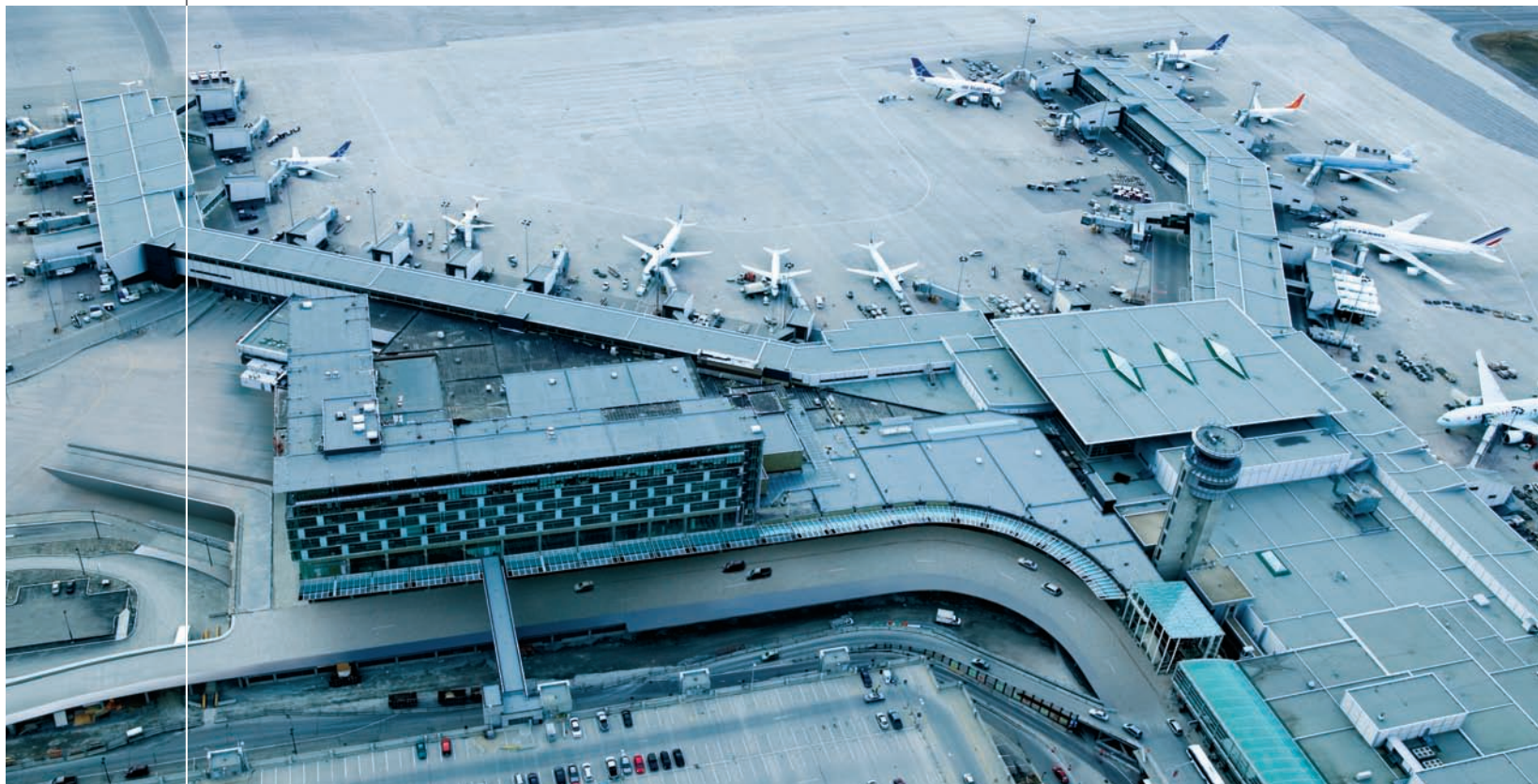


RAPPORT
ANNUEL
2008

RAPPORT ANNUEL 2008 AÉROPORTS DE MONTRÉAL



NOUS TENONS PROMESSE
NOS RÉALISATIONS LE DÉMONTRENT

AÉROPORTS DE
MONTRÉAL



- 2008** Rénovation de l'aéroquai
- 2007** Rénovation de la jetée domestique
- 2006** Agrandissement et modernisation du hall des arrivées
- 2005** Nouvelle jetée internationale
- 2004** Nouveau complexe des arrivées internationales
- 2003** Nouvelle jetée transfrontalière
- 2002** Agrandissement du bâtiment central
- 2001** Lancement du programme d'expansion

FAITS SAILLANTS

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

(en milliers de dollars)	2008	2007	2006	2005	2004
	\$	\$	\$	\$	\$
Produits	362 244	320 717	285 160	253 337	239 579
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges (avant quote-part des résultats et radiation des placements à la valeur de consolidation)	15 885	(4 915)	(17 518)	(12 636)	(7 444)
BAlIA (avant quote-part des résultats et radiation des placements à la valeur de consolidation)	173 125⁽¹⁾	141 671 ⁽¹⁾	117 062	103 601	90 795
Investissements	234 877	154 071	82 976	192 500	320 532

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

ADM

DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER 2008

Nouvelles locations
(en mètres carrés)

Terrains **234 045**
Bâtiments **12 421**

DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL 2006-2008

Investissements générés
(en millions de dollars)
Estimations

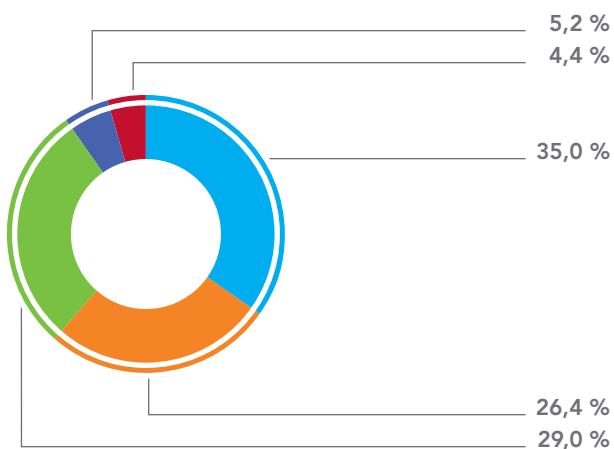
2006 **83**
2007 **157**
2008 **229**

Emplois créés
Estimations

2006 **519**
2007 **570**
2008 **415**

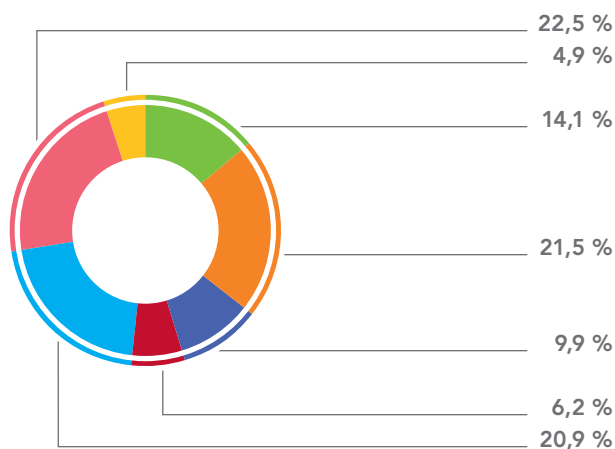
SOURCES DE REVENUS

	en millions	\$
Activités aéronautiques	126,6	
Activités commerciales	95,8	
Frais d'améliorations aéroportuaires	105,0	
Bien-fonds	18,7	
Autres produits	16,1	



TYPES DE DÉPENSES

	en millions	\$
Salaires et charges sociales	48,7	
Frais d'exploitation et d'administration	74,5	
Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités	34,2	
Loyer à Transports Canada	21,6	
Amortissement	72,3	
Frais financiers	77,9	
Moins-value des autres placements	17,1	



EXPLOITATION

Trafic passagers

Volume de fret

Mouvements d'aéronefs



PROFIL D'ENTREPRISE

AÉROPORTS DE MONTRÉAL (ADM), SOCIÉTÉ À BUT NON LUCRATIF ET SANS CAPITAL-ACTIONS, EST RESPONSABLE DE LA GESTION, DE L'EXPLOITATION ET DU DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL 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. Quelque 38 transporteurs passagers et 21 transporteurs tout-cargo relient Montréal à un nombre important d'aéroports dans le monde. En 2008, 12,8 millions de passagers et 193 800 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

02	Message de la direction
06	Faits saillants 2008
08	Revue des activités
19	Bilan environnemental et social
27	Analyse par la direction de la situation financière
32	Rapport de la direction
32	Rapport des vérificateurs
33	États financiers consolidés
37	Notes complémentaires
62	Rapport sur la gouvernance
67	Plan stratégique de cinq ans
71	Compagnies aériennes et destinations

MESSAGE DE LA DIRECTION

« DE FAIT, BIEN QU'IL RESTE ENCORE, ET RESTERA TOUJOURS, DES AMÉLIORATIONS À APPORTER AUX INSTALLATIONS AÉROPORTUAIRES, LE « NOUVEAU » MONTRÉAL-TRUDEAU EST MAINTENANT UNE RÉALITÉ ACHEVÉE ET NOS CLIENTS APPRÉCIENT LE CHANGEMENT, COMME EN TÉMOIGNE LE TAUX DE SATISFACTION ÉLEVÉ OBSERVÉ AU COURS DES DERNIÈRES ANNÉES. DEPUIS 2000, NOUS AVONS INVESTI ENVIRON 1,5 G\$ POUR EN FAIRE UNE INFRASTRUCTURE EFFICACE ET UNE PORTE D'ENTRÉE DONT LES MONTRÉALAIS PUISSENT ÊTRE FIERS. »

CONJONCTURE

Le monde entier traverse actuellement l'une des pires crises financières et économiques depuis des décennies. Cette crise dont l'étincelle a été l'éclatement de la bulle immobilière aux États-Unis s'est propagée au secteur financier puis à l'ensemble de l'économie mondiale. Le Canada a été touché avec un certain décalage mais, étant donné notre forte dépendance aux exportations vers les États-Unis, il y a lieu de prévoir que nous serons affectés tout autant. Au moment d'écrire ces lignes, il y avait encore beaucoup d'incertitude quant à la durée et à la profondeur de la présente récession.

Comme on le sait, le transport aérien est sensible à la conjoncture. Nous avons connu d'importants soubresauts lors de crises antérieures. Déjà, un net ralentissement a été observé à l'échelle mondiale en 2008 et les premiers mois de 2009 ne sont pas de bon augure. À Montréal, nos prévisions sont à l'effet que le trafic connaîtra une baisse marquée cette année.

Aéroports de Montréal a rapidement pris des mesures pour faire face à la situation. Nous avons réduit de 75 M\$ notre programme d'immobilisations pour 2009-2010 et nous continuons d'exercer un contrôle rigoureux de nos dépenses d'exploitation. Nous suivons la situation de près et, au besoin, des mesures additionnelles pourront être mises en œuvre.

RÉSULTATS DE 2008

Malgré un fléchissement du trafic passagers à partir du second semestre – et une croissance nulle pour l'ensemble de l'année 2008 –, Aéroports de Montréal affiche des résultats financiers sensiblement en hausse par rapport à 2007.

- > Les produits se sont élevés à 362,2 M\$, en augmentation de 12,9 %. Tous les secteurs d'activité ont contribué à cette hausse.
- > Considéré comme le meilleur indicateur de notre performance financière, le BAIIA (excédent ou insuffisance des produits sur les charges avant intérêts, impôts, amortissement et moins-value des autres placements) s'est établi à 173,1 M\$, une augmentation de 22,2 %.
- > L'excédent des produits par rapport aux charges a atteint 15,9 M\$ comparativement à une insuffisance de 4,9 M\$, soit un écart positif de 20,8 M\$. N'eût été d'une provision de 17,1 M\$ relative au papier commercial adossé à des actifs (PCAA), cet excédent aurait été de 33,0 M\$.

Nous sommes satisfaits de cette bonne performance qui s'explique en partie par la hausse de la tarification mais également par une commercialisation dynamique et un contrôle des coûts efficace.

De plus, la desserte aérienne de Montréal-Trudeau est demeurée très attractive, plusieurs nouvelles destinations desservies sans escale ayant été lancées ou annoncées. À cet égard, la conclusion d'un accord de déréglementation du transport aérien entre le Canada et l'Union européenne à la fin de 2008 est sûrement une bonne nouvelle pour le long terme.

TRANSFERTS AUX GOUVERNEMENTS

Nos transferts aux gouvernements se sont élevés à 55,8 M\$ en 2008, ce qui représente 15,4 % de nos revenus totaux. Ces transferts comprennent le loyer payé à Transports Canada (21,6 M\$) et les taxes municipales (34,2 M\$), dont la majeure partie est versée à la Ville de Montréal.

Ce fardeau fiscal déjà passablement lourd est appelé à augmenter de façon significative. L'an prochain, nous commencerons en effet à appliquer la nouvelle formule de loyer décrétée par le gouvernement fédéral, laquelle fera passer notre loyer à plus de 35 M\$ en 2010. D'autre part, la mise en service du nouveau secteur des départs vers les États-Unis, prévue pour le 20 mai prochain et qui représente des investissements de l'ordre de 300 M\$, se traduira par une augmentation substantielle de notre compte de taxes, étant donné que celui-ci est toujours basé sur la valeur foncière de nos installations aéroportuaires.

INVESTISSEMENTS ET TRAVAUX

Nos investissements au cours de la dernière année se sont chiffrés à 235 M\$, ce qui, sans être un record pour la Société, constitue un apport majeur dans le contexte actuel. Quelque 800 travailleurs, en moyenne, étaient à pied d'œuvre, faisant de Montréal-Trudeau l'un des principaux chantiers de la grande région de Montréal.

Nos efforts ont porté principalement sur le nouveau secteur des départs vers les États-Unis, dernière pièce maîtresse de la transformation de l'aérogare. La nouvelle installation répondra aux nouvelles exigences des autorités américaines en matière de sûreté. La salle de tri des bagages sera, sur le plan technologique, l'une des plus sophistiquées de l'industrie.

Il y a lieu également de souligner la mise à niveau de l'aéroquai, où transitent annuellement quelque 800 000 passagers de vols domestiques. La jetée domestique ayant été modernisée en 2007 et le hall des arrivées en 2006, nous avons maintenant un secteur domestique des plus convenables et qui s'harmonise avec les secteurs transfrontalier et international reconstruits à neuf dans le cadre de notre programme d'agrandissement lancé en 2000.



Pierre Martin
Président du Conseil

James C. Cherry
Président-directeur général

MESSAGE DE LA DIRECTION

De fait, bien qu'il reste encore, et restera toujours, des améliorations à apporter aux installations aéroportuaires, le « nouveau » Montréal-Trudeau est maintenant une réalité achevée et nos clients apprécient le changement, comme en témoigne le taux de satisfaction élevé observé au cours des dernières années. Depuis 2000, nous avons investi environ 1,5 G\$ pour en faire une infrastructure efficace et une porte d'entrée dont les Montréalais puissent être fiers.

ACCÈS TERRESTRES À MONTRÉAL-TRUDEAU

Par ailleurs, nos efforts pour conscientiser les autorités gouvernementales sur la nécessité et l'urgence d'améliorer les accès terrestres à Montréal-Trudeau semblent maintenant vouloir être récompensés. Depuis des années, en effet, nous répétons sans cesse qu'un aéroport ne peut jouer son rôle efficacement qu'à la condition d'être facilement et rapidement accessible, et plus particulièrement à partir du centre-ville.

Le 9 février dernier, nous avons eu une première occasion de nous réjouir lors du lancement officiel du projet de réaménagement de l'échangeur routier de Dorval. D'autant plus que les bretelles d'accès direct entre l'aéroport et les autoroutes 20 et 520 seront construites en priorité: d'ici environ deux ans, si l'échéancier est respecté, ces liens autoroutiers seront en service, à la plus grande satisfaction des usagers de l'aéroport qui utilisent l'automobile.

Soulignons qu'Aéroports de Montréal contribue au financement de ce projet essentiel. Il s'agit d'un engagement qui remonte à 1996. Initialement, notre participation devait se limiter à 10 M\$ mais, récemment, nous avons offert de doubler notre mise de fonds, à 20 M\$, dans l'espoir d'accélérer le projet. Il est important aussi de savoir que nous investirons en plus 95 M\$ pour reconfigurer notre propre réseau routier en façade de l'aérogare, en l'harmonisant avec les nouvelles bretelles autoroutières, de même que pour améliorer les entrées et sorties des stationnements.

Nos pourparlers avec la Société de transport de Montréal et la Ville de Montréal pour améliorer la desserte en transport collectif de l'aéroport ont également porté fruit. Une nouvelle ligne d'autobus desservira l'aéroport à compter de juin prochain, et des services additionnels sont envisagés dans l'avenir.

Enfin, quant à notre projet de desserte ferroviaire directe entre l'aéroport et le centre-ville, nous sommes des plus satisfaits de la collaboration que nous avons avec l'Agence métropolitaine de transport et tous les paliers de gouvernement impliqués. L'étude de préfaisabilité de divers tracés est avancée et, au cours des prochains mois, nous serons en mesure de faire un choix quant à la solution qui sera mise de l'avant. Nous aurons enfin un projet clair et nous pourrions en faire la promotion active. Comme il s'agit d'un projet essentiel et urgent, inscrit dans le Plan de transport de la Ville de Montréal, qui suscite déjà beaucoup d'intérêt auprès de divers milieux et qui a le potentiel de devenir une source de fierté pour les Montréalais, nous avons bon espoir que les gouvernements du Canada et du Québec s'engageront rapidement à contribuer à son financement.

Notre décision d'investir dès maintenant 25 M\$ dans la future gare ferroviaire sous le nouveau secteur des départs transfrontaliers a été mûrement réfléchi, tout comme celle d'élargir certains viaducs du nouvel échangeur Dorval en prévision des nouvelles voies ferrées qui seront éventuellement mises en place. Effectuer ces travaux plus tard aurait non seulement coûté beaucoup plus cher mais cela aurait également eu des impacts néfastes pour la clientèle.

L'AVENIR DE MONTRÉAL-MIRABEL

Du côté de Montréal-Mirabel, il y a également des raisons d'applaudir. Déjà l'hôte d'une importante grappe d'entreprises aérospatiales, cette plate-forme accueillera deux nouveaux projets aéronautiques d'envergure mondiale. Le premier concerne la CSeries de Bombardier Aéronautique: le prototypage et, éventuellement, l'assemblage final de cet appareil de nouvelle génération seront effectués sur notre site. Le second projet est celui du centre aéronautique de pointe qu'établira le motoriste Pratt & Whitney Canada.

Il apparaît ainsi de plus en plus clair que Montréal-Mirabel est en voie de devenir l'aéroport industriel que nous avons en tête en 2002 lorsque nous avons annoncé notre stratégie de spécialisation des aéroports.

Dans le secteur de la logistique et du fret, comme nous l'avons rappelé dans un mémoire à la Porte continentale Ontario-Québec, nous ne perdons pas espoir quant à l'établissement éventuel d'une zone franche à Montréal-Mirabel: il suffirait d'une simple modification à la législation fédérale sur la fiscalité pour ouvrir la voie.

ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

La crise économique qui sévit actuellement ne doit pas faire oublier la crise environnementale qui menace notre planète toute entière. L'industrie du transport aérien est très consciente des risques associés au réchauffement climatique et c'est pourquoi les principaux intervenants mondiaux de cette industrie, dont Airports Council International, ont signé en 2008 une déclaration d'engagement à lutter contre les changements climatiques.

Chez Aéroports de Montréal, nous avons déjà posé des gestes importants au niveau de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et nous sommes résolus à aller plus loin. De façon générale, nous avons pour objectif de réduire l'impact de nos activités et nous poursuivons la réalisation de divers programmes d'amélioration de l'environnement.

En matière de gestion du climat sonore, nous tenons à souligner l'abandon de la procédure de départ avec virage à gauche au-dessus de l'autoroute 13 et le retour au système historique de pistes préférentielles pour les vols de nuit. Bien que cette approche était intéressante sur papier, l'expérience a démontré que son exécution n'était pas à la hauteur des attentes.

DÉMÉNAGEMENT ET ACTUALISATION DE NOTRE IMAGE DE MARQUE

En mars 2009, nous avons emménagé dans nos nouveaux bureaux administratifs situés aux 9^e et 10^e étages de l'immeuble du secteur des départs transfrontaliers. Tous les services autres que ceux reliés directement à l'exploitation, auparavant répartis sur plusieurs plateaux, sont désormais réunis sous un même toit, à proximité du cœur de nos opérations.

Nous avons d'ailleurs saisi l'occasion de notre déménagement pour actualiser notre image de marque, qui datait de 1992. Tout en conservant le symbole initial, notre logo, plus moderne et plus souple d'utilisation, souligne dorénavant avec force notre appartenance à Montréal.

GOVERNANCE

Le Conseil d'administration a décidé d'ajouter un quinzième membre issu du monde de l'aviation et nommé par le Conseil lui-même en consultation avec les compagnies aériennes actives à Montréal. M. Jean-Jacques Bourgeault, dont la réputation est reconnue dans le domaine du transport aérien, a été désigné pour occuper ce poste.

Nous souhaitons aussi la bienvenue à M. Robert Bouchard à titre de membre proposé par la Communauté urbaine de Montréal (couronne nord), en remplacement de M. Raymond Deschamps que nous remercions sincèrement pour ses bons services en tant qu'administrateur et président du Comité de vérification. M. Raymond Reid le remplace à ce dernier titre. Par ailleurs, M. Jean-Guy Langelier a démissionné de ses fonctions d'administrateur et sera remplacé sous peu.

REMERCIEMENTS

En terminant, nous adressons nos remerciements les plus cordiaux à toute l'équipe d'Aéroports de Montréal, ainsi qu'à nos clients et partenaires. Nous espérons que la crise actuelle sera de courte durée et qu'Aéroports de Montréal s'en sortira avec le minimum de heurts. Les fondements solides de notre entreprise et de nos deux plates-formes nous inspirent confiance à cet égard.



Le président du Conseil,
Pierre Martin



Le président-directeur général,
James C. Cherry

2008 EN BREF

ACQUISITION D'ÉQUIPEMENT DE DÉNEIGEMENT

L'aéroport Montréal-Trudeau a renouvelé la majeure partie de son parc d'équipement lourd utilisé dans les opérations d'entretien hivernal des pistes et des aires de manœuvre. Grâce à cet équipement plus gros et plus performant permettant de réduire de moitié le temps de déneigement d'une piste et de ses voies de circulation, Montréal-Trudeau est à même d'encore mieux répondre aux besoins des compagnies aériennes pendant une tempête.



