

RAPPORT  
ANNUEL  
2018





## Profil d'entreprise

Aéroports de Montréal (ADM), l'autorité aéroportuaire du Grand Montréal, est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'aéroport international Montréal-Trudeau (YUL) et de l'aérocité internationale de Mirabel (YMX) en vertu d'un bail à long terme conclu avec Transports Canada en 1992 et venant à échéance en 2072. ADM est une société privée à but non lucratif et sans capital-actions.

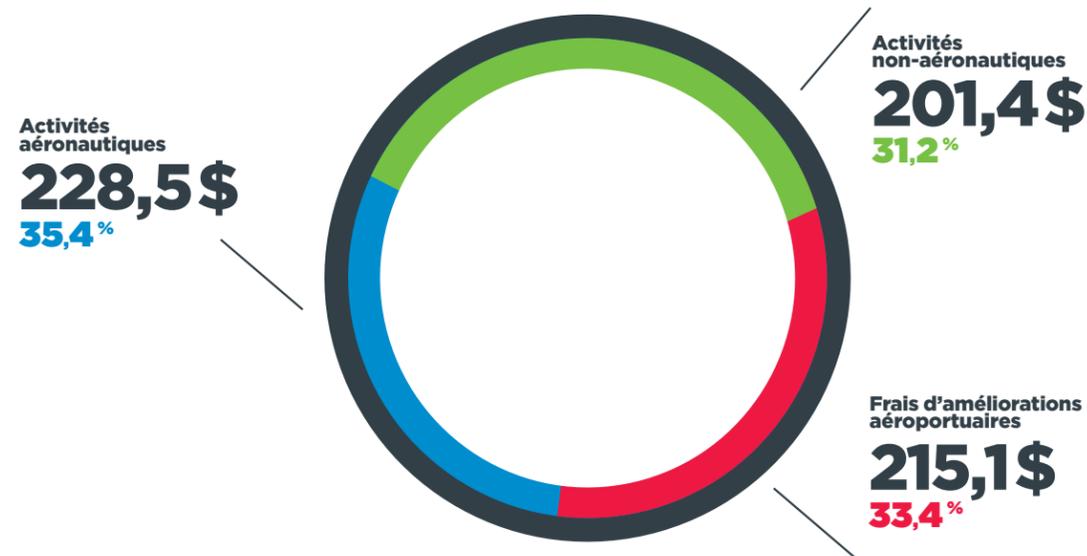
ADM entend réussir dans ses divers secteurs d'activité – les services aéroportuaires, immobiliers et commerciaux – et développer chacun de ses deux sites à leur plein potentiel. Dans cette optique, YUL agit comme plaque tournante du transport de passagers domestique, transfrontalier et international, tandis que YMX est développé comme aéroport tout-cargo et pôle aérospatial de calibre mondial. L'aéroport international Montréal-Trudeau et l'aérocité internationale de Mirabel constituent d'importants pôles d'activité économique et des atouts de développement pour le Grand Montréal. Trente-cinq transporteurs de

passagers et quinze transporteurs tout-cargo relient Montréal à un nombre important d'aéroports dans le monde. En 2018, quelque 19,4 millions de passagers et 230 440 tonnes métriques de marchandises ont transité par YUL et YMX. Les quelque 250 établissements actifs sur les sites aéroportuaires génèrent un total global de près de 60 000 emplois, dont 34 000 directs, et près de 8 milliards de dollars de PIB nominal au Québec. De ce montant, 6,8 milliards proviennent des activités des entreprises établies sur le site de YUL, ce qui correspond à 1,6% du PIB du Québec, sur une superficie de 12 km<sup>2</sup>.

