activités aéroportuaires y compris les frais d'améliorations aéroportuaires (83,1 millions \$) et par la dette à long terme (71,0 millions \$).

BAlIA - (excédent des produits sur les charges avant intérêts, impôts, amortissement, moins-value des placements et quote-part des résultats et radiation des placements à la valeur de consolidation)

ADM a inscrit sa meilleure performance financière depuis sa création avec un BAlIA de 141,7 millions \$ en 2007, une augmentation de 24,6 millions \$ ou 21,0 % par rapport à 2006.

RÉSULTATS

Produits

(en millions de dollars)

	2007	2006	Écart
	\$	\$	%
Activités aéronautiques	118,3	105,0	12,7
Activités commerciales	89,1	80,9	10,1
Frais d'améliorations aéroportuaires	83,1	72,7	14,3
Bien-fonds	16,7	14,7	13,6
Autres produits	13,5	11,9	13,4
Total des produits	320,7	285,2	12,4

Les produits se sont élevés à 320,7 M\$ en 2007, soit une augmentation de 35,5 M\$ ou 12,4 % par rapport à 2006. Cette hausse est principalement attribuable à la croissance du trafic passagers qui a occasionné une hausse des revenus provenant des activités aéronautiques, commerciales et des frais d'améliorations aéroportuaires. La composition des revenus de 2007 et l'importance relative de chacune des activités sont sensiblement les mêmes qu'en 2006.

Activités aéronautiques - Les produits tirés des activités aéronautiques se sont élevés à 118,3 M\$ en 2007, en progression de 13,3 M\$ ou 12,7 % par rapport à 2006. Ces revenus se composent principalement des droits d'atterrissage perçus des sociétés aériennes et représentent 36,9 % (36,8 % en 2006) de l'ensemble des revenus d'ADM. Cette hausse de 13,3 M\$ est attribuable aux modifications tarifaires liées à la mise en place du nouveau modèle de recouvrement des coûts de même qu'à l'accroissement du trafic passagers et des mouvements d'aéronefs, de 8,5 % et 3,3 % respectivement.

Activités commerciales - Les produits tirés des activités commerciales se sont élevés à 89,1 M\$ en 2007, en hausse de 8,2 M\$ ou 10,1 % par rapport à 2006. 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 27,8 % (28,4 % en 2006) de l'ensemble des revenus d'ADM. L'augmentation de 8,2 M\$ est attribuable à différents facteurs, dont la révision de certaines ententes commerciales, la hausse des revenus de stationnement découlant notamment des modifications tarifaires du stationnement Éconoparc et, enfin, de l'augmentation des ventes dans certaines boutiques et restaurants due à l'accroissement du trafic passagers.

Frais d'améliorations aéroportuaires - Les produits tirés des frais d'améliorations aéroportuaires ont totalisé 83,1 M\$ en 2007, en progression de 10,4 M\$ ou 14,3 % par rapport à la même période l'an dernier. Ces revenus représentent 25,9 % (25,5 % en 2006) de l'ensemble des revenus d'ADM. Cette augmentation de 10,4 M\$ est principalement liée à la croissance du trafic passagers et à des montants reçus des sociétés aériennes pour des ajustements relatifs aux années antérieures. Ces revenus sont entièrement affectés au financement des améliorations aéroportuaires, incluant le paiement des intérêts sur la dette à long terme.

Bien-fonds - Les produits tirés des bien-fonds (location de terrains) se sont élevés à 16,7 M\$ en 2007, en progression de 2,0 M\$ ou 13,6 % par rapport à la même période l'an dernier, et représentent 5,2 % (5,2 % en 2006) de l'ensemble des revenus d'ADM. Cette augmentation de 2,0 M\$ des revenus provenant de la location de terrains reflète la signature de nouvelles ententes, le renouvellement d'ententes à des taux de location supérieurs ainsi que l'impact d'une année complète pour des baux signés au cours de 2006.

Autres produits - Les autres produits ont totalisé 13,5 M\$ en 2007, en progression de 1,6 M\$ ou 13,4 % par rapport à la même période l'an dernier. Ces revenus représentent 4,2 % (4,2 % en 2006) de l'ensemble des revenus d'ADM et proviennent principalement de revenus d'intérêt sur les surplus de liquidités.

Charges d'exploitation

(en millions de dollars)

	2007	2006	Écart
	\$	\$	%
Salaires et charges sociales	43,6	40,6	7,4
Autres charges d'exploitation (excluant les paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités)	72,6	65,1	11,5
Paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités	32,9	34,1	(3,5)
Total des charges d'exploitation	149,1	139,8	6,7

Les charges d'exploitation se sont élevées à 149,1 M\$ en 2007, soit une augmentation de 9,3 M\$ ou 6,7 % par rapport à 2006. Il est à noter que les charges d'exploitation ont progressé moins rapidement que chacune des catégories de revenus.

Salaires et charges sociales - Les salaires et charges sociales sont passés de 40,6 M\$ en 2006 à 43,6 M\$ en 2007, soit une augmentation de 3,0 M\$ ou 7,4 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette hausse est principalement attribuable à la hausse du nombre d'employés, aux augmentations de salaire annuelles ainsi qu'à la hausse de la charge de retraite.

Autres charges d'exploitation - Les autres charges d'exploitation ont atteint 72,6 M\$ en 2007, soit une hausse de 7,5 M\$ ou 11,5 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette augmentation s'explique principalement par la hausse des coûts de sécurité, la mise en place de nouvelles initiatives afin d'améliorer le service à la clientèle ainsi que par des coûts plus élevés d'énergie, de déneigement et d'entretien des bâtiments. Ces écarts défavorables ont cependant été contrebalancés par la récupération au cours de l'année de créances en souffrance suite au règlement des dossiers de faillite des transporteurs Canada 3000 et Jetsgo.

ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007

Paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités - Les paiements effectués en remplacement d'impôts aux municipalités se sont élevés à 32,9 M\$ en 2007, en baisse de 1,2 M\$ ou 3,5 % par rapport à 2006. Cette diminution s'explique par la baisse du taux de taxation, contrebalancée en partie par la hausse de la valeur foncière des installations aéroportuaires de Montréal-Trudeau. Aéroports de Montréal demeure toujours l'administration aéroportuaire canadienne la plus taxée, payant jusqu'à six fois plus par passager que certains autres grands aéroports du pays.

Amortissement - L'amortissement s'est élevé à 76,7 millions \$ en 2007, ce qui représente une hausse de 4,6 millions \$ ou 6,4 % de plus qu'en 2006. La hausse est directement liée aux investissements effectués au cours des dernières années et à la mise au rancart de certains actifs ne respectant plus nos normes.

Intérêts sur les obligations à long terme - Les intérêts sur les obligations à long terme se sont élevés à 69,4 millions \$ pour l'exercice en revue, soit une hausse de 0,5 million \$ ou 0,7 % par rapport à 2006. Cette hausse est surtout attribuable à l'émission de nouvelles obligations en octobre 2007, contrebalancée en partie par un montant plus élevé d'intérêts capitalisés aux travaux en cours comparativement à 2006.

Moins-value des placements - Une provision de 8,8 millions \$ a été inscrite à titre de moins-value des placements détenus dans des papiers commerciaux adossés à des actifs (PCAA), soit 15 % du coût de ces derniers au 31 décembre 2007. Cette moins-value est fondée sur un certain nombre d'hypothèses concernant la juste valeur des PCAA, y compris des scénarios d'estimation des flux de trésorerie, ainsi que des taux observables sur le marché ajustés en fonction du risque, nets des frais de restructuration. Compte tenu des circonstances ayant mené à la crise des PCAA, la Société évalue présentement toutes les options dont elle dispose, incluant les recours judiciaires, afin d'obtenir le remboursement complet des sommes investies dans ces actifs et des intérêts qui s'y rapportent.

Quote-part des résultats et radiation des placements à la valeur de consolidation - En octobre 2006, 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, des investissements dans 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\$CA (83,8 millions \$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 millions \$CA (46,1 millions \$US). Le gain comptable y afférent a été reflété dans la quote-part des résultats des placements à la valeur de consolidation de 2006 et se chiffrait à 36,6 millions \$CA.