Acquisition d'équipement de **DÉNEIGEMENT**

L'AÉROGARE DE MONTRÉAL-TRUDEAU CERTIFIÉE BOMA BEST

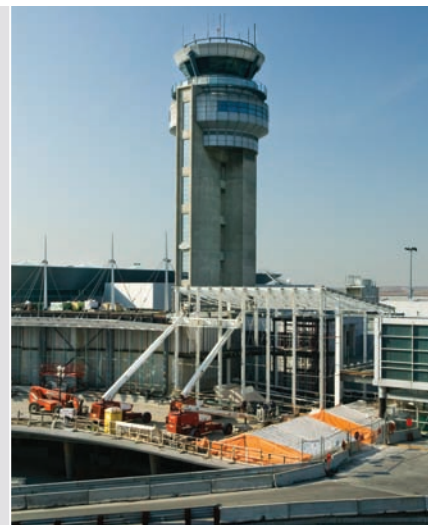
L'aérogare de Montréal-Trudeau a reçu la certification BOMA BEST (anciennement Visez Vert Plus), devenant l'une des premières installations aéroportuaires canadiennes à être ainsi reconnues pour sa saine gestion environnementale. Décernée par l'Association des propriétaires et gestionnaires d'immeubles, la certification reconnaît les efforts investis pour améliorer la performance d'un bâtiment, y compris les économies d'énergie.



L'aérogare de Montréal-Trudeau certifiée **BOMA BEST**

UNE AUTRE ANNÉE DE GRANDS TRAVAUX À MONTRÉAL-TRUDEAU

L'aéroport Montréal-Trudeau a été le théâtre d'importants investissements. Le principal chantier a été celui du nouveau secteur des départs pour les vols vers les États-Unis, dont l'ouverture prévue en mai 2009 achèvera la transformation de l'aérogare. Les efforts ont aussi porté sur la mise à niveau de l'aéroquai, utilisé par quelque 800 000 passagers domestiques annuellement.



Une autre année de **GRANDS TRAVAUX** à Montréal-Trudeau

RÉAMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DORVAL

Le projet de réaménagement de l'échangeur Dorval, dont l'annonce officielle a eu lieu en février 2009, va de l'avant ! Les bretelles d'accès entre l'aéroport et les autoroutes 20 et 520 seront construites en priorité. Parallèlement, ADM procédera à la reconfiguration du réseau routier en façade de l'aérogare afin de l'harmoniser avec les nouveaux accès autoroutiers. Fait à souligner, la future navette ferroviaire pourra s'intégrer harmonieusement dans le nouvel échangeur.

ACTUALISATION DE L'IMAGE DE MARQUE D'ADM

Aéroports de Montréal a profité du relogement de ses bureaux administratifs à Montréal-Trudeau pour actualiser son logo datant de 1992. Sa nouvelle signature est plus moderne, plus souple et traduit mieux son appartenance à la collectivité montréalaise. Le nom Aéroports de Montréal a été mis en évidence et le symbole de l'avion stylisé bien connu a été conservé et se retrouve désormais au cœur du mot Montréal.

DEUX PROJETS MAJEURS POUR MONTRÉAL-MIRABEL

Bombardier Aéronautique a lancé sa nouvelle gamme d'appareils C Series et confirmé le choix de Montréal-Mirabel comme site d'assemblage final. D'autre part, le motoriste Pratt & Whitney Canada a choisi cette même plate-forme pour y établir un centre aéronautique d'envergure mondiale. Ces deux projets majeurs permettront à Montréal-Mirabel de consolider sa position comme pôle d'excellence de l'industrie aéronautique.



Réaménagement de
L'ÉCHANGEUR Dorval



Actualisation de **L'IMAGE DE MARQUE** d'ADM



DEUX PROJETS majeurs pour Montréal-Mirabel



«LE TRAFIC INTERNATIONAL, QUI REPRÉSENTE UN PEU PLUS DU TIERS DU TRAFIC TOTAL (35 %), EST CELUI QUI S'EST LE MIEUX TENU, AVEC UNE PROGRESSION DE 5,2 % PAR RAPPORT À 2007. L'ACCROISSEMENT DE LA DEMANDE POUR LES DESTINATIONS DE VILLÉGIATURE A CONTRIBUÉ À LA BONNE PERFORMANCE DE CE SECTEUR. LES SECTEURS TRANSFRONTALIER (24 % DU TRAFIC TOTAL) ET DOMESTIQUE (41 % DU TRAFIC TOTAL) ONT FLÉCHI RESPECTIVEMENT DE 3,7 % ET DE 2,1 %. LES DESTINATIONS D'AFFAIRES ONT ÉTÉ PARTICULIÈREMENT AFFECTÉES PAR LA DIMINUTION DE LA DEMANDE.»

TRAFIC PASSAGERS

L'année 2008 a démontré que le trafic passagers est hautement sensible à la conjoncture économique. Le trafic transfrontalier a été le premier touché en raison de la récession économique qui a débuté aux États-Unis à la fin de 2007. La hausse des cours pétroliers a également eu un impact défavorable au cours du premier semestre. Puis, avec l'aggravation de la conjoncture mondiale, le mouvement à la baisse s'est accentué.

Dès le premier semestre, on a constaté un ralentissement de la croissance, à 3,1 %, suivi d'une décroissance de 3,2 % au second semestre, par rapport à 2007. Pour l'ensemble de l'année en revue, le trafic a totalisé 12,8 millions de passagers, soit un recul de 0,1 % par rapport à 2007. Ce résultat contraste avec les taux de croissance enregistrés depuis 2003.

À noter que les données du trafic passagers incluent désormais les passagers non payants, et non plus seulement les passagers payants. ADM s'aligne ainsi sur la pratique adoptée par les trois autres grands aéroports au pays: Toronto, Vancouver et Calgary. Les passagers non payants comprennent principalement les passagers voyageant gratuitement ou à des tarifs accessibles seulement au personnel des transporteurs aériens ou à leurs agents. Cette modification entraîne ainsi une hausse du trafic pour 2008 de 12,4 millions à 12,8 millions.

Le trafic international, qui représente un peu plus du tiers du trafic total (35 %), est celui qui s'est le mieux tenu, avec une progression de 5,2 % par rapport à 2007. L'accroissement de la demande pour les destinations de villégiature a contribué à la bonne performance de ce secteur. Les secteurs transfrontalier (24 % du trafic total) et domestique (41 % du trafic total) ont fléchi respectivement de 3,7 % et de 2,1 %. Les destinations d'affaires ont été particulièrement affectées par la diminution de la demande.

En comparaison, les grands aéroports canadiens ont enregistré une baisse de trafic moyenne de 2,5 % en 2008.

TRANSPORTEURS ET DESTINATIONS

Malgré le contexte économique difficile, le nombre de destinations desservies par vol direct au départ de Montréal-Trudeau est demeuré stable à environ 130, incluant les destinations saisonnières. Dublin, Bâle-Mulhouse, Sainte-Lucie et Charlotte ont été lancées en 2008. Cette dernière est particulièrement importante car il s'agit d'une plaque tournante majeure de US Airways. Par contre, d'autres ont été abandonnées, dont Hamilton (Ontario) et Prague.

L'offre de sièges vers les destinations internationales et les destinations soleil a augmenté en réponse à la demande, qui est demeurée vigoureuse. Dans le secteur transfrontalier et en particulier sur la côte est des États-Unis, l'offre a été



maintenue et les fréquences ont été augmentées en utilisant des avions plus petits.

Air Canada est demeuré le principal transporteur actif à Montréal-Trudeau, suivi de Air Transat et WestJet. Sunwing et Air Algérie ont notamment accru leur desserte. La disparition de Zoom Airlines n'a pas eu d'impact puisque sa clientèle a été reprise par les autres transporteurs actifs sur les destinations desservies par ce transporteur charter. Au total, quelque 38 transporteurs, dont les six grands américains et plusieurs grandes compagnies européennes, sont actifs à Montréal-Trudeau.

FRET AÉRIEN

Au total, 193 800 tonnes métriques de marchandises diverses ont transité par les aéroports internationaux de Montréal en 2008. De ce nombre, Montréal-Mirabel a traité 94 842 tonnes, tandis que le volume à Montréal-Trudeau a atteint 98 958 tonnes.

Une nouvelle méthode de collecte et de traitement des données cargo a été adoptée en 2008. En effet, grâce à la collaboration des transporteurs et à une analyse plus poussée des statistiques transmises par Statistique Canada, il est maintenant possible d'obtenir des résultats de tonnage cargo beaucoup plus fiables. Conjuguée à la conjoncture néfaste et à la diminution du volume des exportations, cette méthode donne toutefois lieu à un écart négatif de 28 % par rapport à 2007.

MOUVEMENTS AÉRIENS

Dans l'ensemble, les mouvements aériens enregistrés par Aéroports de Montréal à Trudeau et à Mirabel se sont élevés à 245 232 en 2008, ce qui représente une progression de 0,8 % par rapport à 2007. Les six premiers mois de 2008 se sont maintenus en territoire positif (+3,0 %), mais le second semestre a été négatif (-1,3 %).

Sur une base sectorielle, les mouvements internationaux sont en hausse de 2,0 % pour l'ensemble de l'année, les mouvements domestiques en baisse de 0,5 % et les mouvements transfrontaliers en augmentation de 3,0 %. L'emploi de plus petits avions sur certaines destinations explique cette bonne performance des mouvements transfrontaliers par rapport au trafic.

OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES ET SERVICE À LA CLIENTÈLE

En 2008, Aéroports de Montréal a poursuivi ses efforts pour améliorer le service à la clientèle à Montréal-Trudeau, notamment en prenant des mesures additionnelles pour rendre plus fluides les processus de traitement des passagers et de leurs bagages.

En collaboration avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, la capacité de traitement du point de contrôle préembarquement pour les vols internationaux (accès «B») a été accrue par l'ajout de deux lignes d'inspection. De concert avec l'Agence des services frontaliers du Canada, on a également pris des dispositions permettant d'affecter à des vols internationaux certaines portes d'embarquement normalement dévolues au trafic domestique, et ce, afin de faire face à la croissance du trafic international.

Des lignes prioritaires à l'intention des passagers ayant des besoins spéciaux ont été établies aux points de contrôle préembarquement pour les vols internationaux et domestiques (accès «A» et «B») et un processus *fast track* a été mis en place à l'accès «C» pour la période de pointe du matin. La reconfiguration de la sortie du hall des douanes canadiennes a aussi permis une meilleure fluidité des passagers arrivants et une meilleure utilisation de la superficie disponible du hall public des arrivées internationales.

Suite au réaménagement de la ligne et de l'aire d'attente pour les taxis et limousines, un sondage a été mené auprès des usagers afin de mieux connaître leurs attentes et d'établir les normes de service qui seront désormais exigées des fournisseurs de ces services. Dans le cadre du programme Taxi Ambassadeur, ADM a organisé des visites de l'aéroport à l'intention de plus de 400 chauffeurs de taxi.

Conformément à la politique d'ADM, des clauses de performance ont été incluses dans le nouveau contrat pour le service de récupération des chariots à bagages.

Par ailleurs, Montréal-Trudeau a acquis de nouveaux matériels de déneigement plus gros et plus performants permettant de dégager une piste et ses voies de circulation en moitié moins de temps. La disponibilité des pistes pendant une tempête s'en trouve par conséquent améliorée et la fluidité accrue des aéronefs se traduit par des économies de carburant. Signalons que l'équipe de déneigement de Montréal-Trudeau a remporté, pour une seconde fois, le prix Balchen / Post Award for Excellence in the Performance of Airport Snow and Ice Control. Décerné chaque année par l'American Association of Airport Executives, ce prix récompense les aéroports qui se distinguent en demeurant ouverts et sécuritaires malgré des conditions hivernales difficiles.

Enfin, le programme de formation au service à la clientèle «Un sourire donne des ailes» a été offert aux employés de plusieurs prestataires de services à Montréal-Trudeau.

TECHNOLOGIES AÉROPORTUAIRES

Aéroports de Montréal adhère pleinement au plan *Simplifying the business* et au programme *Fast Travel* de l'IATA qui visent à simplifier et accélérer l'expérience du passager grâce aux technologies. C'est notamment en vertu de cette vision que juin 2008 a marqué la date officielle de la disparition du billet d'avion papier au profit du billet électronique.

De concert avec les compagnies aériennes présentes à Montréal-Trudeau, ADM s'efforce ainsi de favoriser l'implantation et l'utilisation du libre-service pour l'enregistrement des passagers et de leurs bagages. Plusieurs options libre-service sont maintenant disponibles, selon les transporteurs et les vols. Entre autres, Montréal-Trudeau est l'un des premiers aéroports à offrir un processus complet utilisant la carte d'embarquement «mobile» à code barres 2D.

ADM a poursuivi le déploiement d'une nouvelle génération de bornes libre-service à l'aérogare. Se distinguant par leur design contemporain, ces nouvelles bornes sont livrées avec un lecteur de passeport, un lecteur de code barres 2D et une imprimante à étiquettes à bagages. Quelque 70 nouvelles bornes étaient en fonction à la fin 2008 et 55 autres le seront en 2009.

Plus de 30 % des passagers au départ se sont enregistrés au moyen d'une borne libre-service en 2008, comparativement à environ 25 % l'année précédente. Onze sociétés aériennes participent maintenant au programme de bornes à usage commun d'ADM.

Soulignons qu'un quart des usagers ont imprimé eux-mêmes leurs étiquettes à bagages à l'aide des bornes, ce qui démontre l'intérêt de cette nouvelle fonctionnalité. Trois nouveaux points de dépôt de bagages à utilisation partagée ont été installés en réponse à cette évolution positive.

Le service d'information de vols par SMS a aussi gagné en popularité. Facile d'utilisation, ce service permet d'obtenir une alerte pour tout changement d'horaire de plus de 10 minutes. Depuis décembre dernier, les clients ont la possibilité de s'inscrire à ce service pratique directement sur le site www.admtl.com.

L'aéroport Montréal-Trudeau se situe à l'avant-garde en matière de technologies aéroportuaires. Airports Council International – North America a d'ailleurs reconnu la créativité d'ADM à cet égard en lui accordant la première place dans la catégorie Innovation-Créativité-Technologie pour une campagne à propos des bornes libre-service.



SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

La Sûreté aéroportuaire, qui a célébré son 10^e anniversaire en 2008, a maintenu son accréditation CALEA, ayant subi avec succès les vérifications statutaires. Cette accréditation atteste le professionnalisme de l'organisation.

Un programme de «veilleurs aéroportuaire» a été mis sur pied à Montréal-Trudeau. Une quarantaine de bénévoles ont ainsi été recrutés et accrédités parmi les amateurs d'aviation dont le passe-temps consiste à observer et photographier les avions aux abords de l'aéroport. Assimilable à la surveillance de quartier, ce genre de programme existe dans la plupart des grands aéroports canadiens.

L'opération de la consigne de Montréal-Trudeau a été revue de manière à satisfaire aux exigences réglementaires en matière de sûreté. De même, un nouveau programme de gestion des objets perdus et retrouvés assure un meilleur taux de retour aux propriétaires tout en contribuant à la solution de crimes.

En plus des nombreux exercices d'urgence qui ont jalonné l'année, une campagne de sensibilisation a été déployée en décembre afin de prévenir les accidents côté piste.

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

Dans le cadre des sondages effectués chaque trimestre, 96,4 % des passagers se sont dits globalement «assez satisfaits» ou «très satisfaits» de leur passage à l'aéroport Montréal-Trudeau, soit sensiblement le même résultat que l'année précédente. Comme le démontre le graphique ci-contre, le taux de satisfaction se maintient à un niveau élevé depuis ces dernières années.

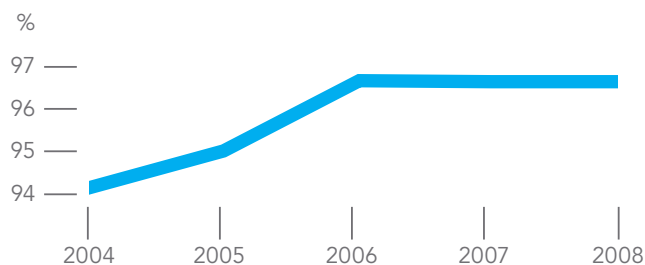
L'évolution la plus marquée en matière de satisfaction concerne le temps d'attente lors de la récupération des bagages. Ainsi, le taux de satisfaction a augmenté de 6,5 points, passant de 80 % en 2007 à 86,5 % en 2008. Durant la même période, la satisfaction des passagers à l'égard de la disponibilité des places de stationnement s'est améliorée de 4,5 points, passant de 79 % à 83,5 %.

Par ailleurs, 99 % des passagers se disent satisfaits de la courtoisie du personnel du service des navettes ainsi que de la sécurité à l'aéroport. De plus, une proportion quasiment identique de passagers (98 %) se dit satisfaite de la courtoisie du personnel de l'aéroport en général, de la possibilité d'obtenir le service en français ou en anglais, de la propreté de l'aéroport et des restaurants, de la disponibilité des chariots à bagages et de la disponibilité des places dans l'aérogare.

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 clientèles soient moins disponibles.

Satisfaction de la clientèle

(% des passagers assez et très satisfaits)



**STATIONNEZ
ENTRE LES LIGNES**



**PARK WHERE
INDICATED**

SERVICES IMMOBILIERS ET COMMERCIAUX



« EN OCTOBRE, PRATT & WHITNEY CANADA A ANNONCÉ LA CRÉATION D'UN CENTRE AÉRONAUTIQUE DE CALIBRE MONDIAL À MONTRÉAL-MIRABEL, OÙ ELLE EFFECTUERA L'ASSEMBLAGE FINAL ET LES ESSAIS DE LA NOUVELLE GÉNÉRATION DE MOTEURS PW800. LA NOUVELLE INSTALLATION DEVIENDRA ÉGALEMENT LA PLAQUE TOURNANTE MONDIALE DES OPÉRATIONS INTÉGRÉES D'ESSAI EN VOL DE P&WC, TEL QU'IL AVAIT ÉTÉ ANNONCÉ PLUS TÔT. »

DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER – MONTRÉAL-MIRABEL

L'année 2008 a été marquée par l'annonce de deux projets majeurs dont l'aboutissement permettra à l'aéroport Montréal-Mirabel de renforcer son statut de centre d'excellence dans le secteur de l'aéronautique à l'échelle mondiale.

En juillet, dans le cadre du salon de Farnborough, Bombardier Aéronautique a procédé au lancement officiel de la C Series et confirmé du même coup le choix de Montréal-Mirabel comme site d'assemblage final de la future gamme d'appareils de 110 à 130 places. Dans un premier temps, le constructeur envisage de construire une installation pour le développement d'un prototype et la certification du nouvel appareil. Le projet entraînera par la suite la construction d'une nouvelle usine de près de 2 000 employés ainsi que l'implantation de divers fournisseurs sur le site.

D'autre part, en octobre, Pratt & Whitney Canada a annoncé la création d'un centre aéronautique de calibre mondial à Montréal-Mirabel, où elle effectuera l'assemblage final et les essais de la nouvelle génération de moteurs PW800. La nouvelle installation deviendra également la plaque tournante mondiale des opérations intégrées d'essai en vol de P&WC, tel qu'il avait été annoncé plus tôt. Le Centre aéronautique P&WC de Mirabel comprendra deux aires de service pour les Boeing B747SP de l'entreprise qui serviront aux essais en vol de la gamme complète des moteurs P&WC, des turbopropulseurs aux turbosoufflantes. De plus, la décision de Bombardier d'assembler les appareils de la C Series à Mirabel a été un facteur déterminant dans la décision d'effectuer aussi à Mirabel l'assemblage final et les essais des moteurs destinés à ces appareils.



Ces nouvelles activités viendront s'ajouter à une grappe déjà importante d'entreprises aéronautiques présentes sur le site ou à proximité.

Par ailleurs, le Centre international de course automobile (ICAR) Inc. a démarré ses activités en mai 2008 et un premier événement public a été tenu en juillet. Occupant une partie de l'ancien tablier principal de Montréal-Mirabel, ICAR est un complexe de sport automobile doté d'un circuit routier de 3,8 km conforme aux normes de la FIA. Offrant différents services à ses membres, le complexe peut également accueillir des événements et présenter des compétitions de séries.

En ce qui concerne le projet Rêveport, le promoteur s'efforce toujours de réunir le financement requis. Dans l'actuel contexte économique incertain, ADM est disposée à examiner diverses options qui pourraient permettre d'accélérer la mise en valeur du complexe d'aérogare de Mirabel.

MONTRÉAL-TRUDEAU

La relocalisation des hangars de service et de fret situés sur le boulevard Stuart-Graham, en bordure de l'aire de trafic à l'ouest de l'aérogare, s'est poursuivie en 2008. 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.

La société Aeroterm a entrepris de reconstruire 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).

La phase 1 de son nouveau «village cargo» a été inaugurée en octobre 2008 tel que prévu. Ses clients Air Canada Cargo, Schenker et Excel Cargo y ont relocalisé leurs activités autrefois situées sur Stuart-Graham.

D'autre part, le fournisseur de services d'entretien et de réparation d'aéronefs ExelTech Aérospatiale a parachevé la construction de son nouveau complexe comprenant deux hangars, un atelier et des bureaux. Situé dans le lot 12, le terrain de plus de 35 000 mètres carrés est bordé par le boulevard Côte-Vertu et adjacent à l'une des pistes. Les nouvelles installations représentent une augmentation de capacité de 30 % par rapport aux anciens hangars.

Par ailleurs, Le Groupe Broccolini, déjà présent à Montréal-Trudeau, a annoncé deux autres projets de construction industrielle. Un premier bâtiment a été construit au cours de l'année sur un terrain de 29 500 mètres carrés donnant sur la rue André. Quant au second projet, il s'agit d'un bâtiment industriel multi-locatif érigé sur un terrain d'une superficie de 21 800 mètres carrés situé sur le chemin St-François.

De son côté, Groupe d'Aviation Innotech-Execaire a terminé la construction de son nouvel atelier de peinture sur un terrain de près de 11 700 mètres carrés.

GESTION IMMOBILIÈRE

ADM gère un important parc immobilier réparti sur ses deux plates-formes. Un total de 450 baux sont actuellement sous gestion, à savoir: 133 baux d'espaces, 127 baux agricoles, 105 baux de terrains et 78 baux de concessions.