**Table des matières** Profil d'entreprise **01** Faits saillants 2018 **02** Message de la direction **05** Tout pour rayonner **09** 2018 en bref **11** Revue des activités **12** Analyse par la direction de la situation financière **32** Rapport sur la gouvernance **38** Revue stratégique **45** États financiers consolidés **55** Compagnies aériennes et destinations **93**

# Faits saillants 2018

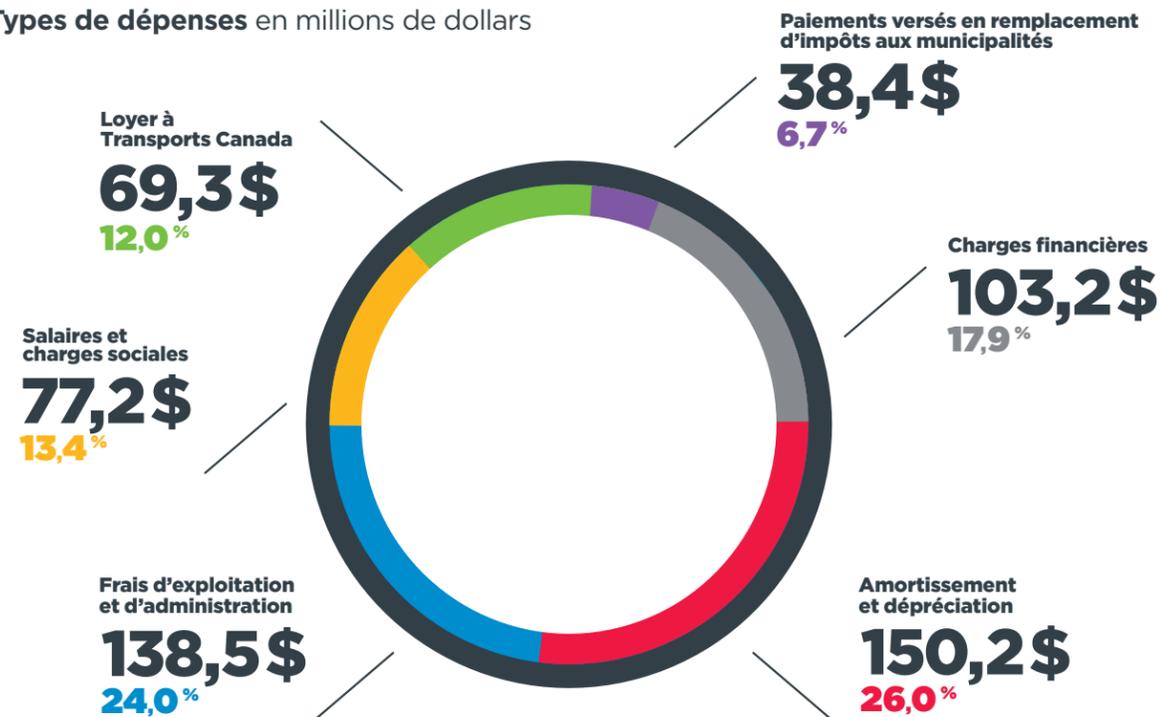
Sources de revenus en millions de dollars



Rétrospective financière en milliers de dollars

	2018	2017	2016	2015	2014
<b>Produits</b>	645 021\$	582 886\$	525 283\$	486 307\$	464 007\$
<b>Excédent (insuffisance) des produits sur les charges</b>	68 172\$	42 916\$	33 922\$	17 644\$	(4 196\$)
<b>BAIIA</b>	321 647\$	285 087\$	252 314\$	230 410\$	208 823\$
<b>Investissements</b>	219 803\$	229 351\$	254 775\$	237 378\$	180 045\$