En 2007, la Société a décidé de radier définitivement les placements dans le dossier de l'Aéroport international Budapest-Ferihegy après avoir révisé à la hausse les estimés d'impôts et réalisé les pertes de change sur ces placements. Ces dernières résultent de l'appréciation du dollar canadien, au cours des dix dernières années, par rapport au dollar américain, monnaie dans laquelle les investissements initiaux en 1997 avaient été effectués.

Perspectives financières pour 2008 - ADM prévoit générer en 2008 un BAIIA de l'ordre de 174 M\$. La Société estime par ailleurs que ses investissements dans ses infrastructures aéroportuaires atteindront 275 M\$ en 2008.

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 C. Cherry, FCA
Le 14 février 2008

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



Philippe Rainville, CA

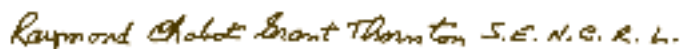
RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Aux administrateurs de Aéroports de Montréal

Nous avons vérifié le bilan consolidé de la Société Aéroports de Montréal au 31 décembre 2007 et les états consolidés des résultats, de l'évolution des actifs nets 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 2007 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 8 février 2008

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

BILAN CONSOLIDÉ

au 31 décembre 2007
(en milliers de dollars)

	2007	2006
	\$	\$
Actif		
Actif à court terme		
Encaisse	18 626	6 506
Encaisse affectée (note 4)	43 249	34 534
Placements (note 5)	299 563	113 076
Débiteurs (note 6)	24 075	26 292
Investissement net dans un contrat de location-financement	—	685
Stocks	3 217	2 836
Frais payés d'avance	2 898	2 984
	391 628	186 913
Immobilisations (note 7)	1 209 666	1 131 849
Frais reportés (note 8)	16 821	42 161
Placements à long terme (note 9)	453	57 697
Autres placements (note 10)	49 332	—
Actif au titre des prestations constituées (note 17)	14 515	15 237
	1 682 415	1 433 857
Passif		
Passif à court terme		
Créditeurs	110 096	80 110
Montants dus à des satellites, sans intérêt	—	52 072
Versements sur les obligations	654	209
	110 750	132 391
Obligations (note 12)	1 364 285	1 099 791
Produits reportés (note 3)	51 112	27 134
Loyer reporté (note 13)	1 745	1 963
Impôts futurs (note 16)	572	572
Intérêts minoritaires, sans participation	575	575
	1 529 039	1 262 426
Actifs nets	153 376	171 431
	1 682 415	1 433 857

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Pour le Conseil,



Pierre Martin,
Administrateur



Raymond Deschamps,
Administrateur

RÉSULTATS CONSOLIDÉS

de l'exercice terminé le 31 décembre 2007
(en milliers de dollars)

	2007	2006
	\$	\$
Produits		
Activités aéronautiques	118 299	105 037
Activités commerciales	89 076	80 874
Frais d'améliorations aéroportuaires (note 14)	83 119	72 651
Bien-fonds	16 683	14 669
Autres	13 540	11 929
	320 717	285 160
Charges d'exploitation		
Salaires et charges sociales	43 629	40 509
Autres frais d'exploitation	72 545	65 102
Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités	32 906	34 146
	149 080	139 757
Excédent des produits par rapport aux charges avant les postes énumérés ci-dessous	171 637	145 403
Loyer à Transports Canada	21 597	21 836
Amortissement des immobilisations	76 254	71 802
Amortissement de frais reportés	485	339
Intérêts sur les obligations	69 389	68 944
Moins-value des autres placements (note 10)	8 827	—
	176 552	162 921
Insuffisance des produits par rapport aux charges avant quote-part des résultats et radiation des placements, à la valeur de consolidation	(4 915)	(17 518)
Quote-part des résultats et radiation des placements, à la valeur de consolidation (note 9)	(20 025)	36 648
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	(24 940)	19 130

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

ÉVOLUTION DES ACTIFS NETS CONSOLIDÉS

de l'exercice terminé le 31 décembre 2007

(en milliers de dollars)

	2007	2006
	\$	\$
Solde au début		
Solde déjà établi	176 403	157 273
Modifications comptables (note 2)	1 913	—
Solde redressé	178 316	157 273
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	(24 940)	19 130
	153 376	176 403
Redressement de conversion au début	(4 972)	(6 018)
Variation	4 972	1 046
Redressement de conversion à la fin	—	(4 972)
Solde à la fin	153 376	171 431

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

de l'exercice terminé le 31 décembre 2007
(en milliers de dollars)

	2007	2006
	\$	\$
Activités d'exploitation		
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	(24 940)	19 130
Éléments hors caisse		
Moins-value des autres placements	8 827	—
Perte de change sur les montants dus à des satellites	—	1 852
Perte (gain) de change autre	2 658	(1 547)
Amortissement des immobilisations	76 254	71 802
Amortissement des frais reportés	846	2 023
Amortissement des obligations	918	—
Produits reportés	(2 157)	(1 434)
Gain sur la cession d'immobilisations	(85)	(125)
Écart entre la charge de retraite et les cotisations versées	722	(9 785)
Quote-part des résultats et radiation des placements à la valeur de consolidation	20 025	(36 648)
	83 068	45 268
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 15)	5 354	12 532
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	88 422	57 800
Activités d'investissement		
Encaisse affectée	(8 715)	—
Placements	—	31 147
Autres placements	(58 159)	—
Investissement net dans un contrat de location-financement		
	685	813
Immobilisations	(138 597)	(122 072)
Cession d'immobilisations	85	126
Frais reportés	(6 151)	(961)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(210 852)	(90 947)
Activités de financement		
Montants dus à des satellites	—	48 314
Obligations	296 625	—
Produits reportés	27 497	—
Remboursement de capital sur les obligations	(209)	—
Loyer reporté	(218)	(217)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	323 695	48 097
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		
	201 265	14 950
Effet des variations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		
	(2 658)	1 547
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début	119 582	103 085
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin	318 189	119 582
Trésorerie et équivalents de trésorerie		
Encaisse	18 626	6 506
Placements	299 563	113 076
	318 189	119 582

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

AU 31 DÉCEMBRE 2007 (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.

La Société 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 de la Société 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, la Société entend réussir dans chacun de ses trois secteurs d'activité principaux, soit le transport de 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 de 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 avec 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 - MODIFICATIONS COMPTABLES

Normes récentes adoptées

Le 1^{er} janvier 2007, la Société a adopté, rétroactivement et sans retraitements des exercices antérieurs, les nouvelles recommandations des chapitres 3855, «Instruments financiers — comptabilisation et évaluation», 3861, «Instruments financiers — informations à fournir et présentation», ainsi que le chapitre 3865, «Couvertures» du *Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés* (ICCA). Ces nouveaux chapitres contiennent, entre autres, des normes exhaustives relatives à la constatation, à la mesure, à la présentation et à la divulgation relative aux instruments financiers et décrivent quand et comment la comptabilité de couverture peut être utilisée.

2 - MODIFICATIONS COMPTABLES (suite)

De façon sommaire, ces nouvelles règles :

- exigent qu'une société comptabilise ses actifs et passifs financiers à la juste valeur à chaque date de clôture, sauf exception ;
- établissent des règles déterminant à quel moment un actif ou un passif financier doit être comptabilisé au bilan ;
- établissent des normes précises par rapport à la comptabilisation et à la présentation des coûts de transaction relatifs aux actifs et aux passifs financiers, ainsi qu'à leur passation en charges subséquentes ;
- établissent les règles régissant la comptabilité de couverture ;
- introduisent une nouvelle mesure des résultats atteints qui correspond aux variations des capitaux propres ou de l'actif net d'une entreprise au cours d'une période, découlant d'opérations sans rapport avec les propriétaires.