Le parc immobilier existant à Montréal-Trudeau affiche un taux d'occupation de 100 % (excluant les espaces non aménagés dans l'aérogare). Le taux de renouvellement des baux à échéance est supérieur à 95 %.

SERVICES COMMERCIAUX

L'aérogare de Montréal-Trudeau s'est enrichie de plusieurs nouveaux commerces en 2008, portant à 85 le nombre total de boutiques, restaurants et services divers à la disposition des passagers.

- > Ouverte au tout début de l'année dans la jetée domestique, la boutique Bentley se spécialise dans la vente d'articles en cuir et d'accessoires de voyage.
- > La boutique Ciao propose aux voyageurs internationaux des collations et des repas légers à emporter.
- > Localisée en zone publique, niveau départs, La Capsule Sportive offre des produits dérivés d'équipes de sport professionnel, y compris des articles commémorant le 100^e anniversaire des Canadiens de Montréal.
- > Boutique iStore, revendeur agréé de produits Apple, a ouvert une boutique dans la jetée domestique ainsi qu'un kiosque dans la jetée internationale de l'aéroport Montréal-Trudeau.
- > Vers la fin de l'année, l'espace Escale Air Canada a été inauguré dans l'aéroquai nouvellement rafraîchi. Il s'agit d'un concept combinant café-bar et kiosque à journaux.



Le nouveau salon TD Classe Ultime a connu un vif succès à sa première année d'opération. Se distinguant par son décor et son ameublement créés par des designers québécois, le salon a notamment été primé au concours Prix Intérieurs FERDIE (Fonds d'Études et de Recherches en Design d'Intérieur de l'Est), dans la catégorie Mise en valeur de produits québécois fabriqués en série. Situé dans la jetée internationale, ce salon est accessible principalement aux passagers classe affaires des compagnies aériennes participantes n'ayant pas leur propre salon VIP ainsi qu'aux détenteurs de la carte Visa TD Classe Ultime. Pour plus d'information, visitez www.executivelounges.ca.

Dans le domaine de la publicité, signalons l'agrandissement de la murale extérieure du stationnement étagé, maintenant considérée comme l'une des plus grandes du genre au Canada.

ACTIFS D'ACCÈS

ADM offre aux usagers de Montréal-Trudeau quelque 12 000 places de stationnement et quatre parcs commerciaux: ProxiParc, ExpressParc, EconoParc et ValetParc. En 2008, un nouveau parc de 780 places a été créé pour les employés.

Suite à l'appel d'offres lancé à la fin de 2007, un fournisseur a été choisi pour le remplacement du système de contrôle d'accès et de paiement des stationnements. Le système retenu comprend une solution de sécurisation des transactions bancaires conforme à la nouvelle norme PCI des compagnies émettrices de cartes de crédit. Le déploiement se fera par étapes.

Les mesures technologiques et humaines mises en place pour prévenir les méfaits dans les stationnements ont continué de porter fruit, puisque le nombre de vols de véhicules a reculé de 12,5 % par rapport à 2007 pour se chiffrer à 35 vols.

Enfin, une nouvelle signalisation directionnelle sur le réseau routier actuel facilite l'accès des véhicules aux stationnements.





DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROGARE

LE PLUS GROS CHANTIER EN 2008 A ÉTÉ SANS CONTREDIT CELUI DU NOUVEAU SECTEUR DES DÉPARTS VERS LES ÉTATS-UNIS ATTENANT À LA FOIS AU BÂTIMENT CENTRAL DE L'AÉROGARE ET À LA JETÉE TRANSFRONTALIÈRE. À LA FIN DE L'ANNÉE, L'AVANCEMENT Y ATTEIGNAIT PLUS DE 75 %. LES OUVRAGES SOUTERRAINS, Y COMPRIS LE STATIONNEMENT DE 500 PLACES ET L'ENVELOPPE DE LA FUTURE GARE FERROVIAIRE, ÉTAIENT TERMINÉS.

Occupant les deux premiers niveaux d'un immeuble de 10 étages, le secteur des départs vers les États-Unis comprend une salle à bagages sortants située au rez-de-chaussée ainsi qu'un hall d'enregistrement, un point de contrôle de sûreté et une aire de prédédouanement à l'étage. La salle à bagages représente un défi de taille en raison de son haut degré de sophistication technologique. L'installation des équipements pour la sûreté, le tri, l'acheminement et l'inspection des bagages était presque terminée à la fin de décembre, et une période de test et de rodage est prévue avant la mise en service des nouvelles installations. Les travaux de finition et l'installation du mobilier et des équipements dans le hall des départs étaient également bien engagés.

L'hôtel érigé au-dessus du secteur États-Unis ainsi que les nouveaux bureaux administratifs d'Aéroports de Montréal situés aux 9^e et 10^e étages sont la responsabilité de la société immobilière Adamax, qui construit et finance l'immeuble. Ce projet était très avancé en fin d'année.

L'entrepreneur chargé de prolonger le débarcadère supérieur vers le nouveau hall des départs transfrontaliers avait, quant à lui, réalisé l'essentiel de son contrat. Rappelons qu'une partie du débarcadère actuel a dû être démolie pour en modifier la géométrie et qu'une rampe de déviation temporaire a été aménagée afin de maintenir la circulation véhiculaire pendant les travaux.



MISE À NIVEAU DE L'AÉROQUAI

Après avoir modernisé la jetée domestique en 2007, ADM a enchaîné en 2008 avec la mise à niveau de l'aéroquai, utilisé par quelque 800 000 passagers annuellement. Air Canada Jazz est le principal transporteur présent dans l'aéroquai. L'aménagement intérieur des salles d'attente a été harmonisé avec celui des autres composantes de l'aérogare, les portes d'embarquement ont été refaites, la capacité d'accueil a été augmentée et une nouvelle aire de restauration et de services a été aménagée. Ces travaux ont été parachevés en décembre tel que prévu.

D'autre part, les travaux liés à la relocalisation des premiers hangars situés à l'extrémité ouest du tablier se sont poursuivis. La démolition des hangars permettra d'agrandir le tablier et d'améliorer la sécurité de la circulation des aéronefs dans ce secteur et, éventuellement, de prolonger la jetée internationale.

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

- > la création d'un parc de stationnement de 780 places;
- > les travaux préliminaires pour la réfection du réseau routier en façade de l'aérogare;
- > la réhabilitation et la mise aux normes de la voie Alpha;
- > la relocalisation du radar de Nav Canada pour la circulation aérienne à Montréal-Trudeau;
- > enfin, la réhabilitation du tablier principal et des systèmes électriques reliés à la piste 06-24 de Montréal-Mirabel.

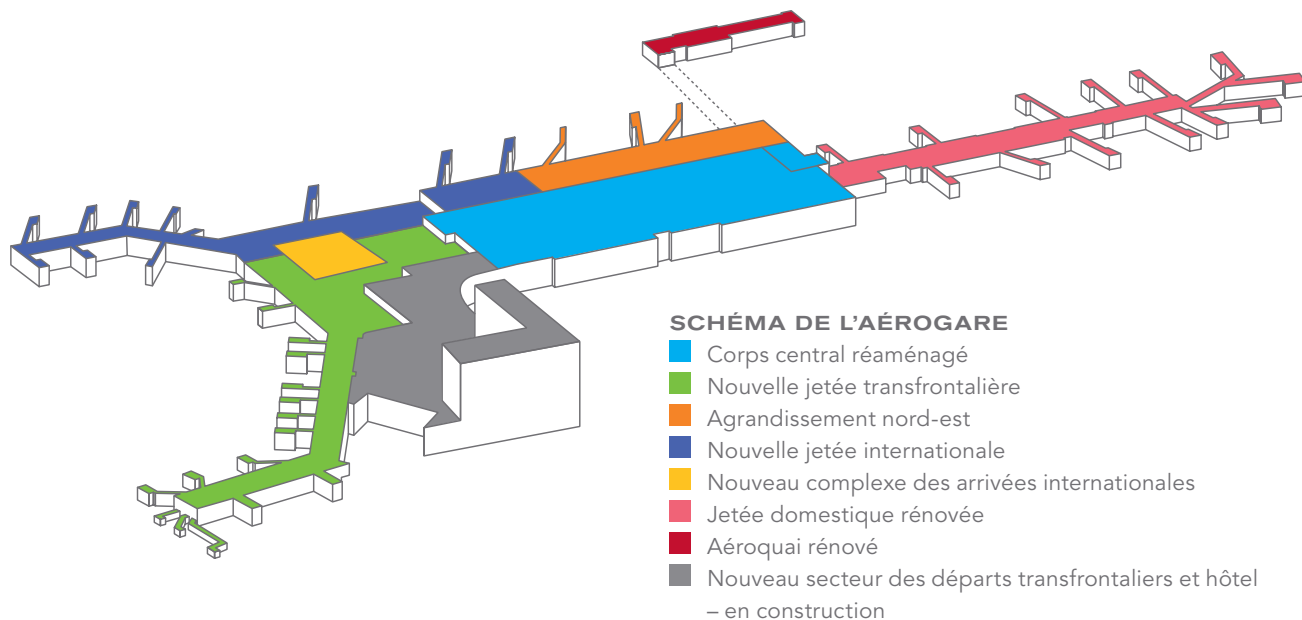
Au total, 235 millions de dollars de travaux ont été réalisés au cours de l'année, ce qui porte à quelque 1,5 milliard de dollars le total des investissements effectués à Montréal-Trudeau depuis 2000.

PLANIFICATION

La Société a poursuivi ses études conceptuelles pour le développement à long terme de l'aérogare de Montréal-Trudeau, de même que pour le secteur fret aérien de l'aéroport Montréal-Mirabel. De plus, on a finalisé le design du réseau routier en façade de l'aérogare de Montréal-Trudeau, y compris les accès aux divers parcs de stationnement, afin de l'harmoniser avec les futurs accès autoroutiers. La construction des viaducs requis sur le site aéroportuaire commencera en 2009.

ACCÈS TERRESTRES À MONTRÉAL-TRUDEAU

Le réaménagement de l'échangeur Dorval, dont le ministère des Transports du Québec est le maître d'œuvre et auquel participe Aéroports de Montréal, a été officiellement lancé en février 2009, et les travaux de construction doivent commencer ce printemps. Les bretelles d'accès direct entre l'aéroport et les autoroutes 20 et 520 seront construites en priorité. Le projet comprend plusieurs aménagements qui amélioreront les services de transport collectif existants à proximité de l'aéroport. Fait à souligner, la conception de certains viaducs a été revue en tenant compte des infrastructures ferroviaires qui seront éventuellement requises pour la future navette entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal.



Ce dernier projet, désormais inscrit dans un projet élargi visant l'amélioration de la desserte en transport collectif dans l'Ouest-de-l'Île, devrait bientôt franchir une étape cruciale avec le choix du tracé ferroviaire optimal et de ses caractéristiques d'exploitation préliminaires. Menée par le consortium Dessau / Les consultants SM / Hatch Mott MacDonald (DS/SM/HMM), en collaboration avec STV Incorporated, l'étude de préfaisabilité a analysé sommairement neuf tracés pour ensuite se concentrer sur les deux tracés les plus intéressants, à savoir : le tracé CN sud se terminant à la gare centrale et le tracé CP sud se terminant à la gare Lucien-L'Allier.

Les autres études techniques et économiques, ainsi que la première phase des consultations, ont été complétées ou se poursuivent selon l'échéancier.

Rappelons que ce projet majeur est piloté par un Comité directeur coprésidé par Aéroports de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport et formé en outre de Transports Canada, Transport Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal et la Ville de Montréal. Aéroports de Montréal agit comme maître d'œuvre.

En juillet, le Comité directeur a annoncé la formation d'un comité adviseur composé de 13 membres issus de milieux variés et dont le mandat est de favoriser le consensus et l'acceptabilité du projet parmi les collectivités concernées.



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, ADM s'est aussi engagée à entreprendre une série d'actions de développement durable au cours de la seconde étape du plan couvrant la période 2007 à 2009.

En 2008, ADM a appuyé une déclaration d'engagement à lutter contre les changements climatiques selon laquelle les principaux intervenants de l'industrie de l'aviation mondiale se sont engagés à travailler ensemble afin de viser une croissance nulle des émissions de carbone et d'en faire la première étape en vue d'un avenir dépourvu de carbone pour le secteur de l'aviation.

CERTIFICATION ISO 14001

Aéroports de Montréal possède un système intégré de gestion environnementale pour lequel elle a obtenu en 2000 la certification ISO 14001. En 2008, suite à un audit effectué par une firme indépendante, cette certification a été maintenue. 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 fait appel à la collaboration de tous les employés.

CERTIFICATION BOMA BEST

Montréal-Trudeau a reçu en 2008 la certification BOMA BEST (anciennement Visez Vert Plus) décernée par BOMA (Association des propriétaires et gestionnaires d'immeubles) afin de reconnaître les efforts investis pour améliorer la performance environnementale d'un immeuble commercial. L'édifice certifié comprend l'ensemble de l'aérogare, y compris le corps central, les jetées et le nouveau hall des départs vers les États-Unis actuellement en construction.

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, comme le nouveau secteur des départs transfrontaliers, et dans les programmes d'amélioration des bâtiments existants. Les principaux axes d'amélioration concernent l'enveloppe du bâtiment, le chauffage et la climatisation ainsi que la gestion de l'éclairage.

« EN 2008, ADM A APPUYÉ UNE DÉCLARATION D'ENGAGEMENT À LUTTER CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES SELON LAQUELLE LES PRINCIPAUX INTERVENANTS DE L'INDUSTRIE DE L'AVIATION MONDIALE SE SONT ENGAGÉS À TRAVAILLER ENSEMBLE AFIN DE VISER UNE CROISSANCE NULLE DES ÉMISSIONS DE CARBONE ET D'EN FAIRE LA PREMIÈRE ÉTAPE EN VUE D'UN AVENIR DÉPOURVU DE CARBONE POUR LE SECTEUR DE L'AVIATION. »



BILAN ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

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 d'efficacité énergétique de 70 % au niveau du chauffage et de la climatisation. En 2008, d'importantes améliorations techniques ont été apportées à la centrale afin d'en optimiser la performance.

ADM a également remplacé la plupart des groupes électrogènes utilisés pour l'alimentation des avions au sol par des unités d'alimentation électrique à 400 Hz incorporées dans les passerelles. Une initiative lancée en 2008 encourage d'ailleurs les compagnies aériennes à utiliser ces unités plutôt que les groupes auxiliaires à bord des avions, lesquels émettent des gaz à effet de serre.

La Société profite du renouvellement graduel de son parc de matériels roulants pour acquérir des véhicules moins énergivores. Les écrans d'ordinateur et d'affichage à tube cathodique sont également remplacés à terme par des écrans ACL dont la consommation est réduite d'environ 60 %. En ce qui a trait aux feux des pistes et des voies de circulation, on installe désormais des ampoules DEL, trois fois moins énergivores que les ampoules traditionnelles.

Dans le cadre de la campagne Défi Climat organisée conjointement par le Conseil régional de l'environnement de Montréal, Équiterre et la Conférence régionale des élus de Montréal, quelque 140 employés d'ADM se sont engagés à adopter des pratiques qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre. Leurs efforts cumulés en réduction de CO₂ équivalent à 126 voitures en moins sur la route.

Un projet de recherche mené avec l'Université Concordia vise à gérer l'éclairage naturel par l'ouverture et la fermeture automatisée des stores, de manière à réduire les besoins en chauffage ou en climatisation. Un plan d'aménagement paysager est en préparation en vue de réduire les îlots de chaleur à Montréal-Trudeau.

Enfin, ADM procédera à l'inventaire des émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble de l'aéroport Montréal-Trudeau, incluant les mouvements d'avions jusqu'à 3 000 pi (914 m) d'altitude. Le projet consiste à déterminer l'empreinte écologique de l'aéroport et à élaborer un programme d'actions.



PROGRAMMES DE RECYCLAGE

Adhérant au principe des 3RV (réduction à la source, réutilisation, recyclage et valorisation), ADM a notamment déployé, à l'intérieur de l'aérogare de Montréal-Trudeau, de nouveaux bacs de récupération multi-matières (papier, carton, plastique, verre et métal), lesquels sont plus gros et mieux conçus. Le taux de récupération des matières résiduelles acheminées à un centre de tri est ainsi passé de 14 % en 2006 à 35 % en 2008.

Un autre programme bien établi concerne les vieux matériaux de construction. Ainsi, les rebuts provenant de la démolition des bâtiments du secteur cargo actuellement en cours à Montréal-Trudeau sont minutieusement récupérés en vue de leur recyclage.

ADM vise aussi à réduire à la source l'utilisation des matières dangereuses en les remplaçant par des produits moins nocifs. Par exemple, ADM privilégie l'utilisation de produits de nettoyage certifiés sans danger pour l'environnement.

MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS

La Société s'est engagée auprès de l'arrondissement Saint-Laurent et de la Ville de Montréal à affecter une parcelle de 26 hectares à la création d'un parc de conservation régional, à l'extrémité nord du territoire de l'aéroport Montréal-Trudeau. D'une superficie équivalente à 33 terrains de football, la parcelle comprend un grand marais, des marécages ainsi qu'une forêt naturelle mature (hêtre). Drainé par le ruisseau Bertrand qui coule vers la rivière des Prairies, le marais accueille des castors et des rats musqués. Les discussions à ce sujet se poursuivent et un bail à long terme est en préparation.



Écono écolo pratique!

ADM s'est également montrée désireuse de contribuer à d'autres projets de mise en valeur de milieux naturels et de plantation d'arbres pour améliorer le patrimoine écologique de la région montréalaise. C'est dans cette optique que la Société a adopté une politique de l'arbre qui consiste à remplacer, dans le cadre des projets où elle est le principal promoteur, chaque arbre coupé ayant une valeur écologique.

Un inventaire forestier a été réalisé dans les secteurs en développement à Montréal-Trudeau. Des clauses visant la protection de la hêtraie dans le secteur du marais ont été ajoutées au bail en préparation. Des projets de plantation d'arbres sont actuellement à l'étude, notamment à Dorval, Saint-Laurent et Laval.

ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES

Préalablement à la réalisation d'un projet de développement, ADM 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 plates-formes aéroportuaires.

SUIVI DE LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

ADM 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.

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 système ANOMS, une surveillance des 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 2008, quelque 32 dossiers ont été soumis à Transports Canada pour enquête.

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 (l'agence responsable de la navigation aérienne), 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, y compris l'utilisation effective et projetée du territoire riverain de l'aéroport et notamment les projets de développements résidentiels à proximité. Six réunions ou appels conférence ont eu lieu en 2008.

« LA PLUS RÉCENTE COURBE DE BRUIT NEF 25 INDIQUE QUE LA SUPERFICIE DE L'EMPREINTE SONORE DE MONTRÉAL-TRUDEAU ATTEIGNAIT 32,3 KM² EN 2007, CE QUI REPRÉSENTE UNE RÉDUCTION DE 60 % PAR RAPPORT À 1995. LE NOMBRE DE PERSONNES RÉSIDANT SOUS L'EMPREINTE SONORE A DIMINUÉ DE 83 % DEPUIS 1995, PASSANT DE 107 333 À 17 902 PERSONNES. »

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.

RETOUR AU SYSTÈME HISTORIQUE DE PISTES PRÉFÉRENTIELLES

Aéroports de Montréal a annoncé en juillet sa décision de suspendre l'utilisation de la procédure de départ suivi d'un virage à gauche au-dessus de l'autoroute 13 pour les décollages de la piste 06G pendant la nuit. Cette décision, qui implique un retour au système historique de pistes préférentielles pour les vols de nuit, a été mise en application en février 2009 après que toutes les formalités administratives applicables eurent été complétées.

Le système de pistes préférentielles qui était utilisé de concert avec la trajectoire à moindre impact sonore avait été instauré en septembre 2006 dans le but de réduire l'impact global des vols de nuit. Selon ce système, la préférence était accordée à la piste 06G pour les décollages et à la 06D pour les atterrissages, dans la mesure où les conditions de vent le permettaient, soit environ 44 % du temps. Lors des atterrissages, les avions ne survolaient alors que la mince bande de terrain entre le lac St-Louis et l'aéroport. Pour les décollages, le système réduisait également le nombre de résidences survolées grâce à la procédure à moindre impact sonore.

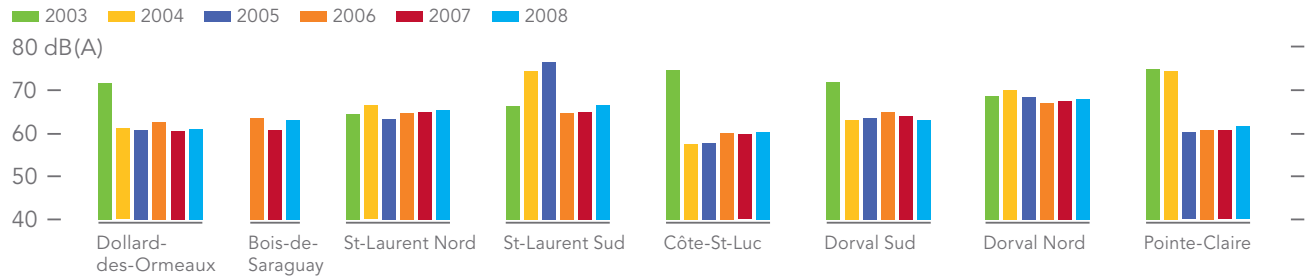
Toutefois, les résultats des analyses effectuées au printemps ont démontré que, malgré tous les efforts déployés par toutes les parties impliquées pour améliorer les performances de la trajectoire avec virage à gauche, les critères fixés en termes d'altitude minimale et de niveau de bruit maximal au micro n'ont pas été atteints.

Le système historique de pistes préférentielles qui était en vigueur avant septembre 2006 et qui est maintenant rétabli favorise l'utilisation des pistes 24 (vers le lac St-Louis) durant la nuit.

À L'ÉCOUTE DES CITOYENS

Afin de répondre aux questions des citoyens sur le climat sonore et sur les travaux de pistes ayant un impact 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 (yulcliente@admtl.com) ou encore consulter

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 bruit et pas seulement le bruit des avions.



Note : Les niveaux sonores prélevés à Dollard-des-Ormeaux du 12 août au 23 septembre 2007 ont été exclus du calcul du Leq total puisque des travaux de construction ont eu lieu près de la station de mesure du bruit.

notre site internet. Celui-ci s'est notamment enrichi en 2008 d'une foire aux questions sur le climat sonore et d'autres outils d'information sont en développement.