Types de dépenses en millions de dollars



Exploitation 2016 à 2018



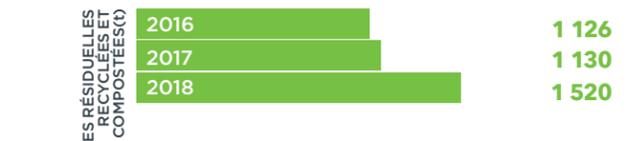
Développement aérien



Développement immobilier et commercial 2018



Développement durable





## Message de la direction

# L'émergence d'un grand aéroport, l'affirmation d'une grande métropole

Presque 20 millions de passagers, en 2018. Un rythme de croissance parmi les plus forts en Amérique du Nord : 7% en douze mois, près de 40% en cinq ans. Deux fois plus de destinations internationales que Vancouver ou Boston, dont une nouvelle route sans escale vers Tokyo. Bientôt une connexion rapide par rail avec le cœur de la ville et ses rives. Des projets de développement de plusieurs milliards de dollars...

Aucun doute, il y a quelque chose comme un grand aéroport qui émerge au nord-est de l'Amérique du Nord dans une ville elle aussi en pleine ascension. Car les deux sont liés. En 2018, pour la première fois depuis que le Conference Board fait ces comparaisons, Montréal a connu la plus forte croissance économique des 13 plus grandes villes canadiennes. Montréal est dans le vent, ville universitaire et d'intelligence artificielle, ville diplomatique, de commerce, ville qui cultive l'art de vivre. Une métropole et son aéroport. Une communauté et sa porte ouverte sur le monde. Il y a une osmose entre Montréal et YUL. Mais plus encore, depuis la consolidation des vols de passagers à Dorval, le site de Mirabel vibre lui aussi au rythme de la croissance. Déjà sur une lancée, il verra son activité s'intensifier dans la foulée du partenariat Bombardier-Airbus ; l'usine d'assemblage qui s'y trouve produisant maintenant les appareils de la nouvelle série A200.

## Réussir la croissance

En 2017, ADM adoptait la formule «réussir la croissance» pour exprimer cette situation particulière : faire face à cette croissance réjouissante mais exigeante qui met toute l'organisation sous pression. Le défi est permanent. Tirer le meilleur des infrastructures existantes notamment avec des technologies de pointe, séquencer le développement de façon optimale, adapter, développer, répondre à la demande, maintenir en tout temps la qualité des services, et toujours honorer la réputation de Montréal... L'année 2018 aura été placée toute entière sous cet impératif de réussir la croissance.

## Nouvelle image de marque

Pendant que se poursuivaient des travaux pour répondre à la demande, un chantier d'un autre type s'est ouvert, la redéfinition de l'image de marque, le *rebranding* d'Aéroports de Montréal. Il fallait revoir notre façon de présenter nos trois entités distinctives, mais qui appartiennent à une même famille, et le lien fort qui les unit avec la métropole.

Nous avons retenu les références les plus claires, avec les codes universels YUL et YMX, qui seront très présents avec des couleurs distinctes. Les vocations sont clarifiées. YUL, c'est l'aéroport international Montréal-Trudeau, qui offre une expérience unique, un aéroport où le temps s'envole. YMX, c'est l'aérocité internationale de

Mirabel, une destination d'affaires de prestige, pilier de la grande industrie aéronautique de notre métropole. Puis ADM conserve sa vocation de gestionnaire aéroportuaire, responsable de veiller aux bonnes activités de ses deux sites.

### Pleins feux sur l'expérience client

Mais cette image rafraîchie et renforcée de Montréal-Trudeau nous met devant l'obligation de tenir promesse et d'être dans les faits cette destination sans pareille. C'est ainsi que 2018 aura marqué un tournant dans l'expérience client élevée au rang de priorité quotidienne. Nous avons maintenant une véritable programmation de divertissement pour nos voyageurs avec les YULconcerts, l'Escouade Câlina YUL et nos nouveaux ambassadeurs. Même l'entretien ménager participe à l'expérience client avec Neo, un sympathique robot balayeur dirigé par intelligence artificielle.