L'application de ces règles nécessite une classification de l'ensemble des actifs et passifs financiers de la Société en catégories pour lesquelles des règles bien définies dictent les normes à mettre en application. La Société a effectué le classement suivant :

- La trésorerie et les équivalents de trésorerie et les autres placements ont été classés à titre d'actifs ou passifs financiers détenus à des fins de transaction. Ils sont évalués à la juste valeur et les gains ou pertes résultant de la réévaluation à la fin de chaque période sont enregistrés aux résultats consolidés ;
- Les débiteurs sont classés comme prêts et créances. À l'évaluation initiale, ils sont comptabilisés à la juste valeur et, par la suite, au coût après amortissement ;
- Les créditeurs et les obligations sont classés comme autres passifs financiers. À l'évaluation initiale, ils sont comptabilisés à la juste valeur et, par la suite, au coût après amortissement.

Méthode du taux d'intérêt effectif - Les nouvelles normes comptables exigent que les frais de financement soient présentés en diminution de la dette à long terme et amortis aux frais financiers sur la durée de la dette. De plus, la méthode du taux d'intérêt effectif doit être utilisée pour les fins de calcul de la charge d'intérêts plutôt que d'amortir les frais de financement selon la méthode linéaire sur la durée de la dette.

Au 1^{er} janvier 2007, cette modification a eu pour effet de diminuer les frais de financement reportés de 32 557 \$, les créditeurs de 163 \$ et les obligations de 32 394 \$.

L'utilisation de la méthode du taux d'intérêt effectif s'est traduite par l'augmentation du solde d'ouverture des actifs nets de 1 913 \$.

Dérivés incorporés - Un dérivé incorporé est une composante d'un instrument financier ou d'un autre contrat qui comprend également un contrat hôte non dérivé, ce qui a pour effet de faire varier une partie des flux de trésorerie de l'instrument composé d'une manière analogue à celle d'un dérivé autonome.

Le Manuel de l'ICCA recommande qu'un dérivé incorporé soit séparé de son contrat hôte et comptabilisé au bilan à sa juste valeur si certaines conditions prédéfinies s'appliquent.

La Société a procédé à la révision des contrats émis à la suite de la date de transition du 1^{er} janvier 2003, en conformité avec les recommandations du chapitre 3855, « Instruments financiers — informations à fournir et présentation », du *Manuel de l'ICCA*. La révision des clauses des contrats de location et de vente ainsi que des contrats d'achat et de services n'a relevé aucun dérivé incorporé devant être séparé de son contrat hôte.

Modifications comptables - En juillet 2006, l'ICCA a publié une nouvelle version du chapitre 1506, « Modifications comptables », du *Manuel de l'ICCA*. Ce nouveau chapitre établit les critères de changement de méthodes comptables ainsi que le traitement comptable et l'information à fournir relative aux changements de méthodes comptables, aux changements d'estimations comptables et aux corrections d'erreurs. Ce nouveau chapitre a été adopté par la Société le 1^{er} janvier 2007, sans incidence sur les résultats.

Normes comptables futures

L'ICCA a publié les nouveaux chapitres suivants qui sont en vigueur pour les périodes intermédiaires ouvertes à compter du 1^{er} octobre 2007. Ces nouvelles normes couvrent seulement la présentation et les informations à fournir et n'aura pas d'incidence sur les résultats de la Société.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2007 (en milliers de dollars)

2 - MODIFICATIONS COMPTABLES (suite)

Instruments financiers — informations à fournir - Le chapitre 3862, « Instruments financiers — informations à fournir », décrit les informations à fournir requises pour l'évaluation de l'importance des instruments financiers au regard de la situation financière et de la performance financière de l'entité, et de la nature et de l'ampleur des risques découlant des instruments financiers auxquels l'entité est exposée ainsi que la façon dont l'entité gère ces risques.

Instruments financiers — présentation - Le chapitre 3863, « Instruments financiers — présentation », établit des normes de présentation pour les instruments financiers et les dérivés non financiers. Il reprend les exigences de présentation du chapitre 3861, « Instruments financiers — informations à fournir et présentation ».

Informations à fournir concernant le capital - Le chapitre 1535, « Informations à fournir concernant le capital », établit des normes pour les informations à fournir sur le capital de l'entité et sur la façon dont il est géré. Il décrit les informations à fournir sur les objectifs, politiques et procédures de gestion du capital de l'entité, les données quantitatives sur les éléments faisant partie du capital de l'entité, si l'entité s'est conformée aux exigences en matière de capital, et, si elle ne s'y est pas conformée, les conséquences de cette inapplication.

Stocks - En juin 2007, l'ICCA a publié le chapitre 3031, « Stocks », qui remplace le chapitre 3030 portant le même titre. Le nouveau chapitre établit des directives sur la détermination du coût et sa comptabilisation ultérieure en charges, y compris toute dépréciation jusqu'à la valeur nette de réalisation. Il traite également des méthodes de détermination du coût utilisées pour imputer les coûts aux stocks. Cette nouvelle norme entre en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2008 et la Société la mettra en application à compter de cette date.

Les changements apportés à ce chapitre touchent notamment les éléments suivants :

- Certains coûts, tels que les coûts de stockage et les frais généraux et administratifs qui ne contribuent pas à amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent, sont précisément exclus du coût des stocks et sont passés en charges dans l'exercice au cours duquel ils sont engagés ;
- La reprise des montants de dépréciation à la valeur nette de réalisation en présence d'une augmentation subséquente de la valeur des stocks est maintenant requise ;
- L'évaluation des stocks au plus faible du coût et du coût de remplacement n'est plus permise ;
- La nouvelle norme exige également des informations à fournir additionnelles.

3 - CONVENTIONS COMPTABLES

Base de présentation

Les états financiers ont été préparés selon la méthode du coût historique, à l'exception de certains instruments financiers qui sont comptabilisés à la juste valeur. À cet égard, voir la convention comptable intitulée Actifs et passifs financiers.

Principes de consolidation

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

Estimations comptables

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

Actifs et passifs financiers

Actifs et passifs financiers détenus à des fins de transaction - Les actifs et les passifs financiers détenus à des fins de transaction sont évalués à leur juste valeur et les variations qui en découlent sont comptabilisées à l'état des résultats. Les variations de la juste valeur comptabilisées à l'état des résultats incluent les produits d'intérêts et les gains ou pertes de change, si applicable, et sont présentées dans les autres produits.

Prêts et créances et autres passifs financiers - Les prêts et créances et les autres passifs financiers sont évalués au coût après amortissement calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts calculés selon la méthode du taux effectif sont présentés à l'état des résultats au poste Intérêts sur les obligations.

3 - CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Constatation des produits

Les produits provenant des activités aéronautiques, composés principalement des droits d'atterrissage et des 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 ;
- 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.

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.

Le placement dans une société fermée est comptabilisé au coût.

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

Amortissement

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

	Taux
Mobilier et équipement	Entre 10 % et 25 %
Matériel informatique	25 %
Améliorations locatives	Entre 2,5 % et 20 %
Immobilisations louées	2,5 % et 4 %
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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2007 (en milliers de dollars)

3 - CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

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.

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 2007 totalisent 37 \$ (106 \$ en 2006).

Les produits tirés des contrats de location-exploitation totalisent 65 687 \$ (61 446 \$ en 2006).

Frais reportés

Les frais reportés sont principalement composés des éléments suivants :

- 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.

Produits reportés

Les produits reportés totalisant 51 112 \$ (27 134 \$ en 2006), dont 2 796 \$ (1 434 \$ en 2006) seront constatés au cours du prochain exercice, se composent de produits liés à des droits d'exploitation de certains actifs attribués à des tiers par la Société. Les produits reportés sont constatés selon la méthode linéaire sur la durée des baux correspondants.

Dépréciation des actifs financiers

Comptes clients - Les comptes clients sont provisionnés lorsque la Société a obtenu une indication objective qu'elle ne sera pas en mesure de percevoir les montants dus conformément aux termes et modalités originales conclues avec les clients. Les difficultés financières importantes du client, la possibilité croissante de faillite ou de restructuration financière du client, le défaut ou retard dans les paiements sont considérés comme des indicateurs que les comptes clients ont subi une dépréciation. Le montant de provision est déterminé en effectuant une analyse détaillée des comptes clients individuels. Lorsque les comptes clients ne sont plus recouvrables, ils sont alors radiés et viennent réduire la provision pour créances douteuses. Les recouvrements subséquents de montants radiés sont crédités à l'état des résultats et présentés en réduction des autres frais d'exploitation.