COURBE DE BRUIT

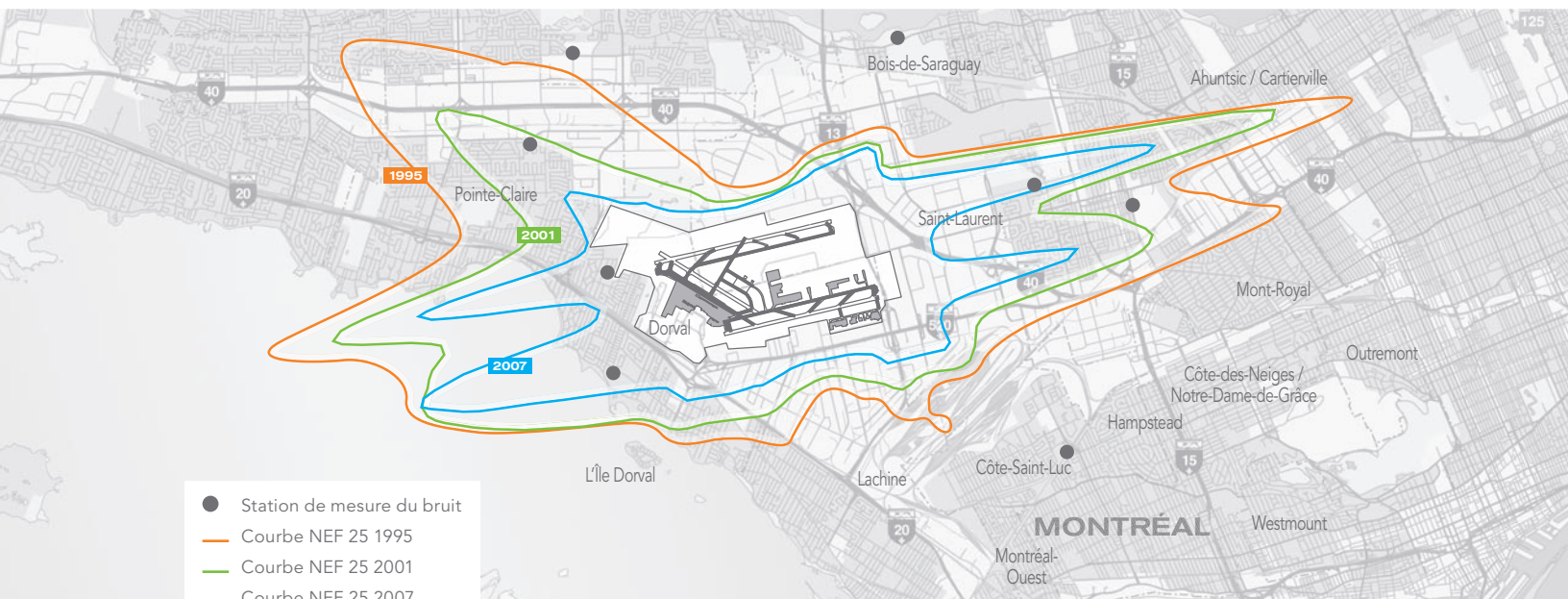
L'évaluation du bruit perçu dans le voisinage de l'aéroport est effectuée en se basant sur la méthodologie du modèle NEF («Noise Exposure Forecast») développée par Transports Canada. Les résultats des calculs sont présentés sous la forme de courbes.

La plus récente courbe de bruit NEF 25 indique que la superficie de l'empreinte sonore de Montréal-Trudeau atteignait 32,3 km² en 2007, ce qui représente une réduction de 60 % par rapport à 1995. Le nombre de personnes résidant sous l'empreinte sonore a diminué de 83 % depuis 1995, passant de 107 333 à 17 902 personnes. Cette amélioration résulte principalement du retrait des avions bruyants de Chapitre 2 et de l'introduction

de nouveaux appareils très performants, ainsi que de la mise en œuvre de mesures d'atténuation du bruit.

La superficie totale de l'empreinte sonore NEF 25 en 2007 est comparable à celle de 2006 malgré une croissance du trafic aérien de 4,4 % en 2007. La population affectée est passée de 16 832 à 17 902, une augmentation de 1 070 personnes en raison de divers facteurs opérationnels ayant entraîné une variation du taux d'utilisation des pistes et, du coup, une modification de la forme de la courbe.

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 quantité de bruit reçue au cours de l'année.



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

En 2008, la Société a terminé la mise à jour de ses principales politiques et procédures portant sur la gestion des ressources humaines. Entre autres, les pratiques relatives à la dotation, à l'accueil et à l'intégration des nouveaux employés ainsi que la procédure d'entrevue de départ ont été actualisées. Le processus de gestion de la performance des employés non syndiqués a été modifié pour y intégrer des objectifs de développement et d'amélioration des compétences. Les dispositions régissant les congés parentaux ont été harmonisées avec le nouveau Régime québécois d'assurance parentale.

En ce qui concerne la santé et sécurité au travail, la mise en place de la nouvelle structure de gestion composée d'un comité d'orientation et de comités locaux a été complétée au cours de l'année. Un vaste programme de formation en santé et sécurité au travail a été développé afin de mettre l'emphase sur la prévention des accidents de travail. Plusieurs sessions de formation ont été données en 2008, dont des sessions portant sur l'utilisation des appareils de levage.

TRANSPORT DURABLE

Soucieuse d'apporter sa contribution au transport durable, ADM a souscrit à **allégo**, un programme de l'Agence métropolitaine de transport qui propose un ensemble complet de solutions pour favoriser l'utilisation des modes de transport alternatifs dans les déplacements domicile-travail.

ADM s'est associée au Centre de gestion des déplacements de Développement économique Saint-Laurent pour l'accompagner dans cette démarche. Suite à un sondage mené auprès des employés pour connaître leurs pratiques actuelles de déplacement et leurs besoins pour l'avenir, des mesures concrètes ont été proposées pour favoriser l'utilisation de transports alternatifs. Par exemple, des incitatifs sont offerts aux employés qui pratiquent le covoiturage dans leurs déplacements travail-domicile et un tarif mensuel spécial est désormais offert aux employés utilisant la navette L'Aérobis pour se déplacer entre le centre-ville et l'aéroport.

Des discussions ont de plus été amorcées avec la Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal afin de conscientiser les autorités sur la nécessité d'améliorer rapidement la desserte en transport collectif de l'aéroport Montréal-Trudeau.

PLANIFICATION DE LA RELÈVE ET DE LA MAIN-D'ŒUVRE

Une démarche structurée de planification de la relève a été initiée en 2008 pour les postes de direction. Suite à l'exercice de planification de la main-d'œuvre effectué l'an dernier, le programme de formation des pompiers a été renforcé, et huit recrues ont été embauchées en vue de combler les départs à la retraite prévus à court terme.

RELATIONS DE TRAVAIL

ADM a conclu une entente à long terme avec ses cols bleus, qui représentent l'unité de négociation la plus nombreuse. La nouvelle convention collective, qui a été signée en avril 2008, assurera un climat de travail stable jusqu'en 2013.

PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES

Indicateurs	2008	2007
Employés réguliers	525	497
Masse salariale (K\$) ¹	39 323	34 313
Formation (heures)	24 050	19 525
Postes comblés	178	243
Départs à la retraite	16	22
Taux de roulement ²	7,7 %	9,63 %
Taux d'absentéisme	5,14 %	5,47 %
Taux de fréquence ³	4,2	3,7
Taux de gravité ⁴	35,9	48,9

Notes

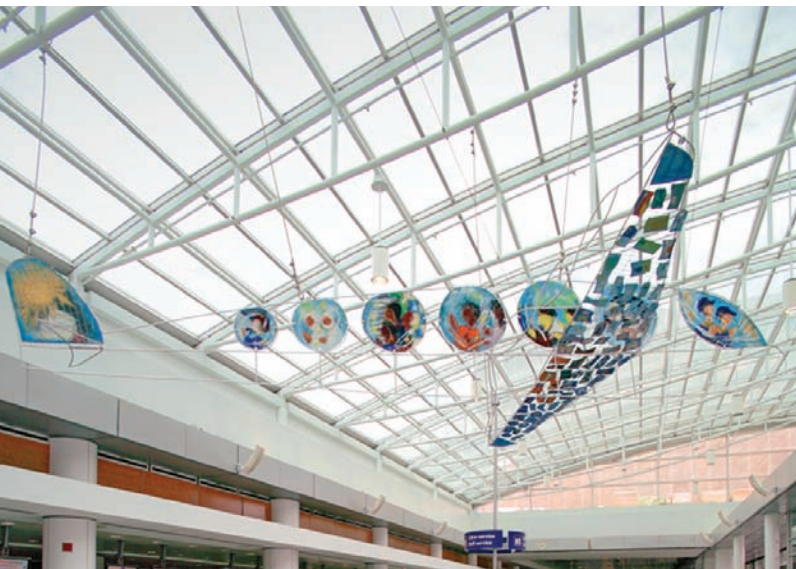
1. Incluant toutes formes de rémunération en espèces versées à l'ensemble des employés à l'exception des membres de la haute direction
2. Pourcentage de l'effectif qui quitte l'entreprise au cours d'une année
3. Nombre de réclamations soumises à la CSST par 200 000 heures travaillées
4. Nombre de jours 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 2008.



- > Le prix du Service à la clientèle a été remis *ex aequo* à deux équipes, soit, d'une part, Hugues Brassard, Enza Brizzi, Dominique Charest, Ginette Collin, Claude Hurtubise, Raymond Labelle, Joe Mendelssohn, André Morin, Isabelle Ouellet et Marc Thompson pour l'ouverture du nouveau salon TD Classe Ultime dans la jetée internationale, et, d'autre part, Daniel Boulanger et Michel Smythe pour la mise en place de deux postes d'inspection supplémentaires au point de fouille international.
- > Le prix Engagement et mobilisation a été décerné à Karl Brochu, Guy Cloutier, Donald Desrosiers, Denise Dubuc, Dan-Claudiu Fratean, Stéphanie Lepage, Anne Marcotte, François Pépin, Emmanuelle Perrot-Audet, Josée Piédalue, Pierre-Paul Pharand, Jacqueline Richard, Luc Veilleux et Michel Vertefeuille pour avoir coordonné avec succès la visite de l'Airbus A380 à Montréal-Trudeau.
- > Le prix Esprit d'équipe est allé à Yves Bénard, Marie-Josée Boyer, Michel Gascon, Réginald Jean-Gilles, Louis Joncas, Renée Lebel, Isabelle Ouellet, Michel Poitras, Gilles Rivard, Antoine Rostworowski et Paolo Sbragia pour la transition entre deux fournisseurs de systèmes informatiques utilisés pour l'enregistrement des passagers.
- > Dans la catégorie Innovation et créativité, les gagnants sont Richard Demers, Germain Giroux, Martin Rheault et Etienne Therrien pour leur amélioration ingénieuse du système d'alimentation électrique des défibrillateurs cardiaques automatisés installés dans l'aérogare.
- > Le prix du Mérite environnemental a été décerné *ex aequo* à Gérald Bourcier pour avoir supprimé l'usage du plomb lors de l'équilibrage des roues des véhicules de la Société, et à Christina Chan pour l'implantation d'un programme de recyclage des uniformes des employés.
- > Le prix nouvellement créé de la Santé et sécurité au travail a été remis à Stéphane Di Tullio pour avoir identifié les risques inhérents à travailler sur des équipements informatiques situés en hauteur.



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'ADM ont participé à la campagne de financement de Centraide. En 2008, les dons ont totalisé près de 66 000 \$, soit 17 700 \$ de plus qu'en 2007. La Société ayant pour politique d'y aller d'une contribution égale, c'est un chèque d'environ 132 000 \$ qui a été remis à cet organisme de bienfaisance.

Les employés de la Société s'impliquent également dans d'autres activités caritatives ou bénévoles, comme le don de sang et le transport d'organes. Soulignons que deux membres de la Sûreté aéroportuaire, le chef de secteur Rémi Perron et le chef de relève Robert O'Doherty, ont reçu en 2008 la médaille de Grand Samaritain des mains du lieutenant-gouverneur du Québec pour leur implication dans la cause du transport d'organes.

ADM a également maintenu son appui à Kéroul, l'organisme qui œuvre pour que les personnes ayant des difficultés de mobilité reçoivent des services accessibles dans les transports, ainsi qu'à Olympiques spéciaux Québec, un organisme qui a pour mission d'enrichir, par le sport, la vie des personnes présentant une déficience intellectuelle.

PROGRAMME D'ART L'AÉROGALERIE

Aéroports de Montréal a inauguré en 2008 deux nouvelles expositions photographiques à l'intérieur de l'aérogare

de Montréal-Trudeau. Réalisée par le photographe André Paradis, *Gastronomie Montréal* met en lumière neuf grands chefs avec leurs secrets, leurs préférences et leur amour pour Montréal. L'exposition comptant 200 photos est déployée sur les colonnes lumineuses à proximité de l'aire commerciale au niveau des départs ainsi que dans le hall public des arrivées internationales.

La seconde exposition, réalisée par l'organisme Mouvement Art Public (MAP) avec le concours d'artistes et de photographes renommés, comporte une quinzaine d'images de grande taille illustrant différents paysages montréalais, lesquelles enjolivent désormais les murs des corridors des arrivées internationales et transfrontalières.

Par ailleurs, ADM a inauguré une sculpture mobile du peintre-émailleur Bernard Séguin Poirier, installée dans l'atrium de l'aérogare de Montréal-Trudeau. Représentant un avion en position de décollage transportant des passagers de nationalités diverses, la sculpture mobile est une œuvre originale de l'artiste qui a été réalisée dans le cadre de son *Projet Espace Enfant*®. L'œuvre intègre sous les ailes plus de 70 petits émaux sur cuivre produits par des enfants d'employés d'ADM. Cette activité a permis de recueillir 4 000 \$ au profit de la fondation du Club des petits déjeuners du Québec.

Le programme d'art L'Aérogalerie s'inscrit dans le cadre du programme d'identité montréalaise – une initiative corporative qui vise à donner un caractère typiquement montréalais aux installations aéroportuaires.

ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

ET DES RÉSULTATS CONSOLIDÉS D'EXPLOITATION POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

SOMMAIRE FINANCIER

(en millions de dollars)

	2008	2007	Variation
	\$	\$	%
Produits	362,2	320,7	12,9
Charges d'exploitation (excluant PERI)	123,2	116,2	6,0
Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités (PERI)	34,2	32,9	4,0
Loyer à Transports Canada	21,6	21,6	—
Amortissement	72,3	76,7	(5,7)
Frais financiers	77,9	69,4	12,2
Moins-value des autres placements	17,1	8,8	94,3
Total des charges	346,3	325,6	6,4
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges (avant quote-part et radiation de placements à la valeur de consolidation)	15,9	(4,9)	(424,5)
Quote-part des résultats et radiation des placements à la valeur de consolidation	—	(20,0)	(100,0)
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges	15,9	(24,9)	(163,9)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation (avant variation des éléments du fonds de roulement)	100,9	83,1	21,4
BAIIA (avant moins-value des autres placements)	173,1	141,7	22,2

Certaines données correspondantes fournies pour 2007 ont été reclassées en fonction de la présentation adoptée pour l'exercice financier 2008.

Aperçu général

Aéroports de Montréal (« ADM ») est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement et de la mise en valeur des aéroports internationaux Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel en vertu d'un bail d'une durée de 60 ans conclu avec Transports Canada en 1992. Société à but non lucratif et sans capital-actions, ADM ne verse aucun dividende. Ne recevant aucune subvention de l'État et payant un loyer à Transports Canada (21,6 M\$ en 2007 et 2008), ADM assure elle-même le financement de ses programmes d'immobilisations. Comme plusieurs entreprises, ADM considère le BAIIA (excédent des produits sur les charges avant intérêts, impôts, amortissement et moins-value des autres placements) comme le meilleur indicateur de sa performance financière.

FAITS SAILLANTS

Investissements – Au cours de 2008, 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 construction du nouveau secteur des départs transfrontaliers et sur la modernisation de l'aérouai où transitent annuellement quelque 800 000 passagers domestiques.

Les investissements de la Société ont totalisé 234,9 M\$ en 2008 contre 154,1 M\$ en 2007. Les investissements dans les aéroports sont financés par les flux de trésorerie provenant des activités aéroportuaires, y compris les frais d'améliorations aéroportuaires (100,9 M\$), et par la dette à long terme (134,0 M\$).

BAIIA – Excédent ou insuffisance des produits sur les charges avant intérêts, impôts, amortissement et moins-value des autres placements.

ADM a inscrit sa meilleure performance financière depuis sa création avec un BAIIA de 173,1 M\$ en 2008, une augmentation de 31,4 M\$ ou 22,2 % par rapport à 2007.

ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

et des résultats consolidés d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre

RÉSULTATS

Produits

(en millions de dollars)

	2008	2007	Écart
	\$	\$	%
Activités aéronautiques	126,6	118,3	7,0
Activités commerciales	95,8	89,1	7,5
Frais d'améliorations aéroportuaires	105,0	83,1	26,4
Bien-fonds	18,7	16,7	12,0
Autres produits	16,1	13,5	19,3
Total des produits	362,2	320,7	12,9

Les produits se sont élevés à 362,2 M\$ en 2008, soit une augmentation de 41,5 M\$ ou 12,9 % par rapport à 2007. Cette hausse est principalement attribuable à l'augmentation des tarifs aéronautiques et des frais d'améliorations aéroportuaires.

Activités aéronautiques – Les produits tirés des activités aéronautiques se sont élevés à 126,6 M\$ en 2008, en progression de 8,3 M\$ ou 7,0 % par rapport à 2007. Ces revenus se composent principalement des droits d'atterrissage et de redevances générales d'aérogares perçus des sociétés aériennes et représentent 35,0 % (36,9 % en 2007) de l'ensemble des revenus d'ADM. Cette hausse est attribuable à la modification de la tarification entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008.

Activités commerciales – Les produits tirés des activités commerciales se sont élevés à 95,8 M\$ en 2008, en hausse de 6,7 M\$ ou 7,5 % par rapport à 2007. 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 26,4 % (27,8 % en 2007) de l'ensemble des revenus d'ADM. La croissance des produits en 2008 est attribuable à différents facteurs, dont la révision de certaines ententes commerciales effectuée à la fin 2007, la hausse des revenus de stationnement découlant notamment des modifications tarifaires entrées en vigueur le 27 août 2008 et, enfin, l'augmentation des ventes de certaines concessions.

Frais d'améliorations aéroportuaires – Les produits tirés des frais d'améliorations aéroportuaires ont totalisé 105,0 M\$ en 2008, en progression de 21,9 M\$ ou 26,4 % par rapport à la même période l'an dernier, et ce, en raison de l'augmentation du tarif de 15 \$ à 20 \$ à compter du 4 janvier 2008. Ces derniers représentent 29,0 % (25,9 % en 2007) de l'ensemble des revenus d'ADM et 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 18,7 M\$ en 2008, en progression de 2,0 M\$ ou 12,0 % par rapport à la même période l'an dernier, et représentent 5,2 % (5,2 % en 2007) de l'ensemble des revenus d'ADM. Cette augmentation reflète la signature de nouvelles ententes de location, 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 2007.

Autres produits – Les autres produits ont totalisé 16,1 M\$ en 2008, en progression de 2,6 M\$ ou 19,3 % par rapport à la même période l'an dernier. Ces revenus représentent 4,4 % (4,2 % en 2007) de l'ensemble des revenus d'ADM et proviennent principalement de revenus d'intérêts sur les surplus de liquidités.

Charges d'exploitation

(en millions de dollars)

	2008	2007	Écart
	\$	\$	%
Salaires et charges sociales	48,7	43,6	11,7
Autres charges d'exploitation (excluant les paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités)	74,5	72,6	2,6
Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités	34,2	32,9	4,0
Total des charges d'exploitation	157,4	149,1	5,6

Les charges d'exploitation se sont élevées à 157,4 M\$ en 2008, soit une augmentation de 8,3 M\$ ou 5,6 % par rapport à 2007.

Salaires et charges sociales – Les salaires et charges sociales sont passés de 43,6 M\$ en 2007 à 48,7 M\$ en 2008, soit une augmentation de 5,1 M\$ ou 11,7 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette hausse est principalement attribuable à l'augmentation des effectifs liés à la sécurité et au service à la clientèle, aux augmentations de salaire annuelles, notamment celles prévues aux conventions collectives et à la hausse de la charge de retraite.

Autres charges d'exploitation – Les autres charges d'exploitation ont atteint 74,5 M\$ en 2008, soit une hausse de 1,9 M\$ ou 2,6 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette augmentation s'explique par la mise en place de différentes initiatives pour améliorer le service à la clientèle à Montréal-Trudeau, par l'augmentation des frais de perception des FAA conséquente à la hausse tarifaire de ces derniers ainsi que par la hausse du coût de certains contrats d'exploitation. Par ailleurs, les coûts d'exploitation liés aux précipitations abondantes de neige ainsi qu'à l'utilisation d'un nouveau produit déglaçant plus écologique ont aussi contribué à la hausse des frais opérationnels. Ces écarts défavorables ont cependant été contrebalancés par une compensation reçue suite au règlement d'un litige avec un fournisseur.

Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités – Les paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités se sont élevés à 34,2 M\$ en 2008, en hausse de 1,3 M\$ ou 4,0 % par rapport à 2007. Cette augmentation s'explique par la hausse de la valeur foncière de l'aéroport Montréal-Trudeau consécutive aux mises en service de nouvelles installations. 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 72,3 M\$ en 2008, ce qui représente une baisse de 4,4 M\$ ou 5,7 % par rapport à l'exercice précédent. Cette diminution est principalement due à la mise au rancart, en 2007, de certains actifs.

Frais financiers – Les frais financiers se sont élevés à 77,9 M\$ pour l'exercice en revue, en hausse de 8,5 M\$ ou 12,2 % par rapport à 2007. Cette hausse reflète la variation du montant des intérêts capitalisés aux travaux en cours ainsi que l'émission d'une nouvelle série d'obligations en octobre 2007.

Moins-value des autres placements – Au cours de l'exercice 2008, la Société a constaté une perte de valeur supplémentaire de 17,1 M\$ sur les placements détenus dans des papiers commerciaux adossés à des actifs (PCAA). Afin d'établir la juste valeur des PCAA, la direction de la Société a pris en compte les informations disponibles au cours de l'exercice 2008, les changements sur le marché et la mise en œuvre du plan de restructuration le 21 janvier 2009. La provision cumulative pour moins-value des PCAA totalisait 25,9 M\$ au 31 décembre 2008, soit 44,5 % de leur valeur initiale ou 48,6 % si l'on exclut les revenus d'intérêts sur ces derniers.

ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

et des résultats consolidés d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre

La note 11 des états financiers consolidés fournit des informations sur ces placements, notamment la nature des billets reçus, l'échéance, les taux d'intérêt et autres hypothèses utilisées lors de la détermination de la provision pour moins-value.

Excédent (insuffisance) des produits sur les charges – L'exercice terminé le 31 décembre 2008 s'est soldé par un excédent des produits sur les charges de 15,9 M\$ comparativement à une insuffisance de 4,9 M\$ (avant quote-part et radiation de placements à la valeur de consolidation) pour l'exercice 2007. N'eût été de la provision supplémentaire enregistrée pour les PCAA, l'excédent des produits sur les charges aurait été de 33,0 M\$ pour l'année 2008.

Perspectives financières pour 2009

En 2009, ADM prévoit une diminution du trafic passagers de 4 % à 5 % par rapport à 2008 et ce, en raison du ralentissement économique actuel.

Ce ralentissement économique jumelé aux frais d'exploitation additionnels liés à l'ouverture du nouveau secteur des départs transfrontaliers contribuent à une diminution du BAIIA, qui devrait se situer autour de 148 M\$ en 2009 (comparativement à 173 M\$ en 2008). La Société estime par ailleurs que ses investissements dans ses infrastructures aéroportuaires atteindront 170 M\$ en 2009.

La Société possède ou a accès à suffisamment de sources de liquidités pour respecter ses obligations financières et procéder aux investissements requis. Certains investissements non critiques ont été reportés aux années à venir ou tout simplement annulés. ADM possédait au 31 décembre 2008 plus de 200 M\$ d'encaisse et placements à court terme en plus d'avoir accès à un peu plus de 108 M\$ via une facilité de crédit, toujours inutilisée. La Société ne prévoit pas émettre de nouvelles obligations avant 2012, année où une tranche d'obligations de 150 M\$ viendra à échéance.

Normes internationales d'information financière (« IFRS »)

En février 2008, le Conseil des normes comptables du Canada (« CNC ») a confirmé que les Principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») utilisés par les entreprises ayant une obligation publique de rendre des comptes seront remplacés par les IFRS pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2011. L'adoption anticipée est permise à compter de 2009. Les IFRS sont basées sur un cadre conceptuel similaire à celui des PCGR. Par contre, il existe des différences significatives quant à la comptabilisation, l'évaluation et l'information à fournir.

Même si techniquement ADM n'est pas tenue de se conformer aux normes internationales selon les critères établis, la Société a pris la décision de migrer vers les IFRS. Cette décision a été entérinée par son comité de vérification en novembre 2008. Ainsi, ADM présentera ses états financiers consolidés selon les IFRS à compter du trimestre terminé le 31 mars 2011.

Phase 1 : initiation du projet et évaluation préliminaire

Les activités suivantes ont été complétées au cours du 1^{er} trimestre 2009 :

- > Formation de haut niveau des gestionnaires de la direction Finances sur les normes IFRS
- > Préparation d'un calendrier général en vue de la transition vers les IFRS
- > Présentation sommaire des IFRS aux membres du Comité de vérification et confirmation par ce dernier du passage aux IFRS à compter du 1^{er} janvier 2011.

Phase 2: analyse de l'impact des changements

Les tâches suivantes seront complétées d'ici le 31 décembre 2009 :

- > Élaboration d'un plan de transition détaillé en vue du passage aux IFRS
- > Identification et formation des employés touchés par la transition aux IFRS
- > Communication et partage d'informations avec les principaux aéroports canadiens pour assurer une cohérence des choix et traitements comptables adoptés dans l'industrie
- > Compléter l'analyse diagnostique qui fournira les principales différences entre les PCGR et les IFRS
- > Analyse des impacts de la mise en place des IFRS sur les différents secteurs de l'entreprise (informatique, ressources humaines et autres)
- > Analyse de la norme IFRS 1 qui fournit des directives sur la transition et des choix devant être effectués lors de la mise en place des IFRS.

Phase 3: exécution et mise en place

Cette phase débutera lors du 4^e trimestre de 2009 et se terminera au cours de l'année 2010 :

- > Préparation des états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 de façon parallèle selon les PCGR et IFRS (pour fins de comparaison lors de la publication des états financiers de 2011)
- > Préparation de la divulgation nécessaire sur la transition aux IFRS devant être incluse dans les états financiers consolidés pour la période débutant le 1^{er} janvier 2011.

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 13 février 2009

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



Philippe Rainville, CA

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Aux administrateurs d'Aéroports de Montréal

Nous avons vérifié le bilan consolidé de la société Aéroports de Montréal au 31 décembre 2008 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 2008 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.

*Raymond Chabot Grant Thornton S.E. N.C. R. L.*¹

Montréal, le 13 février 2009

¹ Comptables agréés auditeurs permis no 20154

BILAN CONSOLIDÉ

au 31 décembre 2008 (en milliers de dollars)

	2008	2007
	\$	\$
Actif		
Actif à court terme		
Encaisse	53 054	18 626
Encaisse affectée (note 5)	43 555	43 249
Placements (note 6)	162 381	299 563
Débiteurs (note 7)	21 051	24 075
Stocks	3 839	3 217
Frais payés d'avance	2 487	2 898
	286 367	391 628
Immobilisations (note 8)	1 372 758	1 209 666
Frais reportés (note 9)	16 298	16 821
Placements à long terme (note 10)	453	453
Autres placements (note 11)	32 237	49 332
Actif au titre des prestations constituées (note 18)	17 128	14 515
	1 725 241	1 682 415
Passif		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	136 747	107 300
Produits reportés	2 796	2 796
Versements sur les obligations	1 355	654
	140 898	110 750
Obligations à long terme (note 13)	1 364 092	1 364 285
Produits reportés	48 316	51 112
Loyer reporté (note 14)	1 527	1 745
Impôts futurs (note 17)	572	572
Intérêts minoritaires, sans participation	575	575
	1 555 980	1 529 039
Actifs nets	169 261	153 376
	1 725 241	1 682 415

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Pour le Conseil,


Pierre Martin,
Administrateur

Raymond Reid,
Administrateur

RÉSULTATS CONSOLIDÉS

de l'exercice terminé le 31 décembre 2008 (en milliers de dollars)

	2008	2007
	\$	\$
Produits		
Activités aéronautiques	126 569	118 299
Activités commerciales	95 833	89 076
Frais d'améliorations aéroportuaires (note 15)	105 066	83 119
Bien-fonds	18 684	16 683
Autres	16 092	13 540
	362 244	320 717
Charges d'exploitation		
Salaires et charges sociales	48 691	43 629
Frais d'exploitation et d'administration	74 518	72 545
Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités (note 1)	34 221	32 906
	157 430	149 080
Excédent des produits par rapport aux charges avant les postes énumérés ci-dessous	204 814	171 637
Loyer à Transports Canada (note 14)	21 598	21 597
Amortissement des immobilisations	71 732	76 254
Amortissement des frais reportés	620	485
Frais financiers	77 884	69 389
Moins-value des autres placements (note 11)	17 095	8 827
	188 929	176 552
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges avant quote-part des résultats et radiation des placements, à la valeur de consolidation	15 885	(4 915)
Quote-part des résultats et radiation des placements, à la valeur de consolidation (note 10)	—	(20 025)
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	15 885	(24 940)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés et la note 4 fournit des renseignements additionnels sur les résultats consolidés.

ÉVOLUTION DES ACTIFS NETS CONSOLIDÉS

de l'exercice terminé le 31 décembre 2008 (en milliers de dollars)

	2008	2007
	\$	\$
Solde au début		
Solde déjà établi	153 376	176 403
Incidence cumulative des modifications comptables liées aux instruments financiers	—	1 913
Solde redressé	153 376	178 316
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	15 885	(24 940)
	169 261	153 376
Redressement de conversion au début	—	(4 972)
Variation	—	4 972
Redressement de conversion à la fin	—	—
Solde à la fin	169 261	153 376

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

de l'exercice terminé le 31 décembre 2008 (en milliers de dollars)

	2008	2007
	\$	\$
Activités d'exploitation		
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	15 885	(24 940)
Éléments hors caisse		
Moins-value des autres placements	17 095	8 827
Perte de change	—	2 658
Amortissement des immobilisations	71 732	76 254
Amortissement des frais reportés	997	846
Amortissement des frais d'émission d'emprunts	1 162	918
Produits reportés	(2 796)	(2 157)
Gain sur la cession d'immobilisations	(603)	(85)
Écart entre la charge de retraite et les cotisations versées	(2 613)	722
Quote-part des résultats et radiation des placements, à la valeur de consolidation	—	20 025
	100 859	83 068
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement (note 16)	5 019	5 354
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	105 878	88 422
Activités d'investissement		
Encaisse affectée	(306)	(8 715)
Placements	(17 507)	—
Autres placements	—	(58 159)
Investissement net dans un contrat de location-financement	—	685
Immobilisations	(207 634)	(138 597)
Produits découlant de la cession d'immobilisations	654	85
Frais reportés	(474)	(6 151)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(225 267)	(210 852)
Activités de financement		
Obligations à long terme	—	296 625
Produits reportés	—	27 497
Remboursement des obligations à long terme	(654)	(209)
Loyer reporté	(218)	(218)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(872)	323 695
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(120 261)	201 265
Incidence des variations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	—	(2 658)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début	318 189	119 582
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin	197 928	318 189
Trésorerie et équivalents de trésorerie		
Encaisse	53 054	18 626
Placements (note 6)	144 874	299 563
	197 928	318 189

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

AU 31 DÉCEMBRE 2008 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

1 – STATUTS ET NATURE DES ACTIVITÉS

Aéroports de Montréal (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 et de la mise en valeur de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau (« Montréal-Trudeau ») et de l'Aéroport international de Montréal-Mirabel (« 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 la mise en valeur industrielle, 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 de l'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 des impôts sur les bénéfices 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

Le 1^{er} janvier 2008, conformément aux dispositions transitoires applicables, la Société a adopté les nouvelles recommandations des chapitres 3031, « Stocks », 1535, « Informations à fournir concernant le capital », 3862, « Instruments financiers – informations à fournir », et 3863 « Instruments financiers » du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (« ICCA »).

Stocks

Le chapitre 3031 fournit plus de directives sur la détermination du coût et sa comptabilisation ultérieure en charges, y compris toute dépréciation jusqu'à la valeur nette de réalisation. Il donne également des commentaires sur les méthodes de détermination du coût qui sont utilisées pour imputer les coûts aux stocks. Certains coûts, comme les coûts d'entreposage ainsi que les frais généraux et les frais d'administration qui ne contribuent pas à amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent, sont exclus du coût des stocks, et par conséquent, comptabilisés en charges dans la période au cours de laquelle ils sont engagés. En outre, ce nouveau chapitre exige que les stocks soient évalués au plus faible du coût et de la valeur nette de réalisation ; interdit l'utilisation de la méthodologie de l'évaluation des stocks selon le dernier entré, premier sorti ; et exige que lorsque les circonstances qui justifiaient précédemment de déprécier les stocks en dessous du coût n'existent plus, le montant de la dépréciation fait l'objet d'une reprise. La nouvelle norme exige également des informations additionnelles, notamment les méthodes comptables adoptées pour évaluer les stocks, la valeur comptable des stocks, le montant des stocks comptabilisés en charges au cours de la période, le montant des dépréciations de la période et le montant de toute reprise de dépréciation comptabilisée en réduction du montant des stocks comptabilisés en charges.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2008 (en milliers de dollars)

2 – MODIFICATIONS COMPTABLES (suite)

La Société effectue le choix que tout ajustement effectué à la valeur comptable antérieure des stocks soit comptabilisé comme un ajustement du solde d'ouverture de l'évolution des actifs nets consolidés au début de l'exercice de la première application. Les états financiers consolidés des exercices antérieurs ne sont pas traités à nouveau.

L'adoption de cette nouvelle norme n'a eu aucune incidence sur les résultats financiers consolidés et la situation financière de la Société au 1^{er} janvier 2008 et pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008.

Gestion du capital et informations à fournir et présentation des instruments financiers

Le chapitre 1535 établit des normes pour la divulgation d'informations sur le capital d'une entité et la façon dont il est géré. Ces informations supplémentaires incluent les informations quantitatives et qualitatives sur les objectifs, politiques et procédures de gestion du capital, ainsi que sur la conformité de l'entité aux exigences en matière de capital auxquelles elle est soumise en vertu de règles extérieures.

Le chapitre 3862 décrit les informations à fournir pour l'évaluation de l'importance des instruments financiers en regard de la situation financière et de la performance financière de l'entité ainsi que la nature et l'ampleur des risques découlant des instruments financiers auxquels l'entité est exposée et la façon dont elle gère ces risques. Le chapitre 3863 établit des normes de présentation pour les instruments financiers et les dérivés non financiers. Ces chapitres remplacent le chapitre 3861, « Instruments financiers – informations à fournir et présentation ».

Les résultats de la mise en œuvre de ces nouvelles normes sont inclus à la note 19, et n'ont eu aucune incidence sur les résultats financiers et la situation financière de la Société.

Normes comptables futures

Le 13 février 2009, certaines nouvelles sources primaires des principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada ont été publiées (« normes »), mais ne sont pas encore en vigueur. La Société n'a adopté aucune de ces normes. Ces nouvelles normes qui pourraient avoir éventuellement une incidence sur les états financiers consolidés de la Société se détaillent comme suit :

Écarts d'acquisition et actifs incorporels – En février 2008, l'ICCA a publié le chapitre 3064, « Écarts d'acquisition et actifs incorporels » qui remplace le chapitre 3062, « Écarts d'acquisition et autres actifs incorporels », et le chapitre 3450, « Frais de recherche et de développement ». En outre, le chapitre 1000, « Fondements conceptuels des états financiers » a été modifié afin de clarifier les critères de constatation d'un actif. Enfin, lorsqu'une société adopte ce nouveau chapitre, elle ne peut plus appliquer les directives de l'abrégé No. 27 des délibérations du Comité sur les problèmes nouveaux, « Produits et charges au cours de la période de pré-exploitation ». Les recommandations de ce chapitre s'appliquent aux périodes intermédiaires et annuelles ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2009 pour la Société. Ce nouveau chapitre établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels. Les écarts d'acquisition et les actifs incorporels qui ne répondent pas aux conditions d'un actif, tel que défini par les PCGR, seront décomptabilisés et imputés à l'actif net à la date d'application effective.

La Société évalue actuellement l'incidence éventuelle de cette norme sur ses états financiers consolidés.

2 – MODIFICATIONS COMPTABLES (suite)

Normes internationales d'information financière (« IFRS ») – En février 2008, le Conseil des normes comptables du Canada (« CNC ») a confirmé que les PCGR utilisés par les entreprises ayant une obligation publique de rendre des comptes seront remplacés par les IFRS pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2011. La Société peut choisir de présenter ses états financiers intermédiaires et annuels conformément aux IFRS pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2011. La Société prépare actuellement son plan de conversion aux IFRS. Ce plan visera en particulier à déterminer les différences entre les IFRS et les conventions comptables suivies par la Société, à évaluer l'incidence sur les états financiers consolidés de la Société, et au besoin, à analyser les diverses conventions comptables que la Société pourrait choisir d'adopter. En conséquence, il est impossible pour le moment de déterminer raisonnablement l'incidence de cette modification comptable prévue sur les résultats financiers et la situation financière consolidés de la Société.

Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers – Le 20 janvier 2009, le Comité des problèmes nouveaux de l'ICCA a approuvé l'abrégé No. 173, « Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers » (« CPN-173 »), selon lequel le risque de crédit propre à une entité et le risque de crédit de sa contrepartie devraient être pris en compte dans la détermination de la juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers. Le CPN-173 doit être appliqué rétroactivement sans retraitement des périodes antérieures à tous les actifs financiers et passifs financiers évalués à la juste valeur dans les états financiers intermédiaires et annuels pour les périodes se terminant à compter de la date de publication de cet abrégé. La Société adoptera les dispositions du CPN-173 dans sa détermination de la juste valeur au 31 mars 2009. La Société évalue actuellement l'incidence de cette norme sur ses états financiers consolidés.

3 – CONVENTIONS COMPTABLES

Mode de présentation

Les états financiers sont exprimés en dollars canadiens et sont préparés conformément aux PCGR.

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 »). Tous les comptes et les opérations intersociétés ont été éliminés.

Estimations comptables

Pour dresser des états financiers conformément aux PCGR, 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.

Dans ses estimations, la direction a formulé des jugements difficiles, complexes et subjectifs, souvent à la suite de questions de nature incertaine, notamment en ce qui a trait à la provision pour créances douteuses, aux produits liés aux frais d'améliorations aéroportuaires, aux durées de vie utile des actifs amortissables, aux hypothèses sous-tendant les régimes de retraite à prestations déterminées de la Société, à l'utilisation de flux de trésorerie futurs estimatifs, aux prévisions et autres hypothèses liées à la moins-value des autres placements.

Des modifications aux hypothèses sous-jacentes pourraient donner lieu à des changements importants aux estimations.

3 – CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Actifs et passifs financiers

Les instruments financiers sont évalués à la juste valeur lors de leur comptabilisation initiale. L'évaluation des instruments financiers dans les périodes ultérieures dépend de leur classement. Le classement des instruments financiers de la Société est présenté dans le tableau qui suit :

Catégorie	Instrument financier
Actifs détenus à des fins de transaction	Encaisse Encaisse affectée Placements Autres placements
Prêts et créances	Débiteurs
Autres passifs financiers	Créditeurs Obligations à long terme

Les actifs détenus à des fins de transaction sont constatés à leur juste valeur au bilan consolidé. Les gains et les pertes découlant de la variation de la juste valeur sont comptabilisés à l'état des résultats consolidés dans la période où ils se produisent.

Les prêts et créances sont constatés à la juste valeur. Lors de leur évaluation ultérieure, les débiteurs sont comptabilisés à leur coût après amortissement, qui correspond habituellement au montant initial comptabilisé, déduction faite de toute provision pour créances douteuses.

Les créditeurs sont évalués au coût après amortissement calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif, et les gains et les pertes découlant de leur évaluation ultérieure, à la fin de chaque période, sont présentés à l'état des résultats consolidés.

Les obligations à long terme sont évaluées à leur coût après amortissement calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Le montant constaté lors de leur comptabilisation initiale correspond au montant nominal des obligations à long terme, représentant leur juste valeur, déduction faite des frais d'émission des emprunts connexes.

Dérivés incorporés

Un dérivé incorporé qui n'est pas étroitement lié au contrat hôte devrait être séparé et classé comme instrument financier détenu à des fins de transaction. Il est comptabilisé à la juste valeur et les modifications ultérieures à la juste valeur sont inscrites à l'état des résultats consolidés. Au 31 décembre 2008, la Société ne détenait pas d'instruments hybrides qui contiennent un dérivé incorporé à séparer du contrat hôte.

Constatation des produits

Les principales sources de produits de la Société se composent d'activités aéronautiques, d'activités commerciales, de frais d'améliorations aéroportuaires, de bien-fonds et d'autres activités, principalement composés de revenus d'intérêts. Les produits sont constatés selon les critères suivants :

- > Il y a des preuves convaincantes de l'existence d'un accord ;
- > Les services ont été rendus ;
- > Le prix est déterminé ou déterminable ;
- > Le recouvrement est raisonnablement assuré.

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

3 – CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Les produits provenant des activités commerciales sont comptabilisés comme suit :

- > Les loyers provenant des concessionnaires sont calculés selon le montant le plus élevé entre le pourcentage convenu des ventes comptabilisées par les concessionnaires et un loyer minimum garanti et comptabilisés sur la durée des baux respectifs ;
- > Les loyers des locaux pour bureaux sont constatés sur la durée des baux correspondants ;
- > Les produits de stationnement sont constatés selon l'utilisation des lieux.

Les produits découlant des frais d'améliorations aéroportuaires sont comptabilisés dès qu'un passager utilise les services aériens d'un transporteur.

Les loyers de terrain sont constatés sur la durée des baux correspondants.

Les revenus d'intérêts créditeurs sont constatés lorsqu'ils sont gagnés.

Encaisse

L'encaisse se compose de la trésorerie et des dépôts à vue.

Placements

Les placements comprennent des placements très liquides qui peuvent être convertis en un montant de trésorerie et qui échoient moins d'un an à compter de la date de l'acquisition.

Stocks

Les stocks sont évalués au coût ou à la valeur de réalisation nette, 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 des sociétés sous influence notable (satellites) sont comptabilisés à la valeur de consolidation. Selon la méthode de la comptabilisation à la valeur de consolidation, les placements dans les satellites sont initialement comptabilisés au coût. 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 de ces 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 les flux de trésorerie projetés non actualisés découlant des activités d'exploitation dépassent la valeur comptable nette de ces 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 matériel	Entre 10 % et 25 %
Matériel informatique	25 %
Améliorations locatives	Entre 2,5 % et 20 %
Immobilisations louées	Entre 2,5 % et 4 %
Machinerie et matériel	Entre 7 % et 33,33 %

3 – CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

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. Les coûts d'entretien normaux sont passés en charges à mesure que ces frais sont encourus. Les dépenses constituant une amélioration des actifs du fait d'un changement dans les capacités ou d'une prolongation des durées de vie utile sont capitalisées.

Les immobilisations louées se composent d'un bâtiment et d'équipement.

Capitalisation des intérêts débiteurs

Les intérêts débiteurs sont capitalisés aux projets d'immobilisations jusqu'à ce que les actifs soient mis en service. Le taux d'intérêt utilisé correspond à la moyenne pondérée des taux d'intérêt nominaux sur les emprunts bancaires et les obligations à long terme de la Société.

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 modalités 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 direct correspond à la valeur actualisée 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.

Dépréciation d'actifs à long terme

Les actifs à long terme, comprenant principalement les immobilisations assujetties à l'amortissement, sont soumis à un test de recouvrabilité lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. La valeur comptable d'un actif à long terme n'est pas recouvrable si elle excède le total des flux de trésorerie non actualisés qui résulteront vraisemblablement de l'utilisation et de la disposition éventuelle de l'actif. Dans un tel cas, une perte de valeur doit être constatée et correspond à l'excédent de la valeur comptable d'un actif à long terme sur sa juste valeur.