Ce rehaussement de l'expérience client va bien au-delà de l'amusement. Il s'agit de présenter Montréal, le Québec, la culture francophone, la nordicité, c'est notre rôle de vitrine; c'est aussi du développement d'affaires, puisque la satisfaction de la clientèle contribue aux revenus, comme les achats en boutique. Et c'est aussi une façon de contrebalancer les inconvénients causés par un achalandage croissant et des travaux de construction d'envergure...

En 2018, le parcours passager a été revu en entier pour améliorer la fluidité. L'aménagement d'un centre de correspondance, l'ajout d'un carrousel aux arrivées internationales, l'ajout de 100 bornes automatisées au hall des services frontaliers, l'instauration d'un nouveau point de fouille haute vitesse, le plus grand au Canada, sont parmi les faits saillants d'une multitude d'initiatives destinées à atteindre la meilleure efficacité possible.

### Présenter le programme de développement

Au cours de l'exercice, alors que le plan de développement et le programme d'investissement se sont précisés, ADM a été davantage présente sur la place publique pour expliquer, notamment à la communauté des voyageurs fréquents, les travaux majeurs qui devront être entrepris en seulement une dizaine d'années. Le public était chaque fois étonné par l'ampleur des besoins et fasciné par un projet de développement d'infrastructure qui sera parmi les plus importants que Montréal ait connus.

Côté ville, le coup d'envoi a déjà été donné, avec la construction du stationnement P4. Nous entreprendrons la démolition d'une partie du stationnement étagé, face à l'aérogare. Il sera reconstruit, mais avant, nous creuserons pour aménager à 35 mètres sous terre la future station Montréal-Trudeau du Réseau express métropolitain (REM). Ensuite, ce sera le débarcadère, lui aussi en fin de vie et toujours saturé, qui sera démoli puis reconstruit au triple de sa capacité actuelle. Dans l'opération, tous les accès seront remis à neuf dans une optique d'intermodalité efficace et durable.

Côté air, nous peaufinons le projet d'une nouvelle jetée afin d'augmenter notre capacité d'accueil tant aux départs qu'aux arrivées.

### Une contribution de 8 milliards de dollars au PIB du Québec

Le projet est majeur, mais essentiel. En 2018, le nombre de passagers a augmenté de 1,3 million, soit 100 000 personnes de plus par mois! Il faut répondre à la demande, mais aussi protéger ce qui est un véritable pilier économique pour Montréal et le Québec.

Au cours de l'exercice, une étude réalisée par le Conference Board a révélé que les opérations d'ADM et des entreprises situées sur les sites de YUL et de YMX ont contribué pour près de 8 milliards de dollars en un an au PIB du Québec. De ce montant, 6,8 milliards de dollars proviennent uniquement de YUL. Cela fait d'ADM un participant et un partenaire à l'un des plus importants pôles économiques du Québec. Ce regard macroéconomique permet d'apprécier le caractère structurant pour tout le Québec du développement sur le site de YUL.

### ADM toujours en bonne santé financière

Tout le projet est conçu pour être réalisé en fonction des besoins réels et en tenant compte de la capacité financière d'ADM. L'organisation maintient année après année une gestion rigoureuse afin d'atteindre des niveaux de performance comparables aux autres grands aéroports canadiens. L'année 2018 a reconfirmé cette solidité financière. Pendant l'exercice, les revenus ont atteint 645 M\$, en hausse de 62,1 M\$, soit 10,7 % par rapport à 2017. Cette hausse est non seulement attribuable à l'augmentation du nombre de passagers et des frais d'améliorations aéroportuaires pour permettre le financement du programme de développement côté ville, mais également au fait que ceux-ci profitent davantage de nos services. L'excédent des produits par rapport aux charges montre un surplus de 68,2 M\$, en hausse de 59 % par rapport à 2017.

ADM est une organisation unie par la fierté de représenter Montréal et le Québec et la passion pour l'aviation. Avec nos employés reconnus à travers le monde pour leur compétence et leur dévouement, nous animons un site où travaillent près de 30 000 personnes, qui voit défiler chaque semaine près de 375 000 voyageurs, et qui constitue avec nos précieux partenaires l'un des plus importants hubs internationaux de l'aviation civile nord-américaine. Merci et bravo à tous les membres de notre équipe.