Impôts sur les bénéfices

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

Conversion des devises

Les éléments monétaires d'actif et de passif libellés en devises sont convertis au taux de change en vigueur à la date du bilan, tandis que les revenus et les dépenses sont convertis 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, tandis que les revenus et les dépenses sont convertis 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 Redressement de conversion de l'évolution des actifs nets.

3 - CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Régimes d'avantages sociaux futurs

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

- Le coût des prestations de retraite est établi par calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des régimes de retraite ;
- Pour les besoins du calcul du taux de rendement prévu des actifs des régimes, ces actifs sont évalués à leur juste valeur ;
- La durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs couverts par les régimes de retraite varie de 10 à 11 ans (9 à 14 ans en 2006) ;
- 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 la Société et Transports Canada est considéré, à des fins comptables, comme un contrat de location-exploitation.

4 - 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 43 165 \$ (34 534 \$ en 2006), représentant la somme des paiements d'intérêts et de capital des six prochains mois sur les obligations (note 12). Au 31 décembre 2007, le fonds de réserve s'élève à 43 249 \$ (34 534 \$ en 2006).

5 - PLACEMENTS

Les placements de 299 563 \$ (113 076 \$ en 2006) ayant, à l'acquisition, une échéance de trois mois ou moins, sont composés d'acceptations bancaires et de billets à escompte à des taux variant de 4,52 % à 4,65 % (4,25 % à 5,20 % en 2006) et viennent à échéance jusqu'en janvier 2008. Ces derniers ont été désignés comme actifs financiers détenus à des fins de transaction. Leur juste valeur est équivalente à leur valeur comptable étant donné leur échéance rapprochée.

Les revenus d'intérêts sur ces placements totalisent 9 237 \$ (7 636 \$ en 2006) et sont présentés à même les autres produits à l'état des résultats.

6 - DÉBITEURS

	2007	2006
	\$	\$
Comptes clients	21 052	21 794
Autres	4 438	8 030
Provision pour créances douteuses ^(a)	(1 415)	(3 532)
	24 075	26 292

^(a) La variation de la provision pour créances douteuses s'établit comme suit :

	2007	2006
	\$	\$
Solde au début	(3 532)	(4 263)
Réduction (augmentation) de la provision	127	(1 019)
Comptes clients provisionnés recouverts	1 617	1 098
Comptes clients provisionnés et radiés	373	652
Solde à la fin	(1 415)	(3 532)

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2007 (en milliers de dollars)

7 - IMMOBILISATIONS

	2007		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Mobilier et équipement	308 621	138 218	170 403
Matériel informatique	41 484	33 600	7 884
Améliorations locatives	1 181 727	321 763	859 964
Immobilisations louées	55 897	13 719	42 178
Machinerie et équipement	27 511	19 520	7 991
Projets d'immobilisations en cours	121 246	—	121 246
	1 736 486	526 820	1 209 666

	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
Immobilisations louées	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

En 2007, les intérêts capitalisés s'élèvent à 3 860 \$ (1 288 \$ en 2006).

8 - FRAIS REPORTÉS

	2007		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Frais de location	9 179	6 530	2 649
Frais d'aménagement	9 198	945	8 253
Frais de démarrage	5 949	159	5 790
Autres	1 942	1 813	129
	26 268	9 447	16 821

	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
Frais d'aménagement	9 198	639	8 559
Autres	1 942	1 793	149
	55 393	13 232	42 161

9 - PLACEMENTS À LONG TERME

	2007	2006
	\$	\$
Sociétés satellites ^(a)		
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)	31 257	45 448
ADC & ADMC Management Limited		
50 % 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 50 % des actions participantes)	6 977	11 796
	38 234	57 244
Radiation des placements dans les sociétés satellites	(38 234)	—
	—	57 244
Société fermée ^(b)		
Société d'Exploitation de Vatry Europort		
23,31 % des actions avec droit de vote et participantes	453	453
	453	57 697

^(a) En octobre 2006, le Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements a accordé une compensation de 83 824 \$US à ADC Affiliate Limited et ADC & ADMC Management Limited à la suite de l'expropriation illégale des investissements de ces dernières dans l'Aéroport International Budapest-Ferihegy. En vertu des ententes en place, la portion de la compensation revenant à ADMC est égale à 55 % de ce montant, soit 46 103 \$US. Au cours de l'exercice 2007, la Société a procédé à la radiation de ces placements.

^(b) 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.

10 - AUTRES PLACEMENTS

	2007	2006
	\$	\$
Papiers commerciaux adossés à des actifs (PCAA)	58 159	—
Provision pour moins-value	(8 827)	—
	49 332	—

Au 31 décembre 2007, la Société détient des PCAA répartis dans seize fonds différents d'un montant de 58 159 \$ qui étaient originalement présentés à même la trésorerie et les équivalents de trésorerie. Ces derniers sont dorénavant présentés sous la rubrique long terme du bilan. Une entente de principe visant la restructuration des PCAA a été approuvée par le comité pancanadien des investisseurs dans les PCAA émis par des tiers le 23 décembre 2007. L'approbation de la restructuration sera soumise au vote de tous les investisseurs, qui devrait avoir lieu d'ici mars 2008. Dans le cadre de la restructuration, tous les PCAA seraient échangés contre des billets à taux variables dont les termes concorderont avec l'échéance des actifs sous-jacents. Étant donné l'incertitude quant à la réalisation de la restructuration des PCAA, la Société a estimé une provision pour moins-value de 8 827 \$. Aucun intérêt n'a été comptabilisé depuis l'arrêt des transactions sur les titres détenus dans des PCAA.

La moins-value est fondée sur un certain nombre d'hypothèses concernant la juste valeur de ces placements, y compris des scénarios d'estimations des flux de trésorerie, ainsi que des taux observables sur le marché ajustés en fonction du risque, nets des frais de restructuration.

Bien que la direction juge sa technique d'évaluation appropriée dans les circonstances, des modifications aux principales hypothèses pourraient avoir une incidence importante sur la valeur des titres de PCAA au cours des prochains trimestres. La résolution de ces incertitudes pourrait faire en sorte que la valeur définitive de ces placements s'écarte des meilleures estimations actuelles de la direction.

La crise des liquidités qui frappe le marché canadien des PCAA émis par des tiers n'a pas eu d'incidence notable sur sa situation financière. La Société détient ou a accès aux fonds nécessaires pour respecter toutes ses obligations financières.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2007 (en milliers de dollars)

10 - AUTRES PLACEMENTS (suite)

Compte tenu des circonstances ayant mené à la crise des PCAA, la Société évalue présentement toutes les options dont elle dispose afin d'obtenir le remboursement complet des sommes investies dans ces actifs et des intérêts qui s'y rapportent et réserve tous ses recours judiciaires à cet égard.

11 - EMPRUNT BANCAIRE

La Société peut prélever jusqu'à concurrence de 140 000 \$ (140 000 \$ en 2006) sur sa facilité de crédit obtenue auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes. Elle a renouvelé cette facilité de crédit pour une période de trois ans à compter du 4 avril 2007. 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 0,275 % (0,3 % en 2006). Les frais d'attente sont calculés à un taux annuel de 0,08 % (0,09 % en 2006) sur le montant inutilisé de la facilité de crédit.

Au 31 décembre 2007, la Société n'a prélevé aucun montant sur cette facilité de crédit (néant en 2006). Il est à noter qu'un montant de 28 825 \$ (28 725 \$ en 2006) est réservé pour le fonds de prévoyance lié à l'exploitation et à l'entretien en vertu de l'acte de fiducie supplémentaire (note 12).