Frais reportés

Les frais reportés sont principalement composés des éléments suivants :

- > Les frais de location sont constitués de coûts engagés dans le cadre de la négociation de la location initiale et de la livraison des locaux et sont amortis sur la durée des baux y ayant donné lieu. Ils sont comptabilisés en réduction des produits de location y afférents ;
- > Les frais engagés lors de la phase préliminaire de certains projets particuliers sont reportés et amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des projets dès le début de l'aménagement.

Produits reportés

Les produits reportés 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.

Débiteurs

Le crédit est consenti en fonction de l'évaluation de la situation financière d'un client. Pour certains clients, la Société peut exiger un dépôt de garantie. Les débiteurs sont présentés aux montants à recevoir des clients selon les modalités de paiement convenues, déduction faite d'une provision pour créances douteuses.

3 – CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

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 opérations libellées en devises étrangères ont été converties comme suit : les éléments monétaires d'actif et de passif libellés en devises sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de chaque exercice, et les produits et les charges sont convertis aux taux moyens pour chaque exercice ; les éléments non monétaires d'actif et de passif ont été convertis aux taux en vigueur aux dates des opérations. Les gains et les pertes de change sur les éléments d'actif et de passif sont comptabilisés à l'état des résultats consolidés.

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 gagnées par les salariés est établi par calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services et est imputé aux résultats lorsque les services sont rendus par les salariés. Les calculs tiennent compte 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 ;
- > Les gains actuariels (pertes actuarielles) résultent de l'écart entre le rendement à long terme réel des actifs des régimes au cours d'une période et le rendement à long terme prévu des actifs des régimes pendant cette période, et des modifications apportées aux hypothèses utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées. L'excédent des gains actuariels cumulés nets (des pertes actuarielles cumulées nettes) sur 10 % des obligations au titre des prestations, ou sur 10 % de la juste valeur des actifs des régimes est amorti sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs couverts par les régimes ;
- > La durée résiduelle moyenne d'activité des salariés couverts par les régimes de retraite varie de 6 à 11 ans (10 à 11 ans en 2007) ;
- > Le 1^{er} janvier 2000, la Société a adopté prospectivement la nouvelle norme comptable sur les avantages sociaux. La Société amortit, selon la méthode linéaire, l'obligation transitoire sur les durées résiduelles moyennes d'activité des salariés censés recevoir des avantages en vertu des régimes d'avantages sociaux au 1^{er} janvier 2000 ;
- > Le coût des services passés découlant des modifications des régimes est amorti selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs à la date des modifications.

NOTES COMPLÉMENTAIRES
 au 31 décembre 2008 (en milliers de dollars)

3 – CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Coûts de transaction

Les coûts de transaction liés aux instruments financiers non classés comme étant détenus à des fins de transaction sont comptabilisés comme un ajustement du coût de l'instrument financier sous-jacent, au bilan au moment de sa comptabilisation et sont amortis selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Coûts environnementaux

La Société passe en charges, à mesure qu'elle les engage, les coûts récurrents associés à la gestion des substances dangereuses dans ses activités courantes. La Société comptabilise également la juste valeur d'un passif pour les coûts liés à des mesures correctives dans le cas de pollution environnementale dans la période au cours de laquelle ils ont été engagés et lorsqu'elle peut en faire une estimation raisonnable.

4 – INFORMATIONS SUR LES RÉSULTATS CONSOLIDÉS

	2008	2007
	\$	\$
Produits tirés des contrats de location-exploitation	71 828	65 687
Produits tirés des contrats de location-financement	—	37
Revenus d'intérêts	11 275	9 237
Gain sur la cession d'immobilisations	603	85
Perte de change	—	2 658
Stocks passés en charges	1 415	1 072
	2008	2007
	\$	\$
Frais financiers		
Intérêts sur les obligations à long terme	85 956	72 331
Amortissement des frais d'émission des emprunts	1 162	918
Intérêts capitalisés	(9 234)	(3 860)
	77 884	69 389

5 – ENCAISSE AFFECTÉE

En vertu de l'acte de fiducie, la Société doit maintenir un fonds de réserve affecté au service de la dette qui s'élève à 43 485 \$ (43 165 \$ en 2007), représentant la somme des paiements d'intérêts et de capital sur les obligations à long terme décrites à la note 13, et devant être effectués au cours des six mois suivant la date du bilan.

6 – PLACEMENTS

Les placements de 144 874 \$ (299 563 \$ en 2007) comprennent des instruments ayant, à l'acquisition, une échéance de trois mois ou moins, et sont composés d'acceptations bancaires et de billets à escompte à des taux variant de 1,45 % à 1,50 % (4,52 % à 4,65 % en 2007) et viennent à échéance à diverses dates jusqu'en janvier 2009.

Les placements de 17 507 \$ (néant en 2007) comprennent des instruments ayant, à l'acquisition, une échéance de plus de trois mois, et sont composés de dépôts à terme portant intérêt à un taux de 1,70 % et échéant en juin 2009.

7 - DÉBITEURS

	2008	2007
	\$	\$
Comptes clients	2 559	11 205
Provision pour créances douteuses ^(a)	(287)	(1 415)
	2 272	9 790
Frais d'améliorations aéroportuaires et frais d'aérogare	6 944	6 513
Recouvrement de coûts d'améliorations aux immobilisations	4 855	3 297
Recouvrement de frais de sécurité	1 423	572
Revenus de location	1 388	1 610
Taxes de vente	645	74
Autres	3 524	2 219
	21 051	24 075

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

	2008	2007
	\$	\$
Solde au début	(1 415)	(3 532)
Réduction (augmentation) de la provision	(220)	127
Comptes clients provisionnés recouverts	1 348	1 990
Solde à la fin	(287)	(1 415)

8 - IMMOBILISATIONS

	2008		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Mobilier et matériel	311 390	158 462	152 928
Matériel informatique	44 572	36 133	8 439
Améliorations locatives	1 237 889	360 156	877 733
Immobilisations louées	56 341	15 266	41 075
Machinerie et matériel	36 512	18 508	18 004
Projets d'immobilisations en cours	274 579	—	274 579
	1 961 283	588 525	1 372 758

	2007		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Mobilier et matériel	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 matériel	27 511	19 520	7 991
Projets d'immobilisations en cours	121 246	—	121 246
	1 736 486	526 820	1 209 666

NOTES COMPLÉMENTAIRES
au 31 décembre 2008 (en milliers de dollars)

9 – FRAIS REPORTÉS

	2008		
		Amortissement	Coût
	Coût	cumulé	non amorti
	\$	\$	\$
Frais de location	9 653	6 907	2 746
Frais d'aménagement	9 198	1 252	7 946
Frais de démarrage	5 949	453	5 496
Autres	1 942	1 832	110
	26 742	10 444	16 298

	2007		
		Amortissement	Coût
	Coût	cumulé	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

10 – PLACEMENTS À LONG TERME

	2007	
	\$	
Sociétés satellites		
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
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
		38 234
Radiation des placements dans les sociétés satellites		(38 234)
		—
	2008	2007
	\$	\$
Société fermée ^(a)		
Société d'Exploitation de Vatry Europort		
23,31 % des actions avec droit de vote et participantes	453	453
	453	453

^(a) Société d'Exploitation de Vatry Europort a pour but d'assurer l'aménagement et l'exploitation subséquente de la plate-forme multimodale d'Europport-Vatry, à Vatry en France.

11 – AUTRES PLACEMENTS

	2008	2007
	\$	\$
Papier commercial adossé à des actifs (PCAA)	58 159	58 159
Provision pour moins-value	(25 922)	(8 827)
	32 237	49 332

Au 31 décembre 2008, la Société détenait un portefeuille de papier commercial adossé à des actifs («PCAA») émis et réparti dans 16 fonds différents dont le montant nominal global totalisait 58 159 \$.

Les événements, circonstances et informations pris en compte et utilisés par la Société dans la détermination de la juste valeur des PCAA au 31 décembre 2008 se détaillent comme suit :

- > En août 2007, une grave crise des liquidités a frappé le marché canadien des PCAA. Depuis, les PCAA détenus par la Société n'ont pas fait l'objet de négociation sur un marché actif.
- > Le 16 août 2007, en raison de la crise des liquidités, un groupe d'institutions financières et d'autres parties ont convenu, à la suite de l'Accord de Montréal, d'une période de moratoire relativement aux PCAA. Un comité d'investisseurs pancanadien (le «Comité») a par la suite été mis sur pied pour surveiller la restructuration ordonnée des PCAA pendant la période de moratoire.
- > Le 17 mars 2008, le Comité a annoncé qu'il avait déposé une requête auprès de la Cour supérieure de l'Ontario en vertu de la Loi sur les arrangements avec les créanciers de compagnies («LACC»), présentant une procédure d'approbation du plan de restructuration (le «plan») à l'intention des détenteurs de PCAA.
- > Le 20 mars 2008, le Comité a présenté son plan et d'autres documents pertinents.
- > Le 25 avril 2008, le plan proposé par le Comité a été approuvé par les détenteurs de PCAA.
- > Le 5 juin 2008, la Cour supérieure de l'Ontario a approuvé le plan du Comité.
- > Le 25 juin 2008, de nombreux détenteurs de PCAA ont contesté la décision de la Cour supérieure de l'Ontario et ont interjeté appel auprès de la Cour d'appel de l'Ontario.
- > Le 18 août 2008, la Cour d'appel de l'Ontario a confirmé la décision de la Cour supérieure de l'Ontario d'approuver le plan du Comité.
- > Le 29 août 2008, de nombreux détenteurs de PCAA ont contesté la décision de la Cour d'appel de l'Ontario auprès de la Cour suprême du Canada.
- > Le 19 septembre 2008, la Cour suprême du Canada a rejeté l'appel déposé. À la suite de ce rejet, le Comité a annoncé le début du processus consistant à déposer les PCAA actuels en échange de nouveaux billets restructurés.
- > Le 12 janvier 2009, le Comité a annoncé la mise en œuvre du plan conformément à l'approbation définitive rendue par la Cour supérieure de l'Ontario. Le Comité a également annoncé que les paiements d'intérêts, concernant les intérêts courus depuis août 2007, déduction faite des frais de restructuration et d'autres frais connexes, seraient effectués en deux versements selon les séries de PCAA.

Le plan a été finalisé le 21 janvier 2009, et par conséquent a donné lieu à la conversion des PCAA en trois catégories de nouveaux billets (les « billets ») qui diffèrent selon le type d'actif sous-jacent :

- > Les PCAA adossés à des actifs traditionnels ont été échangés contre des billets à taux variable dont la date d'échéance et le rendement concorderont avec ceux des actifs sous-jacents.
- > Les PCAA adossés à des actifs synthétiques ont été mis en commun. Des billets à taux variable ont été émis en échange des PCAA, assortis d'échéances correspondant à celles des actifs sous-jacents mis en commun. Le plan prévoit la création de deux nouveaux partenariats limités : Master Asset Vehicles 1 et 2 (« MAV 1 » et « MAV 2 », respectivement). Aux termes du plan, la Société a choisi MAV 2, ce qui signifie qu'elle ne financera pas les appels de marge. Par contre, la Société et d'autres investisseurs qui ont choisi MAV 2, ont obtenu un taux d'intérêt nominal réduit sur les billets.
- > Les PCAA adossés à des actifs « non admissibles » (ceux qui ne font pas partie des deux catégories précédentes) ont été restructurés séparément. Cette catégorie de PCAA a été échangée contre des billets à taux variable dont les dates d'échéance et le rendement suivront ceux des actifs sous-jacents.

NOTES COMPLÉMENTAIRES
 au 31 décembre 2008 (en milliers de dollars)

11 – AUTRES PLACEMENTS (suite)

La conversion des PCAA de la Société en billets ainsi que leur échéance prévue s'établissent comme suit:

	Échéance	\$
Actifs traditionnels	Variant de 5 à 8 ans	6 462
Actifs synthétiques		
Catégorie A-1	8 ans ^(a)	18 779
Catégorie A-2	8 ans ^(a)	21 438
Catégorie B	46 ans	3 892
Catégorie C	46 ans	1 364
Actifs non admissibles	Variant de 5 à 28 ans	6 224
		58 159

^(a) Correspond à la date de remboursement prévue stipulée dans le document intitulé, « Montreal Accord Synopsis MAV 1, MAV 2 and MAV 3 Ratings » préparé par DBRS le 21 janvier 2009. La date d'échéance légale est le 15 juillet 2056.

Le 21 janvier 2009, la Société a reçu un premier versement d'intérêts au montant de 1 961 \$, représentant une partie des intérêts courus sur ses PCAA jusqu'au 31 août 2008. Selon l'information obtenue par la Société et l'annonce faite par le Comité le 12 janvier 2009, des paiements d'intérêts additionnels devraient être versés pour la période du 1^{er} septembre 2008 au 21 janvier 2009. Par conséquent, la Société a intégré un montant de 2 416 \$ dans son modèle d'évaluation de la juste valeur des PCAA au 31 décembre 2008, dont un montant de 455 \$ n'a pas encore été reçu à la date de publication des présents états financiers consolidés.

Dans la détermination de la juste valeur des PCAA, la direction de la Société a pris en compte l'information disponible au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2008, les changements sur le marché et la mise en œuvre définitive du plan le 21 janvier 2009.

Puisqu'il n'existe aucun marché actif pour les PCAA, la direction de la Société a évalué la juste valeur de ces actifs en actualisant les flux de trésorerie futurs déterminés à l'aide d'un modèle d'évaluation qui tient compte de ses meilleures estimations fondées le plus possible sur les données observables du marché, comme le risque de crédit attribuable aux actifs sous-jacents, les taux d'intérêt du marché pertinent, les montants perçus et ceux à percevoir, ainsi que les dates d'échéance. Toutefois, certaines hypothèses utilisées dans le modèle d'évaluation de la Société ne sont pas fondées sur des prix et des taux observables, en raison principalement des limites inhérentes à un marché non actif, comme celui pour les PCAA.

Aux fins de l'évaluation des flux de trésorerie futurs, la Société a estimé que les instruments financiers à long terme résultant de la conversion des PCAA dégageront des rendements d'intérêts se situant entre 1,59 % et 2,09 %, selon le type de PCAA. Ces flux de trésorerie futurs ont été actualisés selon le type de PCAA sur une période allant de deux à huit ans, à l'aide de taux d'actualisation se situant entre 6,84 % et 19,50 %.

11 – AUTRES PLACEMENTS (suite)

À la suite de cette évaluation, la Société a constaté une perte de valeur supplémentaire de 17 095 \$ liée à ses PCAA au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2008 (8 827 \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007). En conséquence, la provision pour moins-value totalise 25 922 \$ au 31 décembre 2008 (8 827 \$ au 31 décembre 2007).

Une augmentation (diminution) des taux d'actualisation estimatifs de 1 %, représentant 100 points de base, se solderait par une diminution (augmentation) d'environ 1 836 \$ de la juste valeur estimative des PCAA détenus par la Société.

L'estimation qu'a faite la Société de la juste valeur de ses placements dans des PCAA au 31 décembre 2008 est assujettie à une grande incertitude. 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 PCAA et des billets échangés au cours de l'exercice à venir. La résolution de ces incertitudes pourrait faire en sorte que la valeur définitive de ces placements s'écarte sensiblement des meilleures estimations actuelles de la direction, et que l'ampleur de cet écart puisse avoir une incidence importante sur les résultats financiers de la Société.

La crise des liquidités qui a frappé le marché canadien des PCAA n'a pas eu une incidence notable sur les activités de la Société. La Société détient suffisamment de liquidités, ou y a accès, afin de respecter toutes les obligations liées à son opération.

12 – EMPRUNT BANCAIRE

La Société dispose d'une facilité de crédit de 140 000 \$ (140 000 \$ en 2007) obtenue auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes sur laquelle elle n'a effectué aucun prélèvement au 31 décembre 2008. Elle a renouvelé cette facilité de crédit pour une période de trois ans à compter du 5 avril 2007. La facilité de crédit est garantie par une obligation nantie émise aux termes de l'acte de fiducie supplémentaire décrite à la note 13.

La facilité de crédit porte intérêt au taux des acceptations bancaires majoré d'une prime de 27,5 points de base (27,5 points de base en 2007). Les frais d'attente sont calculés à un taux annuel de 8 points de base (8 points de base en 2007) sur le montant inutilisé de la facilité de crédit.

De plus, un montant de 31 391 \$ (28 825 \$ en 2007) est réservé pour le fonds de prévoyance lié à l'exploitation et à l'entretien en vertu de l'acte de fiducie, décrit à la note 13.

NOTES COMPLÉMENTAIRES
au 31 décembre 2008 (en milliers de dollars)

13 – OBLIGATIONS À LONG TERME

	2008	2007
	\$	\$
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, capital exigible à l'échéance	148 971	148 656
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	294 711	295 190
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, capital exigible à l'échéance	192 250	192 121
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	144 543	144 367
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, capital exigible à l'échéance	288 271	287 964
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, capital exigible à l'échéance	296 701	296 641
	1 365 447	1 364 939
Versements sur les obligations	1 355	654
	1 364 092	1 364 285

Les obligations à long terme sont présentées, déduction faite des frais d'émission des emprunts connexes et sont amorties au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif, décrite à la note 3, et s'élèvent à 33 690 \$ en 2008 (34 852 \$ en 2007).

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. La Société doit maintenir certaines clauses restrictives financières prévues à l'acte de fiducie, toutes décrites à la note 19.

13 – OBLIGATIONS À LONG TERME (suite)

Les obligations sont rachetables au gré de la Société, en totalité ou en partie, à tout moment. Le prix de rachat 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 rachat, correspond à la durée moyenne de l'obligation qui fait l'objet d'un rachat 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.

Le total des paiements en capital exigibles pour les cinq prochains exercices et par la suite s'établissent comme suit :

	\$
2009	1 355
2010	2 120
2011	2 951
2012	153 854
2013	4 835
Exercices subséquents	1 234 022

Au 31 décembre 2008, la juste valeur des obligations s'établit comme suit :

	\$
Série A	157 140
Série B	330 786
Série D	188 720
Série E	157 185
Série G	233 040
Série H	249 780
	1 316 651

14 – BAIL À LONG TERME

La location des installations aéroportuaires se fait au moyen d'un bail à long terme signé le 31 juillet 1992 entre Transports Canada et la Société. Depuis le 1^{er} août 1992, la Société assume les contrats de charges et bénéficie des contrats productifs 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, 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 2008, la Société excède 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 la Société.

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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES
 au 31 décembre 2008 (en milliers de dollars)

14 – BAIL À LONG TERME (suite)

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 2010, le loyer sera établi en fonction d'un pourcentage progressif variant selon différents paliers de produits.

15 – 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 2008, les dépenses en immobilisations cumulatives totalisaient un montant de 1 674 000 \$ (1 439 000 \$ en 2007) et excédaient de 1 035 000 \$ (905 000 \$ en 2007) les montants cumulatifs perçus au titre des FAA.

16 – INFORMATIONS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

Les variations des éléments hors caisse du fonds de roulement se détaillent comme suit:

	2008	2007
	\$	\$
Débiteurs	3 024	2 217
Stocks	(622)	(381)
Frais payés d'avance	411	86
Créditeurs et charges à payer	2 206	3 432
	5 019	5 354

Les intérêts versés à même les flux de trésorerie se sont élevés à 86 011 \$ (68 923 \$ en 2007) et les intérêts encaissés à 10 981 \$ (9 645 \$ en 2007).

Au cours de l'exercice, des immobilisations ont été acquises au coût total de 234 877 \$ (154 071 \$ en 2007).

17 – IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

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

	2008	2007
	\$	\$
Passif		
Placements comptabilisés à la valeur de consolidation	1 219	1 540
Actif		
Avantages fiscaux liés à des pertes en capital et à des pertes autres qu'en capital reportées aux exercices à venir	224	491
Avantages fiscaux liés aux dépenses de recherche et de développement	99	99
Immobilisations	324	378
	647	968
	572	572

17 – IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES (suite)

Au 31 décembre 2008, la filiale a cumulé des pertes autres qu'en capital de 830 \$ disponibles pour réduire le bénéfice imposable des exercices futurs. Le montant et l'échéance de ces pertes sont les suivants: 296 \$ en 2009, 362 \$ en 2014 et 172 \$ en 2015.

De plus, la filiale a cumulé des dépenses de recherche et de développement à la fois aux paliers de gouvernements fédéral et provincial d'environ 278 \$ et 479 \$ respectivement, disponibles pour réduire le bénéfice imposable des exercices futurs.

18 – AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Depuis le 1^{er} août 1992, la Société offre un régime de retraite à prestations déterminées aux salariés embauchés depuis cette date et aux salariés 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 salariés prenant leur retraite, qui sont fondées sur la durée de leur service et sur la rémunération moyenne des six meilleures années. La Société offre également un régime de retraite supplémentaire à prestations déterminées pour les dirigeants désignés de la Société.

Dans le cadre du régime de retraite actuel, la Société a mis en place un volet à cotisations déterminées pour tout nouveau salarié embauché à compter du 1^{er} août 2007 et régi par la convention collective de l'Unité des gestionnaires de premier niveau ou non assujetti à une convention collective, ainsi que pour tout salarié assujetti à l'unité de négociation collective des cols bleus, embauché à compter du 4 avril 2008. Au 31 décembre 2008, les cotisations au titre du régime de retraite à cotisations déterminées totalisent 36 \$ (néant en 2007 étant donné le délai d'admissibilité de six mois avant l'adhésion au régime).

Total des paiements en trésorerie

Le total des paiements en trésorerie au titre des avantages sociaux futurs pour 2008, qui est constitué des cotisations de la Société à ses régimes de retraite capitalisés, se chiffre à 6 788 \$ (2 435 \$ en 2007), dont 155 \$ (158 \$ en 2007) versés directement par l'employeur à certains retraités.