**Normand Legault**  
Président du Conseil



**Philippe Rainville**  
Président-directeur général



# Tout pour rayonner

Dans le cadre de son ambitieux plan de développement de ses sites aéroportuaires, ADM vise à transformer Montréal-Trudeau en « marque-destination » de calibre mondial et à redynamiser le site de Mirabel en destination d'affaires aéronautiques internationales. Ainsi, les marques de commerce YUL et YMX ont été repensées et redéfinies pour mieux refléter les aspirations de l'organisation et sa promesse de livrer des expériences uniques au monde, inspirées par Montréal et propulsées par ADM.

**YUL**<sup>MC</sup> Aéroport International Montréal-Trudeau

YUL devient la destination passagers, associée à l'aéroport international Montréal-Trudeau.  
**Vision: une destination nord-américaine incontournable où l'expérience est si riche que le temps s'envole.**

**YMX**<sup>MC</sup> Aérocity Internationale de Mirabel

YMX devient la destination affaires associée à l'aérocity internationale de Mirabel.  
**Vision: une destination d'affaires en aéronautique prisée pour le développement et l'avenir de l'industrie.**

**ADM** Aéroports de Montréal

ADM assure encore et toujours la prospérité et la saine gestion de l'entreprise tout en propulsant ses aéroports.



1



2



3



4



5



6



7

## En bref 2018

### 1. Réussir la croissance

En avril, ADM dévoile sa vision pour le développement de YUL lors d'une conférence présentée par son président-directeur général, Philippe Rainville, à la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Un projet ambitieux qui inclut la reconstruction d'infrastructures majeures, telles que le stationnement étagé et le débarcadère, ainsi que la construction d'une station pour le REM et d'une nouvelle jetée.

### 2. Un nouveau partenaire à YMX

En juillet, la mise en œuvre officielle du partenariat entre Airbus et Bombardier pour la CSeries, maintenant le A220, est célébrée. Comme c'est à YMX que prennent forme les racines de cette union, ADM souligne en grand l'arrivée d'Airbus sur son site. En s'installant à Mirabel, Airbus fait du Canada sa cinquième patrie et sa première hors Europe.

### 3. Une collaboration harmonieuse avec les voisins

En septembre, plus de 500 arbres – choisis par les citoyens – sont plantés afin d'améliorer la facture visuelle d'un écran acoustique séparant le secteur résidentiel de l'avenue Thorncrest, à Dorval, de la zone aéroportuaire. Ce dernier a été construit afin de réduire les impacts sonores et visuels des opérations aéroportuaires.

### 4. Des premiers soins à vélo

Une entente est conclue avec Urgences-santé en avril qui fait que les passagers de YUL peuvent désormais compter sur la présence de paramédics dans l'aérogare. Ceux-ci patrouillent à vélo, augmentant ainsi la vitesse de déplacement et leur rayon d'action.

### 5. Encore plus de destinations directes

De nombreuses routes aériennes sont inaugurées au cours de l'année 2018, dont Tokyo (Air Canada), Bucarest (Air Canada) ainsi que Mazatlán (Sunwing). En 2019, plusieurs nouvelles destinations excitantes s'ajouteront à la desserte aérienne de YUL, dont Vienne (Austrian Airlines) et São Paulo (Air Canada). Au total, ce sont plus de 150 destinations qui seront offertes au départ de YUL.

### 6. 19 millions de passagers

Un nouveau sommet est atteint à YUL en décembre, alors que plus de 19 millions de passagers sont accueillis à l'aérogare au cours d'une même année. Un concours organisé sur les médias sociaux identifie Evelyne Bussière comme étant la 19 millionième passagère de Montréal-Trudeau.