12 - OBLIGATIONS

	2007	2006
	\$	\$
Obligations de série A, valeur nominale à l'émission de 150 000 \$, taux nominal et effectif de 6,35 % et 6,58 % respectivement, intérêts payables le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2002 et échéant le 16 avril 2012	148 656	150 000
Obligations de série B, valeur nominale à l'émission de 300 000 \$, taux nominal et effectif de 6,95 % et 7,1 % respectivement, intérêts payables le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2002, capital remboursable le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2007 et échéant le 16 avril 2032	295 190	300 000
Obligations de série D, valeur nominale à l'émission de 200 000 \$, taux nominal et effectif de 6,55 % et 6,87 % respectivement, intérêts payables le 11 avril et le 11 octobre de chaque année, débutant le 11 avril 2004 et échéant le 11 octobre 2033	192 121	200 000
Obligations de série E, valeur nominale à l'émission de 150 000 \$, taux nominal et effectif de 6,611 % et 6,98 % respectivement, intérêts payables le 11 avril et le 11 octobre de chaque année, débutant le 11 avril 2004, capital remboursable le 11 avril et le 11 octobre de chaque année, débutant le 11 avril 2009 et échéant le 11 octobre 2033	144 367	150 000
Obligations de série G, valeur nominale à l'émission de 300 000 \$, taux nominal et effectif de 5,17 % et 5,45 % respectivement, intérêts payables le 17 mars et le 17 septembre de chaque année, débutant le 17 mars 2006 et échéant le 17 septembre 2035	287 964	300 000
Obligations de série H, valeur nominale à l'émission de 300 000 \$, taux nominal et effectif de 5,67 % et 5,74 % respectivement, intérêts payables le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 avril 2008 et échéant le 16 octobre 2037	296 641	—
	1 364 939	1 100 000
Versements à court terme	654	209
	1 364 285	1 099 791

Les obligations de la Société 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 2007, la Société respecte les différentes clauses restrictives financières prévues à l'acte de fiducie.

12 - OBLIGATIONS (suite)

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 équivalant 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 %, de 0,245 % et de 0,29 % par année respectivement pour les obligations de série A, de série B, de série D, de série E, de série G et de série H.

Les paiements en capital exigibles pour les prochains exercices s'établissent comme suit :

	\$
2008	654
2009	1 355
2010	2 120
2011	2 951
2012	154 185
Exercices subséquents	1 238 526

Au 31 décembre 2007, la juste valeur des obligations s'établit comme suit :

	\$
Série A	159 375
Série B	353 484
Série D	232 540
Série E	172 290
Série G	291 150
Série H	313 020
	1 521 859

13 - BAIL À LONG TERME

La location des installations aéroportuaires se fait au moyen d'un bail à long terme signé le 31 juillet 1992 entre Transports Canada et la Société. Depuis le 1^{er} août 1992, la Société 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 la Société jouit d'une option de renouvellement de 20 ans moyennant un préavis d'au moins 10 ans. Le bail est sur une base «absolument nette», accordant à la Société la jouissance paisible des lieux loués. Celle-ci 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, la Société 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 2007, 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, ou les édifices érigés sur les lieux, si de telles substances étaient présentes au moment de la prise en charge. Un « audit » environnemental effectué avant la prise en charge constituera une preuve *prima facie* de l'état des lieux.

Afin de venir en aide aux principaux aéroports canadiens, Transports Canada leur a offert de reporter une partie de leur loyer pour la période du 1^{er} juillet 2003 au 30 juin 2005. La Société 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 que la Société 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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2007 (en milliers de dollars)

14 - FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

La Société 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 2007, les dépenses en immobilisations cumulatives d'un montant de 1 439 000 \$ (1 285 000 \$ en 2006) excédaient de 905 000 \$ (834 000 \$ en 2006) les montants cumulatifs perçus au titre des FAA.

15 - INFORMATIONS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

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

	2007	2006
	\$	\$
Débiteurs	2 217	12 766
Stocks	(381)	301
Frais payés d'avance	86	(385)
Créditeurs	3 432	(150)
	5 354	12 532

Les intérêts versés à même les flux de trésorerie se sont élevés à 68 923 \$ (69 134 \$ en 2006) et les intérêts encaissés à 9 645 \$ (7 407 \$ en 2006).

Au cours de l'exercice, des immobilisations ont été acquises au coût total de 154 071 \$ (82 976 \$ en 2006). Des décaissements totalisant 138 597 \$ ont été effectués pour l'achat des immobilisations (122 072 \$ en 2006).

16 - IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

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

	2007	2006
	\$	\$
Passif		
Placements comptabilisés à la valeur de consolidation	1 540	1 302
	1 540	1 302
Actif		
Avantages fiscaux relatifs aux pertes d'entreprises et à des pertes en capital	491	905
Avantages fiscaux relatifs aux dépenses de recherche et de développement	99	69
Immobilisations	378	227
	968	1 201
Provision pour moins-value (montant susceptible de ne pas être recouvré)	—	(471)
	968	730
	572	572

La provision pour moins-value se rapporte aux avantages fiscaux relatifs aux pertes d'entreprises, 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 2007, la Société a cumulé des pertes autres qu'en capital disponibles pour réduire le revenu imposable des exercices futurs. Ces pertes s'élèvent à 1 825 \$ et viennent à échéance comme suit : 641 \$ en 2008, 296 \$ en 2009, 354 \$ en 2011, 362 \$ en 2014 et 172 \$ en 2015.

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.

17 - 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 de la Société. 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.

17 - AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

La Société a mis en place dans le régime de retraite actuel un volet à cotisations déterminées pour tout nouvel employé embauché à compter du 1^{er} août 2007 et régi par la convention collective de l'Unité des gestionnaires de premier niveau ou non assujettis à une convention collective. Au 31 décembre 2007, aucune cotisation n'a été versée à ce régime étant donné le délai d'admissibilité de six mois avant l'adhésion au régime.

Total des paiements en espèces

Le total des paiements en espèces au titre des avantages sociaux futurs pour 2007, qui est constitué des cotisations de la Société à ses régimes de retraite capitalisés, se chiffre à 2 435 \$ (12 197 \$ en 2006), dont 158 \$ (196 \$ en 2006) versés directement par l'employeur à certains retraités.

	2007	2006
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées au début	179 316	152 983
Constitution des prestations	6 613	5 917
Intérêts	9 597	8 163
Prestations versées	(6 272)	(6 826)
Pertes actuarielles (gains actuariels)	(7 293)	19 073
Transfert au régime	7	6
Obligation au titre des prestations constituées à la fin	181 968	179 316

	2007	2006
	\$	\$
Actif		
Juste valeur au début	174 841	139 742
Cotisations patronales	2 435	12 197
Cotisations salariales	1 871	1 834
Rendement réel de l'actif	169	27 888
Prestations versées	(6 272)	(6 826)
Transfert au régime	7	6
Juste valeur à la fin	173 051	174 841

	2007	2006
	\$	\$
Actif au titre des prestations constituées		
Situation de capitalisation - déficit	(8 917)	(4 475)
Pertes actuarielles non amorties	24 852	21 422
Coût non amorti des services passés	1 391	1 569
Actif transitoire non amorti	(2 811)	(3 279)
	14 515	15 237

Les principales hypothèses actuarielles utilisées sont les suivantes :

	2007	2006
	%	%
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre		
Taux d'actualisation	5,50	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	6,50	7,00
Taux de croissance de la rémunération	3,75	3,75

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2007 (en milliers de dollars)

17 - AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

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

	2007	2006
	\$	\$
Constitution des prestations	4 742	4 083
Intérêts	9 597	8 163
Rendement réel de l'actif	(169)	(27 888)
Pertes actuarielles (gains actuariels) sur les obligations	(7 293)	19 073
Coût des prestations avant ajustements	6 877	3 431
Ajustements - nature à long terme		
Rendement de l'actif	(11 006)	17 960
Pertes actuarielles (gains actuariels)	7 576	(18 690)
Coût des services passés	178	178
Actif transitoire	(468)	(468)
Coût des prestations constaté	3 157	2 411

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 2006	31 décembre 2007
Régime de retraite supplémentaire pour les dirigeants désignés	31 décembre 2007	31 décembre 2007

Composition des actifs des régimes

	2007	2006
	%	%
Titres de capitaux propres	58,74	64,14
Titres de créances	34,23	29,34
Titres immobiliers	5,73	5,31
Autres	1,30	1,21
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 :

	2007	2006
	\$	\$
Juste valeur des actifs du régime	169 185	170 954
Obligation au titre des prestations constituées	179 266	176 851
Situation de capitalisation - déficit	(10 081)	(5 897)

18 - RISQUES FINANCIERS, OBJECTIFS ET POLITIQUE EN MATIÈRE DE GESTION DES RISQUES FINANCIERS

La Société est exposée à divers risques financiers qui résultent à la fois de ses opérations et de ses activités d'investissement. La gestion des risques financiers est effectuée par la vice-présidence finances et administration.