	2008	2007
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées au début	181 968	179 316
Coût des services rendus de la période	4 829	4 742
Cotisations salariales	2 138	1 871
Intérêts	10 149	9 597
Prestations versées	(8 798)	(6 272)
Gains actuariels	(43 683)	(7 293)
Transfert au régime	—	7
Obligation au titre des prestations constituées à la fin	146 603	181 968

	2008	2007
	\$	\$
Actif		
Juste valeur au début	173 051	174 841
Cotisations patronales	6 788	2 435
Cotisations salariales	2 138	1 871
Rendement réel de l'actif	(31 343)	169
Prestations versées	(8 798)	(6 272)
Transfert au régime	—	7
Juste valeur à la fin	141 836	173 051

NOTES COMPLÉMENTAIRES
au 31 décembre 2008 (en milliers de dollars)

18 – AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

	2008	2007
	\$	\$
Actif au titre des prestations constituées		
Situation de capitalisation – déficit	(4 767)	(8 917)
Pertes actuarielles non amorties	23 025	24 852
Coût non amorti des services passés	1 213	1 391
Actif transitoire non amorti	(2 343)	(2 811)
	17 128	14 515

Les principales hypothèses actuarielles utilisées sont les suivantes :

	2008	2007
	%	%
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre		
Taux d'actualisation	7,50	5,50
Taux de croissance de la rémunération	3,75	3,75
Coût des prestations pour les exercices terminés le 31 décembre		
Taux d'actualisation	5,50	5,25
Taux de rendement prévu de l'actif	6,50	6,50
Taux de croissance de la rémunération	3,75	3,75

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

	2008	2007
	\$	\$
Coût des services rendus de la période	4 829	4 742
Intérêts	10 149	9 597
Rendement réel de l'actif	31 343	(169)
Gains actuariels sur les obligations	(43 683)	(7 293)
Coût des prestations avant ajustements	2 638	6 877
Ajustements – nature à long terme		
Rendement de l'actif du régime	(42 470)	(11 006)
Pertes actuarielles	44 297	7 576
Coût des services passés	178	178
Actif transitoire	(468)	(468)
Coût des prestations constaté	4 175	3 157

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 à prestations déterminées des salariés	31 décembre 2007	31 décembre 2008
Régime de retraite supplémentaire pour les dirigeants désignés	31 décembre 2008	31 décembre 2009

18 – AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

Composition des actifs des régimes

	2008	2007
	%	%
Titres de capitaux propres	60,6	58,7
Titres de créances	34,8	34,2
Titres immobiliers	3,4	5,7
Autres	1,2	1,4
Total	100,0	100,0

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 :

	2008	2007
	\$	\$
Juste valeur des actifs du régime	138 342	169 185
Obligation au titre des prestations constituées	144 254	179 266
Situation de capitalisation – déficit	(5 912)	(10 081)

19 – INSTRUMENTS FINANCIERS

Objectifs et politiques de gestion des risques financiers

La Société est exposée à divers risques financiers notamment : le risque de change, le risque de taux d'intérêt, le risque de crédit et le risque de liquidité découlant des activités d'exploitation et des activités commerciales de la Société. La direction est responsable d'établir des niveaux acceptables de ces risques et d'examiner leur incidence respective sur les activités de la Société.

La Société ne conclut pas d'ententes visant des instruments financiers, y compris des instruments financiers dérivés à des fins spéculatives.

NOTES COMPLÉMENTAIRES
au 31 décembre 2008 (en milliers de dollars)

19 – INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

Juste valeur et classement des instruments financiers

Au 31 décembre, le classement des instruments financiers ainsi que leur valeur comptable et leur juste valeur respective se détaillent comme suit:

	2008			Juste valeur
	Valeur comptable			
	Détenus à des fins de transaction	Prêts et créances	Autres passifs	
	\$	\$	\$	\$
Actifs financiers				
Encaisse	53 054	—	—	53 054
Encaisse affectée	43 555	—	—	43 555
Placements	162 381	—	—	162 381
Débiteurs	—	21 051	—	21 051
Autres placements	32 237	—	—	32 237
	291 227	21 051	—	312 278
Passifs financiers				
Créditeurs	—	—	136 747	136 747
Obligations à long terme	—	—	1 365 447	1 316 651
	—	—	1 502 194	1 453 398
				2007
			Valeur comptable	Juste valeur
	Détenus à des fins de transaction	Prêts et créances	Autres passifs	
	\$	\$	\$	\$
Actifs financiers				
Encaisse	18 626	—	—	18 626
Encaisse affectée	43 249	—	—	43 249
Placements	299 563	—	—	299 563
Débiteurs	—	24 075	—	24 075
Autres placements	49 332	—	—	49 332
	410 770	24 075	—	434 845
Passifs financiers				
Créditeurs	—	—	107 939	107 939
Obligations à long terme	—	—	1 364 939	1 521 859
	—	—	1 472 878	1 629 798

Les méthodes et hypothèses suivantes ont été utilisées pour déterminer la juste valeur estimative de chaque catégorie d'instruments financiers:

- > La juste valeur de l'encaisse, de l'encaisse affectée, des placements, des débiteurs et des créditeurs est comparable à leur valeur comptable, étant donné leurs échéances à court terme.
- > La juste valeur des autres placements a été déterminée, tel que décrit à la note 11.
- > La juste valeur des obligations à long terme a été déterminée selon les cours de marché disponibles.

La Société s'assure, autant que possible, que ses techniques et hypothèses d'évaluation intègrent tous les facteurs dont tiendraient compte les participants au marché dans l'établissement d'un prix et qu'elles sont conformes aux méthodes économiques reconnues en matière d'établissement de prix des instruments financiers.

19 – INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

Les produits et les charges liés à des actifs financiers et à des passifs financiers s'établissent comme suit:

	Revenus d'intérêts	
	2008	2007
	\$	\$
Encaisse	317	464
Encaisse affectée	1 504	1 636
Placements	9 454	6 408
Autres	—	729
	11 275	9 237

	Mauvaises créances	
	2008	2007
	\$	\$
Débiteurs	(1 113)	(1 744)

	Moins-value	
	2008	2007
	\$	\$
Autres placements	17 095	8 827

	Charge d'intérêts	
	2008	2007
	\$	\$
Obligations à long terme (note 4)	77 884	69 389

Risque de change

La Société est exposée au risque de change en raison de l'encaisse, des placements, des débiteurs ainsi que des créditeurs et des charges à payer libellés en devises autres que le dollar canadien, qui est la monnaie fonctionnelle de la Société, y compris le dollar US et la livre sterling. Au 31 décembre 2008, des actifs libellés en devises représentent de l'encaisse et des débiteurs totalisant 83 \$US (171 \$US en 2007); des passifs financiers libellés en devises représentent des créditeurs et des charges à payer totalisant 988 \$US (1 354 \$US en 2007) et 434 £ (434 £ en 2007).

Risque de taux d'intérêt

Les obligations à long terme de la Société portent intérêt à des taux fixes. Par conséquent, la Société n'est pas exposée au risque de taux d'intérêt, qui en général résulte des fluctuations des taux d'intérêt sur le marché.

La politique de la Société consiste, autant que possible, à maintenir la plus grande partie de ses emprunts à des taux d'intérêt fixes.

Les obligations à long terme de la Société sont exposées à un risque de la variation de leur juste valeur en raison des fluctuations des taux d'intérêt sous-jacents. La Société n'utilise pas d'instruments financiers dérivés pour atténuer ce risque.

Risque de crédit

Le risque de crédit découle de la possibilité qu'une partie ne respecte pas les modalités d'un contrat et entraîne une perte pour l'autre partie. En général, la valeur comptable au bilan consolidé de la Société pour ses actifs financiers exposés au risque de crédit, déduction faite de toute provision pour pertes applicables, représente le montant maximal exposé au risque de crédit.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2008 (en milliers de dollars)

19 – INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

Les actifs financiers qui peuvent assujettir la Société au risque de crédit comprennent principalement l'encaisse, de l'encaisse affectée, les placements, les débiteurs et les autres placements.

Encaisse, encaisse affectée, placements et autres placements – La Société s'est dotée d'une politique de placement dont les objectifs sont de préserver le capital, la liquidité des instruments et de maximiser le rendement sur les sommes investies. La politique précise les types d'instruments d'investissement permis, les émetteurs admissibles, les pondérations maximales par véhicule ainsi que la cote de crédit acceptable et les échéances maximales de certains types d'instruments d'investissement.

Le risque de crédit lié à l'encaisse, à l'encaisse affectée, aux placements et autres placements est considérablement atténué si l'on s'assure que ces actifs financiers sont investis auprès des principales institutions financières qui ont obtenu des cotes de la catégorie investissement de la part d'une des principales agences de notation et se classent comme contreparties solvables.

Débiteurs – Le risque de crédit lié aux débiteurs est limité en raison du processus d'évaluation du crédit de la Société, des modalités de recouvrement raisonnablement restreintes et de la solvabilité de ses clients. La Société surveille régulièrement son exposition au risque de crédit et prend des mesures pour atténuer la probabilité de pertes réelles en raison de cette exposition. Le risque de crédit lié aux débiteurs est aussi réduit au minimum par le fait que la Société exige des dépôts de garantie de certains clients. De plus, une partie des produits des activités aéronautiques est facturée et perçue à l'avance, avant même que les services ne soient rendus. La provision pour créances douteuses est maintenue conformément au risque de crédit, aux tendances historiques, à la conjoncture générale et aux autres informations, comme il est décrit ci-après, et est prise en compte dans les états financiers consolidés.

Le tableau suivant présente une analyse de la chronologie des débiteurs :

	2008	2007
	\$	\$
Courant	1 507	7 533
Créances de 30 à 60 jours	670	2 293
Créances de 61 à 90 jours	61	214
Créances de plus de 91 jours	321	1 165
	2 559	11 205
Provision pour créances douteuses	(287)	(1 415)
Solde au 31 décembre	2 272	9 790

La Société fait des estimations et pose des hypothèses afin de déterminer la provision pour créances douteuses appropriée. Les débiteurs impayés pendant une période dépassant celle prévue dans les modalités de paiement convenues sont considérés en souffrance. La Société détermine sa provision en tenant compte de nombreux facteurs, notamment la durée pendant laquelle les débiteurs sont en souffrance, la capacité actuelle du client d'honorer son obligation à l'égard de la Société, les résultats historiques, la conjoncture générale et le secteur d'activité dans son ensemble. La Société radie les débiteurs lorsqu'elle détermine qu'ils sont irrécouvrables et tout paiement reçu par la suite sur ces débiteurs est crédité aux résultats consolidés. La provision pour créances douteuses est calculée principalement selon une identification spécifique des débiteurs.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que la Société ne soit pas en mesure d'honorer ses obligations financières à leur échéance. La Société est exposée à ce risque surtout en raison de ses obligations à long terme, de ses créanciers et charges à payer et de ses engagements. La Société finance ses activités au moyen d'une combinaison de ses flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation et de ses obligations à long terme.

19 – INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

La gestion du risque de liquidité vise à maintenir un montant suffisant d'encaisse et à s'assurer que la Société dispose de sources suffisantes de financement. La Société établit des prévisions budgétaires et de trésorerie, ainsi que des politiques de gestion de la trésorerie afin de s'assurer qu'elle a les fonds disponibles pour remplir ses obligations dans un avenir prévisible.

Le tableau qui suit établit les obligations financières de la Société pour les cinq prochaines années et les exercices subséquents :

	Obligations			
	à long terme	Engagements	Créditeurs	Total
	\$	\$	\$	\$
Échéance courante	1 355	1 406	136 747	139 508
2010	2 120	1 332	—	3 452
2011	2 951	1 332	—	4 283
2012	153 854	1 332	—	155 186
2013	4 835	1 332	—	6 167
Exercices subséquents	1 234 022	42 215	—	1 276 237

Compte tenu de la disponibilité du financement de la Société, de son encaisse disponible, y compris de son encaisse affectée et de ses placements, ainsi que du calendrier de ses versements, la direction évalue que le risque de liquidité de la Société est faible.

Gestion du capital

Les principaux objectifs de la Société dans la gestion du capital sont les suivants : i) préserver la capacité de la Société à poursuivre son exploitation et ii) procurer la capacité et la souplesse financières pour réaliser les objectifs stratégiques et assurer la croissance.

La structure du capital de la Société comprend l'encaisse et l'encaisse affectée, les placements, les autres placements et les obligations à long terme. La Société n'a pas de capital-actions, comme il est décrit à la note 1. Elle se finance donc au moyen des flux de trésorerie, d'émissions d'obligations et d'autres emprunts, au besoin.

La structure du capital de la Société se résume comme suit :

	2008		2007	
	\$	%	\$	%
Encaisse et encaisse affectée	96 609	5,8	61 875	3,5
Placements	162 381	9,8	299 563	16,9
Autres placements	32 237	1,9	49 332	2,8
Obligations à long terme	1 365 447	82,5	1 364 939	76,8
		100,0		100,0

La Société gère la structure de son capital conformément à la croissance prévue de l'entreprise, des besoins opérationnels, et des conditions sous-jacentes du secteur d'activité, du marché et de la conjoncture économique. En conséquence, la Société a établi un modèle financier qui lui permet d'estimer ses besoins en capitaux tout en s'assurant du respect de toutes les clauses restrictives financières de l'acte de fiducie, décrites à la note 13. La direction examine périodiquement ce modèle financier et l'intègre à son plan stratégique quinquennal présenté et approuvé par le Conseil d'administration tous les ans.

19 – INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

Dans la réalisation des principaux objectifs décrits ci-dessus, la Société prend des mesures pour maintenir et accroître son BAIIA. Ces mesures comprennent principalement le lancement de nouveaux services et l'amélioration connexe des installations aéroportuaires.

La Société définit le BAIIA comme l'excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges avant: i) frais financiers nets des revenus d'intérêts; ii) l'amortissement des immobilisations et les frais reportés; iii) les impôts; et iv) la moins-value des autres placements.

La Société, dans le cadre de son plan stratégique quinquennal, utilise le ratio dette par passager embarqué comme indicateur de performance notamment lors de la détermination des sommes pouvant être investies dans son programme d'immobilisations au cours des années à venir. En effet, le ratio dette par passager embarqué constitue un des facteurs importants examiné par les agences de notation de crédit lors de la détermination de la cote de crédit de la Société.

La Société définit la dette comme étant la somme des obligations à long terme, incluant la portion à court terme, et des emprunts bancaires.

La dette par passager embarqué s'élève à 214 \$ au 31 décembre 2008 (214 \$ au 31 décembre 2007).

Tous les emprunts contractés par la Société sont garantis aux termes d'un acte de fiducie qui établit la garantie habituelle et un ensemble de clauses restrictives courantes à l'avantage des prêteurs. La garantie comprend des fonds de réserve, un fonds d'urgence pour l'exploitation et la maintenance et une hypothèque sur l'universalité des biens actuels et futurs de la Société. Le fonds de réserve affecté au service de la dette est financé à même les produits de chaque émission d'obligations. L'acte de fiducie précise également les placements autorisés pour les fonds de réserve. La Société est tenue de maintenir un fonds de réserve affecté au service de la dette correspondant au total du capital et des paiements d'intérêts à verser pendant la période de six mois suivant la date du bilan.

Par ailleurs, la Société est assujettie à une clause restrictive externe concernant ses obligations à long terme. La Société doit maintenir un ratio du service de la dette brute égal ou supérieur à 1,25 jusqu'au remboursement complet des obligations et un ratio du service de la dette égal ou supérieur à 1,00. L'acte de fiducie de la Société définit ces deux ratios comme suit:

- > Le ratio du service de la dette brute s'entend de la somme i) des flux de trésorerie disponibles pour l'exercice et ii) du solde du compte des produits au début de l'exercice, divisé par le montant du service de la dette pour cet exercice;
- > Le ratio du service de la dette s'entend: i) des flux de trésorerie disponibles pour l'exercice divisés par ii) le montant du service de la dette pour cet exercice.

Les flux de trésorerie disponibles sont définis comme étant l'excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges avant frais financiers et amortissement. Le solde du compte des produits est défini comme étant la somme de l'encaisse, des placements et des montants disponibles sur la facilité de crédit. Le montant du service de la dette est défini comme étant le total des frais financiers moins les revenus d'intérêts plus les versements en capital sur les obligations à long terme pour l'exercice terminé à cette date.

Au 31 décembre 2008, la Société respecte les diverses clauses restrictives financières. Le ratio du service de la dette brute s'établit à 6,84 (ratio requis 1,25) et celui du service de la dette s'établit à 1,71 (ratio requis 1,00).

19 – INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

La Société surveille régulièrement sa conformité aux clauses restrictives financières externes, et fait rapport au Conseil d'administration trimestriellement sur le respect de ces dernières.

La Société n'est pas assujettie, en vertu de règles extérieures, à toute autre exigence concernant le capital.

20 – ENGAGEMENTS

La Société s'est engagée, en vertu de contrats de location-exploitation, à verser une somme globale de 48 949 \$ pour des locaux à bureaux. Le contrat de location d'une durée de 30 ans comporte une option de renouvellement pour dix autres années. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 1 406 \$ en 2009, à 1 332 \$ de 2010 jusqu'en 2013 et à 42 215 \$ pour les exercices subséquents.

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 garanti 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 2008, le montant de la lettre de crédit s'élève à 6 806 \$ (4 431 \$ en 2007).

21 – 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.

22 – 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



Robert Bouchard ^{2,4}
Administrateur
Administrateur de sociétés



Jean-Jacques Bourgeault ^{2,5}
Administrateur
Associé principal,
CDC Coaching



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



Michèle Guoin
Administrateur
Associée, BCF S.E.N.C.R.L.



Robert Guay
Administrateur
Administrateur de sociétés



Isabelle Hudon
Administrateur
Présidente,
Marketel



Charles Lapointe ¹
Administrateur
Président-directeur général,
Tourisme Montréal



Pierre Pilote ³
Administrateur
Avocat,
Gowling Lafleur Henderson



Madeleine Paquin ¹
Administrateur
Présidente et chef de la direction,
Logistec Corporation



Raymond Reid ²
Administrateur
Président du Comité de vérification
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)

⁴ Nomination de Robert Bouchard en mai 2008 (en remplacement de Raymond Deschamps dont le terme a expiré)

⁵ Nomination de Jean-Jacques Bourgeault en septembre 2008

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 et à l'Instruction Générale 58-201 connexe qui exigent qu'une compagnie communique les renseignements sur ses pratiques de régie d'entreprise. Pour plus de détails, consulter 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 d'un maximum de quinze (15) administrateurs, dont treize (13) sont désignés par le Conseil et deux (2) par le Gouvernement du Canada. Quatre (4) organismes de mise en candidature sont appelés à soumettre, sur demande de la Société, le nom de trois (3) candidats dont le profil correspond aux compétences recherchées par le Conseil, et ce pour chaque poste qui doit être comblé. Ces organismes de mise en candidature, identifiés dans les lettres patentes de la Société, sont le Gouvernement du Québec (1 poste), la Communauté métropolitaine de Montréal (5 postes), la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (3 postes), et les transporteurs principaux faisant affaires à l'aéroport Montréal-Trudeau (2 postes). Le président-directeur général est administrateur de la Société et le Conseil peut nommer un quinzième administrateur. Le mandat des administrateurs est d'une durée maximale de trois (3) ans et est renouvelable en autant que la durée totale des mandats qui auront été confiés à un administrateur donné ne dépasse pas neuf (9) ans ou, par dérogation à ce qui précède, n'excède pas douze (12) ans.

Le Conseil d'administration s'est réuni à onze occasions en 2008 et les aspects les plus importants du plan stratégique de la Société ont été traités par ses membres. Dès le début de l'année, le Conseil, s'inspirant de principes établis par Transports Canada en matière de gouvernance, a modifié le processus de désignation des administrateurs, qui était en place depuis avril 2001. Ce nouveau processus, dont les principaux éléments sont mentionnés au paragraphe précédent, a été approuvé par le Gouvernement du Canada, tel que requis par les dispositions du bail foncier liant ce dernier à la Société. Par ailleurs, le Conseil a procédé au renouvellement du mandat de six (6) administrateurs qui venait à échéance en cours d'exercice, ainsi qu'à la nomination de deux (2) nouveaux administrateurs. Le Conseil a également procédé à la nomination d'un nouveau président et de deux (2) nouveaux membres au Comité de vérification ainsi qu'à la nomination d'un (1) nouveau membre au Comité de régie d'entreprise et des ressources humaines.

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. D'autre part, l'achèvement des travaux de construction du nouveau secteur des départs transfrontaliers de l'aéroport Montréal-Trudeau a également été suivi de façon systématique par le Conseil.

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 2008, 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 2009 de manière spécifique et détaillée.

GOUVERNANCE

LE COMITÉ DE RÉGIE D'ENTREPRISE ET DES RESSOURCES HUMAINES

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

Dans le cadre de ses travaux, le Comité de régie d'entreprise a recommandé le renouvellement du mandat de six (6) administrateurs, dont les mandats respectifs venaient à échéance en cours d'exercice, ainsi que la nomination de deux (2) nouveaux administrateurs. Il a complété une procédure d'évaluation du Conseil et de ses comités, qui permettra de mieux encadrer la performance de ces derniers. Par ailleurs, 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 > Philippe Rainville, vice-président, Finances et administration et chef de la direction financière
James C. Cherry, président-directeur général > Jean Teasdale, vice-président, Services immobiliers et commerciaux
Marie-Christine Blain, vice-présidente, Affaires juridiques et secrétaire > Normand Boivin, vice-président, Exploitation aéroportuaire et développement de l'aviation > Henri-Paul Martel, vice-président, Ingénierie et construction
Christiane Beaulieu, vice-présidente, Affaires publiques

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 2008, 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.

LES MEMBRES DU COMITÉ CONSULTATIF COMMUNAUTAIRE

- François Alepin**, Alepin Gauthier, Avocats
Yves Beauchamp, École de technologie supérieure
Pierre Bellerose, Tourisme Montréal
Sylvain Berthiaume, MRC et CLD de Lajemmerais
Jean Bertrand, Ville de Montréal
Diane Bouchard, CLD du Bas-Richelieu
Marie-Claire Dumas, Conférence régionale des élus de Montréal
Sam Elkas, ancien ministre des Transports du Québec, vice-président du Comité
André Gamache, Montréal International, président du Comité
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, Commission des partenaires du marché du travail (C.P.M.T.)
Marc Valade, Conférence régionale des élus de Lanaudière

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

- Richard Drouin**, American Superconductor > **Pierre Martin**, Logistec Corporation > **Madeleine Paquin**, Logistec Corporation, Canadian Pacific Railway > **Louis Tanguay**, Bell Alliant, Rona, Saputo

RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS POUR L'ANNÉE 2008

Nom	Présences Conseil d'administration	Présences Comité de régie	Présences Comité de vérification	Honoraires \$	Jetons \$	Total \$
Laurent Benarrous	11			12 000	9 000	21 000
Robert Bouchard	7		2	7 500	8 000	15 500
Jean-Jacques Bourgeault	4		2	4 000	5 500	9 500
James C. Cherry	11			—	—	—
Raymond Deschamps Président du Comité de vérification	5		3	6 500	7 000	13 500
Richard Drouin Président du Comité de régie	11	9		16 000	19 000	35 000
Michèle Gouin	10			12 000	9 500	21 500
Robert Guay	11			12 000	10 000	22 000
Isabelle Hudon	9			12 000	7 500	19 500
Jean-Guy Langelier	4		3	9 000	6 500	15 500
Charles Lapointe	8	9		12 000	15 500	27 500
Pierre Martin Président du Conseil	10	8	3	75 000	—	75 000
Madeleine Paquin	9	1		12 000	8 500	20 500
Pierre Pilote	8			12 000	7 500	19 500
Raymond Reid ⁽¹⁾ Président du Comité de vérification	11		2	13 000	13 000	26 000
Louis Tanguay	11	9		12 000	19 000	31 000
Total	11	9	5⁽²⁾	227 000	145 500	372 500

⁽¹⁾ R. Reid nommé président du Comité de vérification en remplacement de R. Deschamps

⁽²⁾ Incluant une réunion du Comité de vérification « élargi » où les membres suivants étaient également présents : R. Drouin, M. Gouin, R. Guay, P. Pilote, R. Reid et L. Tanguay

RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

Le salaire annuel du président et des autres membres du Comité de direction varie de 164 000 \$ à 375 000 \$. De plus, une somme de 329 475 \$ a été payée à titre de boni de performance.