La Société ne conclut pas de contrats visant des instruments financiers incluant des dérivés financiers à des fins spéculatives. Les principaux risques financiers auxquels la Société est exposée ainsi que la politique en matière de gestion des risques financiers se détaillent comme décrit ci-dessous.

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 et les débiteurs. L'encaisse, l'encaisse affectée et les placements sont placés auprès d'institutions financières reconnues.

Risque de change

La Société est exposée au risque de change en raison de l'encaisse, des placements, des comptes clients et des crédateurs. Au 31 décembre 2007, les actifs financiers libellés en devises représentent de l'encaisse, des placements et des comptes clients totalisant 171 \$ (36 371 \$ en 2006); les passifs financiers libellés en devises représentent des crédateurs totalisant 2 015 \$ (1 568 \$ en 2006). De plus, la Société s'est engagée en vertu de deux contrats d'acquisition d'immobilisations, à acquérir des immobilisations pour un montant de 18 613 \$.

Risque de taux d'intérêt

Les acceptations bancaires et les billets à escompte, inclus dans les placements, ainsi que les obligations portent intérêt à taux fixe et exposent donc la Société aux risques de variation de juste valeur découlant des fluctuations des taux d'intérêts.

Les autres actifs et passifs financiers de la Société ne présentent aucun risque de taux d'intérêt étant donné qu'ils ne portent pas intérêt.

La Société n'utilise pas de dérivés financiers pour réduire son exposition au risque de taux d'intérêt.

Risque de liquidité

Par risque de liquidité, on entend la difficulté que pourrait avoir la Société à rassembler les fonds nécessaires pour respecter ses engagements. La gestion du risque de liquidité vise à maintenir un montant suffisant d'encaisse et de placements et de s'assurer que la Société dispose de sources de financement sous la forme d'emprunts bancaires. La Société établit des prévisions budgétaires et de trésorerie afin de s'assurer qu'elle a les fonds disponibles afin de remplir ses obligations.

19 - ENGAGEMENTS

La Société s'est engagée, en vertu de contrats de location-exploitation, à verser une somme de 6 730 \$ pour des espaces à bureaux. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 1 284 \$ en 2008, à 1 393 \$ en 2009 et à 1 351 \$ en 2010, 2011 et 2012.

De plus, la Société a émis une lettre de crédit afin d'étaler le paiement du déficit actuariel de solvabilité du régime à prestations déterminées. Le montant de cette lettre de crédit correspond à l'écart entre les paiements à effectuer sur une période de cinq ans par rapport à ceux à effectuer sur dix ans. Au 31 décembre 2007, le montant de cette lettre de crédit est de 4 431 \$.

20 - 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.

21 - 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 ^{2,3}
Administrateur
Président,
La Société Bédelmar Ltée



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



Michèle Guoin
Administrateur
Associée, 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

³ Nomination de Pierre Pilote en janvier 2008 (en remplacement de Armand Couture dont le terme a expiré)

GOVERNANCE

Pratiques en matière de régie d'entreprise

Aéroports de Montréal (ADM) a procédé en 2002 à une revue en profondeur de ses pratiques en matière de régie d'entreprise suite à l'adoption par le conseil d'administration des règlements 2001-1 et 2001-2 visant à modifier les lettres patentes, le Code de règlements généraux et certains articles du Bail foncier pour qu'y soient insérés les «Principes d'imputabilité devant le public des administrations aéroportuaires canadiennes» édictés par Transports Canada.

INFORMATION SUR LES 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. **Vous les trouverez sur notre site Internet au www.admtl.com.**

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 administrateurs dont treize 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 ans, renouvelable en autant que la durée totale des mandats qui auront été confiés à un administrateur donné ne dépasse pas neuf ans ou, par dérogation à ce qui précède, n'excède pas 12 ans.

Le Conseil d'administration s'est réuni à dix occasions en 2007, 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 continue de faire l'objet d'une attention particulière. L'achèvement des travaux de réaménagement dans la jetée domestique et le projet de relocalisation du secteur des départs transfrontaliers de l'aéroport Montréal-Trudeau ont également été suivis de façon systématique par le Conseil. Par ailleurs, une nouvelle émission d'obligations, pour un montant de 300 M\$, a été approuvée par le Conseil. Enfin, ce dernier a procédé à la nomination de quatre nouveaux membres au sein du Comité consultatif communautaire ainsi qu'au renouvellement du mandat des membres qui ont manifesté leur intérêt à demeurer impliqués.

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 2007, le Comité de vérification a supervisé l'évolution du projet de relocalisation du secteur des départs transfrontaliers en vue d'assurer le respect des échéanciers et du budget qui lui est affecté. Le Comité a également suivi de près l'évolution des résultats financiers de la Société tout au long de l'exercice et a analysé et revu le budget d'immobilisations et le budget d'exploitation pour 2008 de manière spécifique et détaillée, ainsi que le dossier de financement, qui donnait lieu, au mois d'octobre 2007, à l'émission de nouvelles obligations pour un montant de 300 M\$.

Le Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines

Formé exclusivement d'administrateurs externes, le Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines apporte son appui au Conseil notamment sur les questions relatives à la stratégie de l'entreprise et à son plan stratégique, à son organisation et à sa structure. Il recommande au Conseil d'administration la politique de rémunération des employés ainsi que la rémunération, les objectifs et l'attribution des bonis du président-directeur général ; il détermine la rémunération, les objectifs et les bonis des redevants 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 a recommandé le renouvellement du mandat de cinq administrateurs, dont les mandats respectifs venaient à échéance en cours d'exercice, ainsi que la nomination de quatre nouveaux membres au sein du Comité consultatif communautaire. Le Comité a attentivement suivi les négociations avec diverses unités d'accréditation dont les conventions collectives doivent être renouvelées. 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 - Marie-Christine Blain, vice-présidente, Affaires juridiques et secrétaire - Henri-Paul Martel, vice-président, Ingénierie et construction - Christiane Beaulieu, vice-présidente, Affaires publiques - James C. Cherry, président-directeur général Normand Boivin, vice-président, Exploitation aéroportuaire - Jean Teasdale, vice-président, Services immobiliers et commerciaux Philippe Rainville, vice-président, Finances et administration et chef de la direction financière.

LE COMITÉ CONSULTATIF COMMUNAUTAIRE

Le Comité consultatif communautaire

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

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

En 2007, le Comité consultatif communautaire s'est réuni à deux reprises et a discuté des grands enjeux de la Société. Plus spécifiquement, le Comité a continué de suivre l'évolution du dossier des accès terrestres à l'aéroport Montréal-Trudeau et les progrès accomplis dans le cadre du projet de relocalisation du secteur des départs transfrontaliers à l'aéroport Montréal-Trudeau. Le Comité s'est également penché sur la modification aux pistes préférentielles de même que sur le plan de relocalisation des hangars actuellement situés en face des jetées transfrontalière et internationale.

LES MEMBRES DU COMITÉ CONSULTATIF COMMUNAUTAIRE

André Gamache, Montréal International, président du Comité

Sam Elkas, ancien ministre des Transports du Québec, vice-président du Comité

François Alepin, Alepin Gauthier, Avocats

Yves Beauchamp, École de technologie supérieure

Pierre Bellerose, Tourisme Montréal

Sylvain Berthiaume, Municipalité régionale de comté et Centre local de développement de Lajemmerais

Jean Bertrand, Ville de Montréal

Diane Bouchard, Centre local de développement du Bas-Richelieu

Christine Caron, Ministère des Transports du Québec

Marie-Claire Dumas, Conférence régionale des élus de Montréal

Jacques Girard, Centre financier international

Yves Lacroix, Ville de Mirabel (retraité depuis octobre 2006)

Pierre Larivée, Cité de Dorval

André Leclerc, Kéroul

Louise Millette, École Polytechnique de Montréal

Paul Saint-Jacques, Société du Palais des congrès de Montréal

Michel Thibault, Conseil régional FTQ-Montréal Métropolitain

Jean-Luc Trahan, Manufacturiers et exportateurs du Québec

Marc Valade, Conférence régionale des élus de Lanaudière

RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS POUR L'ANNÉE 2007

Nom	Présences Conseil d'administration	Présences Comité de régie	Présences Comité de vérification ⁽¹⁾	Honoraires \$	Jetons \$	Total \$
Laurent Benarrous	7			12 000	6 000	18 000
James C. Cherry	10			—	—	—
Armand Couture	9		4	12 000	11 000	23 000
Raymond Deschamps Président du Comité de vérification	10		6	16 000	13 500	29 500
Richard Drouin Président du Comité de régie	9	7		16 000	14 000	30 000
Michèle Gouin	9			12 000	8 500	20 500
Robert Guay	10			12 000	9 000	21 000
Isabelle Hudon	7			12 000	5 500	17 500
Jean-Guy Langelier	9		6	12 000	12 500	24 500
Charles Lapointe	6	6		12 000	11 500	23 500
Pierre Martin Président du Conseil	10	7	6	75 000	—	75 000
Madeleine Paquin	9			12 000	7 500	19 500
Raymond Reid	9			12 000	8 500	20 500
Louis Tanguay	9	6		12 000	13 000	25 000
Total	10	7	6	227 000	120 500	347 500

⁽¹⁾ Incluant une réunion du comité de vérification «élargi» où les membres suivants étaient également présents : R. Drouin, M. Gouin, R. Guay, C. Lapointe, R. Reid et L. Tanguay.

Rémunération des dirigeants

Le salaire annuel du président-directeur général et des autres dirigeants varie de 160 000 \$ à 362 000 \$. De plus, une somme de 555 275 \$ a été payée aux cadres pour 2007 à titre de boni de performance.

PLAN STRATÉGIQUE DE CINQ ANS (2008–2012)

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 aériens passagers

- Poursuivre la refonte du processus passagers, améliorer l'efficacité de traitement en ayant recours aux technologies et équipements de pointe, et poursuivre les efforts en matière de service à la clientèle
- Poursuivre le démarchage auprès des transporteurs existants et de certains transporteurs potentiels pour accroître l'offre à Montréal-Trudeau
- Poursuivre le lancement de nouvelles routes/fréquences avec les transporteurs
- Faciliter la correspondance en instaurant/développant, en partenariat avec les transporteurs et les agences, des plages de correspondance optimales et le prédédouanement pour les passagers en transit
- Supporter la politique de développement touristique du gouvernement du Québec
- Promouvoir Montréal-Trudeau et ses services aux passagers afin de contrer la concurrence des autres aéroports

Stratégies — Services aériens cargo

- Continuer d'améliorer la qualité de service et des infrastructures
- Poursuivre les activités de démarchage
- Créer des alliances stratégiques
- Assurer la continuité du comité conjoint industrie-ADM mis en place au printemps 2005
- Identifier des axes d'intervention : promotion, prospection, développement des filiales et incitatifs commerciaux

Stratégies — Services immobiliers et commerciaux

- Promouvoir la mise en œuvre du plan de développement des Actifs d'accès en augmentant la capacité des stationnements et en implantant un nouveau système de contrôle d'accès et de paiement
- Rencontrer les besoins de la clientèle en matière d'offre commerciale en favorisant la diversité des produits et services offerts aux passagers tout en maximisant les nouvelles superficies disponibles à la commercialisation
- De concert avec notre partenaire privé, mener à bien l'ouverture de l'hôtel intégré à l'aérogare Montréal-Trudeau
- Finaliser la relocalisation des hangars de service et de fret en bordure de l'aire de trafic à l'ouest de l'aérogare Montréal-Trudeau, et poursuivre le développement du lot 20
- De concert avec notre partenaire privé, mener à terme le projet de parc thématique dans le complexe d'aérogare de Montréal-Mirabel
- Favoriser l'implantation de nouvelles entreprises sur les terrains de la zone industrielle 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 de Montréal
- 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 et des nouvelles réalités de l'industrie du transport aérien
- Veiller à la gestion du cycle de vie des infrastructures existantes

Rendement

- Atteindre une efficacité opérationnelle et une performance financière exemplaires
- Modifier la méthode de détermination du montant des taxes municipales, en vue d'éliminer les fortes hausses de taxes générées par nos investissements dans les infrastructures de Montréal-Trudeau

Note : un sommaire plus détaillé du plan stratégique 2008-2012 est disponible sur le site www.admtl.com.

TRANSPARENCE

Transparence

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.

Aéroports de Montréal effectue une tournée annuelle des conseils de ville ou d'arrondissement des collectivités environnantes, dont Ahuntsic-Cartierville, Dorval, Lachine, LaSalle, Laval, Mont-Royal, Pointe-Claire et Saint-Laurent.

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 de Dorval et Pointe-Claire et l'arrondissement de 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 consultation 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 de 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.

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

James C. Cherry, Mitec Telecom (jusqu'en octobre 2007) - **Richard Drouin**, American Superconductor, Nstein Technologies (jusqu'au 23 avril 2007) - **Pierre Martin**, Addenda Capital, Logistec Corporation - **Madeleine Paquin**, Logistec Corporation, Canadian Pacific Railway - **Louis A. Tanguay**, Bell Nordiq (jusqu'en février 2007), Bell Aliant, Rona, Saputo, SR Telecom, Groupe Santé Medisys, Canbras Communications (jusqu'en juin 2007)

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 Lorsque 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. Dans la majorité des cas, l'octroi de ces contrats a fait l'objet d'appels d'offres sur invitation.

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.