PLAN STRATÉGIQUE DE CINQ ANS (2009 – 2013)

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

- > Réussir dans chacun de nos principaux secteurs d'activité – le transport passagers, le fret aérien, le développement industriel et commercial et les services commerciaux
- > 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
- > Réduire l'impact environnemental des activités sous notre contrôle direct, conformément à notre politique environnementale et à nos engagements.

CONTEXTE

- > Le transport aérien est sensible à la conjoncture économique, en particulier au prix du pétrole, ainsi qu'au contexte géopolitique.
- > Suivant les soubresauts de l'économie américaine, l'économie mondiale traverse une zone de turbulence. Important partenaire d'échange avec les États-Unis, le Canada en ressent certains effets négatifs.
- > Il y a encore beaucoup d'incertitude quant à la durée et à la profondeur de la présente récession.
- > Nos secteurs d'activité sont secoués par la crise mais sont bien positionnés en vue de la reprise. Les risques et opportunités identifiés pour chacun d'eux font l'objet d'initiatives stratégiques pour les gérer.

TRANSPORT PASSAGERS

- > Au Canada, Montréal-Trudeau arrive au deuxième rang pour le nombre de destinations régulières, derrière Toronto-Pearson, et au troisième rang pour le nombre de passagers.
- > Montréal-Trudeau est bien positionné pour l'avenir en raison, entre autres, de ses infrastructures modernes et de son excellent service à la clientèle.
- > La libéralisation du transport aérien, y compris les accords de « Ciel ouvert » avec les États-Unis et l'Union européenne et la politique « Ciel bleu » du gouvernement canadien, est généralement favorable.
- > De nouvelles réalités amènent les aéroports à repenser le processus de traitement des passagers. À cet égard, Montréal-Trudeau se range parmi les chefs de file mondiaux dans la mise en œuvre de nouvelles technologies aéroportuaires.

- > Montréal-Trudeau fait face à la concurrence des aéroports limitrophes de Burlington et de Plattsburgh, qui bénéficient de subventions importantes et de la présence de transporteurs « low cost » pour plusieurs destinations aux États-Unis.
- > Les prévisions de trafic laissent entrevoir un repli de 4 % à 5 % pour l'année 2009, suivi d'une croissance soutenue sur l'horizon du plan stratégique et en ligne avec la croissance à moyen et long terme de 3 %.

FRET AÉRIEN

- > Le fret aérien souffre actuellement du ralentissement des exportations et du prix élevé du carburant.
- > Montréal est bien desservi en termes de transporteurs et de liaisons directes avec les grands centres urbains nationaux et internationaux.
- > La concentration à Montréal d'industries ayant davantage tendance à utiliser le transport aérien pour l'expédition de leurs produits joue en notre faveur.
- > Le lancement de la Série C de Bombardier et l'implantation de Pratt & Whitney stimuleront la demande pour le transport de pièces à Mirabel.
- > Mirabel subit la concurrence accrue des aéroports avoisinants (Toronto, New York et Halifax) et celle du transport maritime qui profite maintenant de navires plus rapides, à moindres coûts.

DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

- > Plus de 45 % des terrains industriels disponibles dans le secteur ouest de l'île de Montréal se retrouvent sur le site aéroportuaire Montréal-Trudeau.
- > Le démantèlement de la ligne de hangars à l'ouest de l'aéroport et la nécessité de les relocaliser ailleurs sur le site ont permis d'accélérer le développement du lot 12 et l'implantation des premiers bâtiments dans le lot 20.
- > À Montréal-Mirabel, les projets de Bombardier Aéronautique et de Pratt & Whitney pourraient générer une demande additionnelle pour des terrains à vocation industrielle avec ou sans accès aux pistes.
- > Les activités reliées à l'aviation générale pourraient connaître une augmentation considérable en raison de la fermeture éventuelle de l'aéroport de Mascouche prévue en 2011.
- > L'ouverture du complexe de sport automobile ICAR suscite l'intérêt d'investisseurs pour ce genre d'activités.
- > La demande pour des espaces dans l'aérogare Montréal-Trudeau est supérieure à l'offre et de nouveaux espaces deviendront disponibles suite à l'ouverture du nouveau secteur des départs transfrontaliers.

SERVICES COMMERCIAUX ET ACTIFS D'ACCÈS

- > L'ouverture de nouvelles superficies commerciales, notamment dans le futur secteur des départs transfrontaliers, et le réaménagement du secteur international créent de nouvelles opportunités.
- > L'actualisation de l'enquête passagers permettra de mieux cibler les besoins des passagers.
- > De nouvelles avenues publicitaires seront exploitées et pourront se transformer en sources de revenus additionnelles.
- > Les milliers d'employés travaillant à l'aéroport représentent un marché non négligeable.
- > La diminution des services alimentaires offerts à bord des appareils des compagnies aériennes crée un besoin pour des comptoirs de type Grab & Go.
- > Un changement à la réglementation pourrait permettre l'instauration d'une boutique hors taxe aux arrivées internationales.
- > L'aéroport dispose actuellement de quelque 12 000 places de stationnement. Des opérations de maximisation des parcs et d'entassement de véhicules sont mises en place durant la période hyper-pointe.
- > L'ouverture de l'hôtel créera 500 places additionnelles mais le nombre d'espaces disponibles sera réduit durant les travaux de réaménagement du réseau routier, à partir de 2009.

ENJEUX CORPORATIFS

Certains enjeux corporatifs transcendent nos divers secteurs d'activité et sont adressés dans nos plans d'action.

- > Loyer: à compter de 2010, la formule de calcul du loyer à Transports Canada, laquelle est basée sur les revenus, augmentera de façon significative le montant à payer chaque année.
- > Taxes municipales: l'aéroport Montréal-Trudeau demeure le plus taxé au Canada par passager, payant jusqu'à six fois plus que certains autres grands aéroports canadiens, et le fardeau de taxes ne cesse d'augmenter en raison des améliorations aéroportuaires effectuées. Aéroports de Montréal souhaite faire modifier la formule de calcul des taxes foncières, actuellement basée sur la valeur foncière, en s'inspirant du modèle adopté notamment en Ontario et basé sur le nombre de passagers.
- > Amélioration des accès terrestres à Montréal-Trudeau:
 - > Accès routiers: reconfiguration de l'échangeur Dorval, création de liens autoroutiers directs avec l'aéroport
 - > Accès ferroviaire: projet conjoint d'amélioration des services ferroviaires passagers entre le centre-ville de Montréal, l'aéroport Montréal-Trudeau et l'Ouest-de-l'Île de Montréal
- > Ressources humaines: planification de la main-d'œuvre et de la relève, maintien d'une flexibilité opérationnelle et financement du régime de retraite.

Note: un sommaire plus détaillé du plan stratégique 2009-2013 est disponible sur le site www.admtl.com.

TRANSPARENCE

TRANSPARENCE

Aéroports de Montréal 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, et 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.

ADM 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'escala 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 (514-394-7356) 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.

RAPPORT SUR LES CONTRATS N'AYANT PAS FAIT L'OBJET D'UN APPEL D'OFFRES PUBLIC

CONFORMÉMENT AUX PRINCIPES D'IMPUTABILITÉ DE TRANSPORTS CANADA, AUX RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX ET À LA POLITIQUE D'ACQUISITION DE BIENS ET SERVICES D'AÉROPORTS DE MONTRÉAL, TOUS LES CONTRATS SUPÉRIEURS À 90 000 \$ DOIVENT FAIRE L'OBJET D'UN APPEL D'OFFRES PUBLIC, À MOINS QUE LE CONSEIL D'ADMINISTRATION, POUR DES MOTIFS D'EFFICACITÉ ET DE PRATICABILITÉ, N'EN DÉCIDE AUTREMENT. DANS TOUS LES CAS, UN PROCESSUS DE VALIDATION DU PRIX EST SYSTÉMATIQUEMENT APPLIQUÉ.

MOTIFS DE DÉROGATION

- A** Lorsqu'Aéroports de Montréal considère qu'il est plus efficient d'octroyer un nouveau contrat à un fournisseur actuel, lorsque les fournisseurs des services ont acquis une expérience particulière en rapport avec le contrat précédent ou lorsqu'il est urgent d'entreprendre des travaux afin d'éviter de causer préjudice à la sécurité des lieux et personnes. 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
1 966 000 \$CAN	Gamma Murs et Fenêtres international inc.	Érection de murs-rideaux	B
1 463 429 \$US	Eagle Airfield Ltd.	Acquisition d'un camion incendie Oshkosh	A
1 012 592 \$CAN	Demix construction inc.	Travaux préparatoires au réseau routier	A

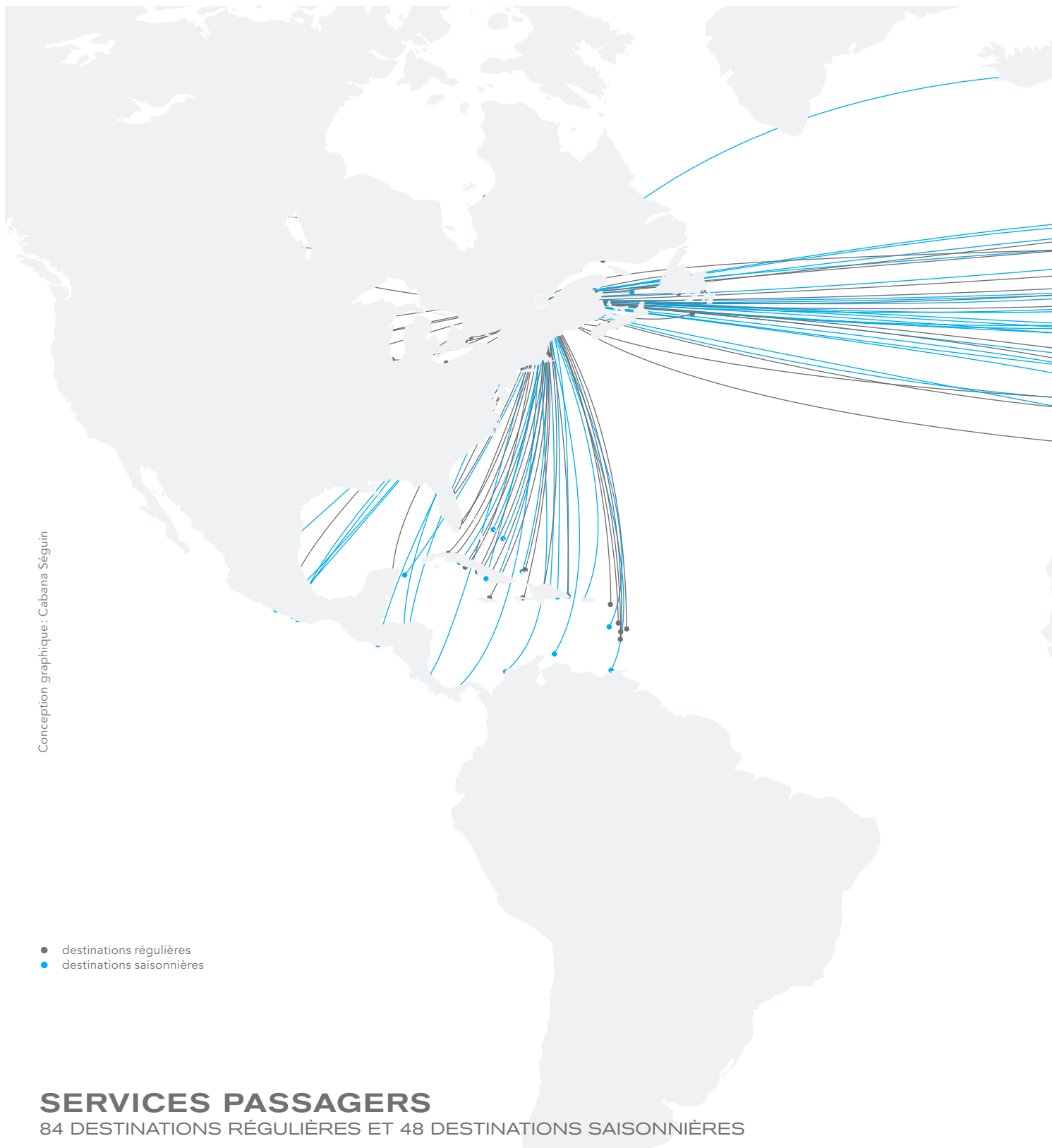
CONTRATS DE MOINS DE 1 M\$

Motif de dérogation A

Air-Ins inc., Essai en laboratoire de types de mur-rideau > Artopex Plus, Bancs et tables des salles d'embarquement > Lumitech, Balises multiprises > EMC²/Infra Corporation, Logiciel de gestion d'un centre de service informatique > Koné Québec inc., Travaux aux trottoirs roulants > Daktronics Canada, Modules électroniques pour affichage dynamique > Régulvar inc., Système de régulation > Microsoft, Licences > Eagle Integrated Solutions Inc., Licences et équipements Winter Ops Koné Québec inc., Travaux aux escaliers mécaniques > Service d'entretien Dupont, Entretien ménager à Mirabel > Expresso Deutschland, Chariots à bagages > VidTronix LLC, Imprimantes de cartes d'embarquement > Télécommunications Grimard inc., Aménagement des bureaux d'ADM

Motif de dérogation B

Service de peinture Éric inc., Travaux de peinture > Hewitt Equipment Ltd., Rétrocaveuse > Dynaston inc., Étude sur le potentiel de croissance de la desserte aérienne > Solutions technologies Enixum inc., Télécommunication Arinc Intl of Canada, Acquisition d'imprimantes de cartes, Acquisition de bornes d'enregistrement libre-service > Réseau AviNet, Rehaussement de l'application MDS, Soutien technique > Construction Garnier inc., Retexturation de piste > Trilectron Industries, Unités de ventilation PCA Siemens Technologies du bâtiment Itée, Entretien du système avertisseur incendie > Ascent Technologies inc., Entretien du logiciel Smart Airport > Trane inc., Entretien de refroidisseurs Trane > Schneider Canada inc., Fenêtres pour lecture thermographique > Nav Canada, Relocalisation de Localizer > Liberty Airport System, Conversion de régulateurs > Axima Services inc., Système d'activation automatique des billets de bagages > Qualinet, Nettoyage du sous-sol de la jetée domestique



Conception graphique : Cabana Séguin

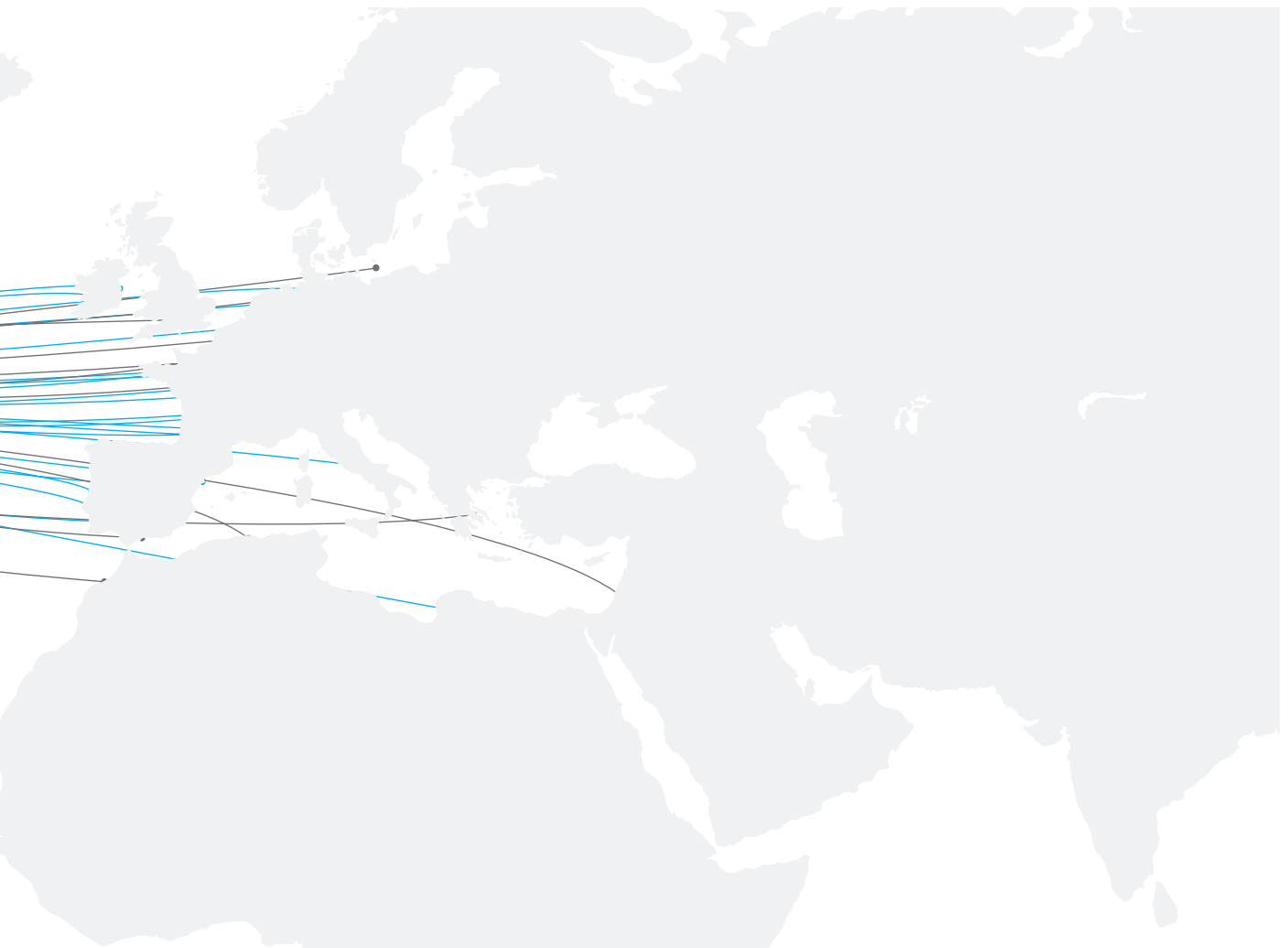
- destinations régulières
- destinations saisonnières

SERVICES PASSAGERS

84 DESTINATIONS RÉGULIÈRES ET 48 DESTINATIONS SAISONNIÈRES

33 DESTINATIONS INTERNATIONALES RÉGULIÈRES DANS 32 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 > Málaga, Espagne > Mexico, Mexique > Montego Bay, Jamaïque > Paris (CDG), France > Pointe-à-Pitre, Guadeloupe > Port-au-Prince, Haïti > Prague, République Tchèque (fin janvier 2008) > 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



48 DESTINATIONS SAISONNIÈRES

Été (25) > Bâle-Mulhouse, Suisse > Barcelone, Espagne > Bordeaux, France > Bruxelles, Belgique > Dublin, Irlande
Guadalajara, Mexique > Îles de la Madeleine, Québec > Le Caire, Égypte > Lisbonne, Portugal > Lyon, France
Madrid, Espagne > Marseille, France > Moscou, Russie > Munich, Allemagne > Nantes, France > Nice, France
Paris (Orly), France > Ponta Delgada, Portugal > Porto, Portugal > Reykjavik, Islande > Rome, Italie > Shannon, Irlande
Sydney, Nouvelle-Écosse > Toulouse, France > Vienne, Autriche

Hiver (23) > Acapulco, Mexique > Aruba, Royaume des Pays-Bas > Cienfuegos, Cuba > Cozumel, Mexique
Huatulco, Mexique > Ixtapa/Zihuatanejo, Mexique > La Ceiba, Honduras > La Romana, République Dominicaine
Managua, Nicaragua > Manzanillo, Cuba > Manzanillo, Mexique > Nassau, Bahamas > Panama City, Panama
Porlamar, Vénézuéla > Sainte Lucie, Sainte Lucie > 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 > Tampa, Floride

23 DESTINATIONS TRANSFRONTALIÈRES RÉGULIÈRES DANS 21 VILLES

Atlanta, GA > Boston, MA > Charlotte, Caroline du Nord (début juillet 08) > 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 > 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.

38 TRANSPORTEURS PASSAGERS

13 TRANSPORTEURS CANADIENS

Air Canada > Air Creebec > Air Inuit > Air Labrador > Air Transat > CanJet > First Air > Porter > Provincial Airlines
Skyservice > Sunwing > WestJet > Zoom Airlines (fin août 2008)

19 TRANSPORTEURS INTERNATIONAUX

Air Algérie > Air France > Air Saint-Pierre > British Airways > Corsair > Cubana de Aviación > Czech Airlines (fin janvier 2008)
Egyptair > JetX > KLM > Lufthansa > Mexicana > Olympic Airlines > Royal Air Maroc > Royal Jordanian > SATA
Internacional > SWISS > Thomas Cook > Transaero

6 TRANSPORTEURS AMÉRICAINS

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

21 TRANSPORTEURS TOUT-CARGO

Air Georgian > Ameristar Jet Charter > Antonov Design Bureau > Atlas Air > 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 > DB Schenker > Skylink Aviation > UPS
USA Jet Airlines > Volga Dnepr Airlines

English copies of this report are available from:
Public Affairs, Aéroports de Montréal
800 Leigh-Capreol Place, Suite 1000, Dorval, Québec H4Y 0A5 CANADA
Telephone: 514 394-7200 > Fax: 514 394-7356 > www.admtl.com



Sources Mixtes
Groupe de produits issu de forêts
bien gérées, de sources contrôlées
et de bois ou fibres recyclés.
www.fsc.org Cert no. SGS-COC-2332
© 1996 Forest Stewardship Council