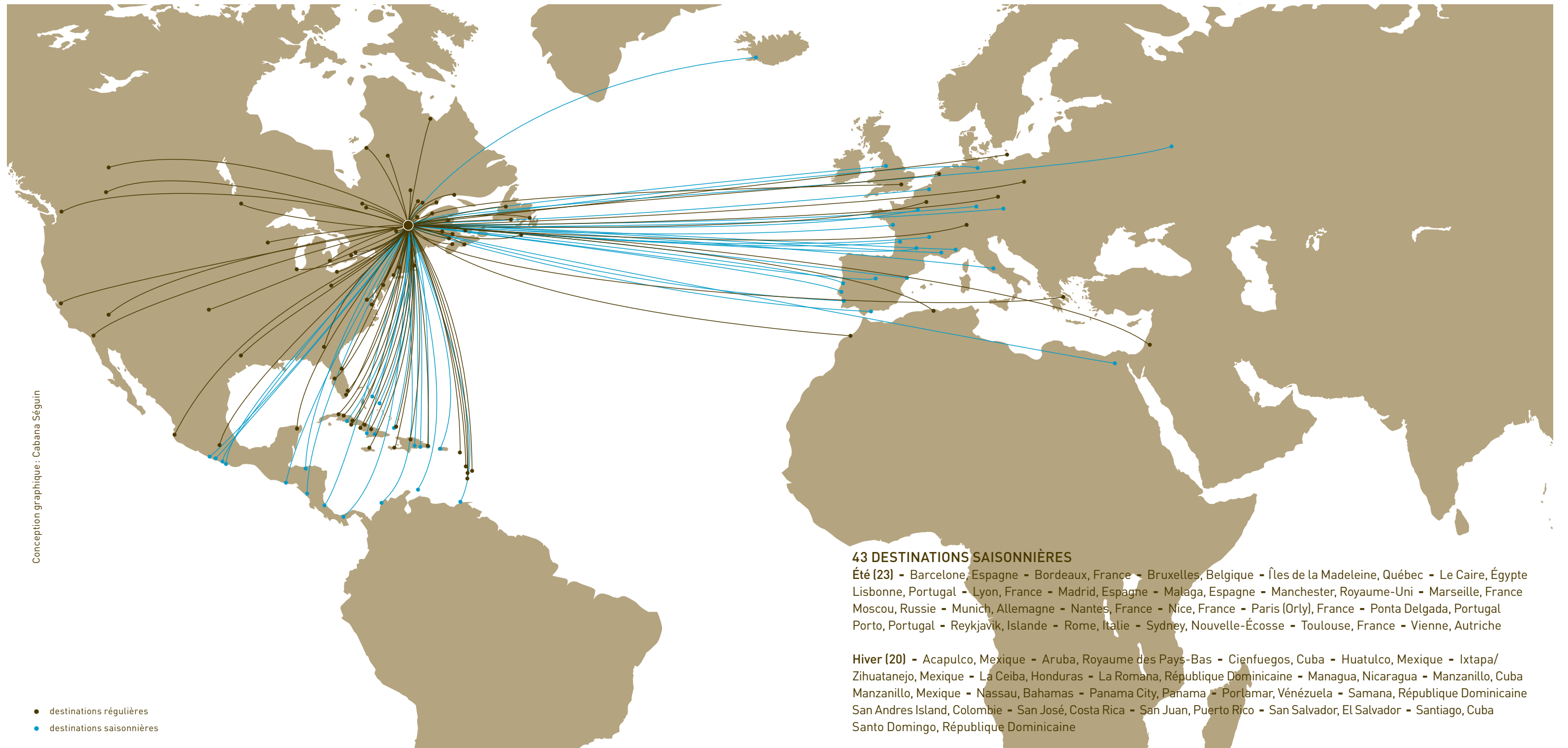
CONTRATS DE 1 M\$ ET PLUS

Valeur des contrats	Entrepreneur	Nature du contrat	Motif de l'octroi
1 097 514 \$	Cummins Énergie de l'Est du Canada inc.	Acquisition de groupes électrogènes	A
1 305 688 \$	Construction C.A.L. inc.	Aménagement d'un salon VIP	A
13 008 841 \$	Nav Canada	Relocalisation du radar RAMP	B

CONTRATS DE MOINS DE 1 M\$

Motif de dérogation A Siemens Canada ltée, Acquisition d'une sous-station - Ernst & Young, Examen du rendement - Service d'entretien Dupont, Entretien ménager à Montréal-Mirabel - Y. & R. Paquette inc., Déblaiement et enlèvement de la neige à Montréal-Mirabel - Clariant Canada inc., Fourniture d'acétate de potassium - PricewaterhouseCoopers, Services de conseiller stratégique et financier dans le cadre du projet de Services ferroviaires passagers - United Rotary Brushes Corporation, Fourniture de brosses à balais de piste - APS aviation inc., Acquisition et installation de moniteurs - Géocom Recherches inc., Sondage de satisfaction - Corps Canadien des Commissionnaires, Exploitation de la consigne-vestiaire.

Motif de dérogation B Smiths Detection Montréal inc., Acquisition d'appareils de détection d'explosifs - Hi-Lite Canada, Travaux d'enlèvement du caoutchouc sur les pistes - Siemens Technologies du bâtiment, Fourniture et installation de systèmes d'alarme incendie - Solotech inc., Fourniture et installation d'un système de publiffusion - Régulvar inc., Fourniture et installation de système de régulation - Eagle Airfield Ltd, Acquisition d'un camion épandeur - Bell Canada, Migration des fonctionnalités de système téléphonique - Eagle Integrated Solutions Inc., Acquisition du logiciel ElectricalOps - Adaptaspace, Fabrication et installation de postes de travail - Gastier M.P. inc., Électricité temporaire de chantier - Wesco Distribution Canada, Acquisition de lampes de piste - Bélanger Branding Design ltée, Services professionnels en signalisation.



43 DESTINATIONS SAISONNIÈRES

Été (23) - Barcelone, Espagne - Bordeaux, France - Bruxelles, Belgique - Îles de la Madeleine, Québec - Le Caire, Égypte - Lisbonne, Portugal - Lyon, France - Madrid, Espagne - Malaga, Espagne - Manchester, Royaume-Uni - Marseille, France - Moscou, Russie - Munich, Allemagne - Nantes, France - Nice, France - Paris (Orly), France - Ponta Delgada, Portugal - Porto, Portugal - Reykjavik, Islande - Rome, Italie - Sydney, Nouvelle-Écosse - Toulouse, France - Vienne, Autriche

Hiver (20) - Acapulco, Mexique - Aruba, Royaume des Pays-Bas - Cienfuegos, Cuba - Huatulco, Mexique - Ixtapa/Zihuatanejo, Mexique - La Ceiba, Honduras - La Romana, République Dominicaine - Managua, Nicaragua - Manzanillo, Cuba - Manzanillo, Mexique - Nassau, Bahamas - Panama City, Panama - Port Lamar, Vénézuéla - Samana, République Dominicaine - San Andres Island, Colombie - San José, Costa Rica - San Juan, Puerto Rico - San Salvador, El Salvador - Santiago, Cuba - Santo Domingo, République Dominicaine

SERVICES PASSAGERS RÉGULIERS

83 DESTINATIONS RÉGULIÈRES ET 43 DESTINATIONS SAISONNIÈRES

32 DESTINATIONS INTERNATIONALES RÉGULIÈRES DANS 31 VILLES

Alger, Algérie - Amman, Jordanie - Amsterdam, Pays-Bas - Athènes, Grèce - Bridgetown, Barbade - Camaguey, Cuba - Cancun, Mexique - Casablanca, Maroc - Cayo Coco, Cuba - Cayo Largo, Cuba - Fort-de-France, Martinique - Francfort, Allemagne - Holguin, Cuba - La Havane, Cuba - Londres (Gatwick), Royaume-Uni - Londres (Heathrow), Royaume-Uni - Mexico, Mexique - Montego Bay, Jamaïque - 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 - Saint-Martin, Antilles néerlandaises - St-Pierre, St-Pierre-et-Miquelon - San Salvador, Bahamas - Santa Clara, Cuba - Varadero, Cuba - Zurich, Suisse

23 DESTINATIONS TRANSFRONTALIÈRES RÉGULIÈRES DANS 21 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 (International), FL - Philadelphie, PA - San Francisco, CA - Tampa, FL - Washington (Dulles), DC - Washington (Reagan), DC

28 DESTINATIONS DOMESTIQUES RÉGULIÈRES, DONT 12 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. - 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. - Toronto (Island), Ont. - Toronto (Pearson), Ont. - Val-d'Or, QC - Vancouver, C.-B. - Winnipeg, Man.

39 TRANSPORTEURS PASSAGERS

13 TRANSPORTEURS CANADIENS

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

20 TRANSPORTEURS INTERNATIONAUX

Air Algérie (début 16 juin 2007) - Air France - Air Saint-Pierre - British Airways - Corsair - CSA Czech Airlines - Cubana
de Aviación - Egyptair - Japan Airlines - JetX (début 17 mai 2007) - KLM - Lufthansa - Mexicana - Olympic Airlines
Royal Air Maroc - Royal Jordanian (début 25 mai 2007) - SATA Internacional - SWISS - Thomas Cook - Transaero

6 TRANSPORTEURS AMÉRICAINS

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

22 TRANSPORTEURS TOUT-CARGO

Air Cargo Carriers - Air Georgian - Ameristar Jet Charter - Antonov Design Bureau - Atlas Air - Bax Global
CargoJet - Castle Aviation - FedEx - Gulf and Caribbean Air - Kalitta Flying Services - Kelowna Flightcraft
Morningstar Air Express - Mountain Air Cargo - Nolinor Aviation - Polet Aviakompania - Prince Edward Air
Purolator - Royal Air Freight - Skylink Express - UPS - USA Jet Airlines

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