### 7. L'animation canine débarque à YUL

Dès octobre, les passagers de Montréal-Trudeau se voient offrir une nouvelle expérience tant divertissante qu'apaisante grâce à l'Escouade Câline YUL. Une trentaine de chiens se promènent dans l'aérogare afin d'offrir des moments de complicité aux voyageurs, qui peuvent les flatter et échanger avec leurs accompagnateurs.

# Exploitation aéroportuaire

## Transporteurs et desserte aérienne

L'année 2018 représente une autre année de forte croissance du trafic de passagers à YUL, affichant une demande en hausse sur les trois secteurs d'activité.

Air Canada a consolidé son offre sur certaines routes et développé plusieurs nouveaux marchés avec son arrivée sur les routes de Dublin, Lisbonne, Tokyo, Bucarest, Baltimore, Pittsburgh, Phoenix, Victoria, Windsor et London (Ontario). De plus, son trafic de correspondance continue de représenter un axe de croissance important, en adéquation avec le positionnement de Montréal-Trudeau.

De son côté, Air Transat a contribué à la croissance de l'offre commerciale avec une nouvelle destination, Calgary, et une augmentation généralisée de capacité vers ses autres destinations.

Montréal-Trudeau a également accueilli deux nouveaux transporteurs en 2018, à savoir les transporteurs à bas prix Level et Norwegian. Level a effectué des vols vers Paris (Orly) durant la saison estivale, tandis que Norwegian a effectué des vols vers Fort-de-France et Pointe-à-Pitre durant la saison hivernale.

En fin d'année, Montréal-Trudeau comptait un total global de 148 destinations régulières et saisonnières, soit 89 à l'international, 28 aux États-Unis et 31 au Canada, lesquelles étaient desservies par un total de 35 transporteurs.

En 2019, un nouveau transporteur fera son arrivée à Montréal-Trudeau, soit Austrian Airlines, qui offrira un vol direct vers Vienne. De plus, Air Canada ajoutera trois nouvelles liaisons, vers São Paulo, Bordeaux et Raleigh en Caroline du Nord.

## Trafic de passagers

Après de fortes hausses en 2016 (+6,9%) et en 2017 (+9,5%), le trafic de passagers à Montréal-Trudeau a progressé de 7% en 2018, pour atteindre un total de 19,4 millions de passagers embarqués/débarqués, ce qui représente une augmentation de 1,3 million de passagers. YUL conserve sa position au troisième rang des aéroports du Canada et continue d'afficher la plus forte proportion de voyageurs internationaux.

Cette croissance s'explique essentiellement par une offre de services aériens accrue et enrichie, une demande soutenue, ainsi que par la bonne performance de l'économie montréalaise, canadienne et mondiale.

Le secteur international a poursuivi sa fulgurante progression, avec une hausse de 10,2% du trafic de passagers en 2018. L'arrivée des nouveaux transporteurs et le déploiement de nouvelles routes d'Air Canada, notamment la route Montréal-Tokyo, ont grandement contribué à cette augmentation. Une offre de sièges bonifiée vers l'Europe de la part d'Air Transat a également participé à la croissance du secteur international.

Le secteur domestique a affiché une croissance de 3,3%. L'offre de sièges sur ce secteur est restée plutôt stable, la croissance étant due à une hausse du taux de remplissage. Notons également l'arrivée d'Air Transat sur la route Montréal-Calgary et l'ajout de Victoria, Windsor et London à la desserte d'Air Canada.

Enfin, le secteur transfrontalier a connu une croissance de 7,5% en 2018. Cette croissance est portée par l'ajout de trois nouvelles routes d'Air Canada (Baltimore, Pittsburgh et Phoenix) et une augmentation de capacité sur la majorité des routes existantes.

La part du secteur international dans le trafic à YUL continue de progresser, avec une part de 40%, devant le secteur domestique (37%) et le secteur transfrontalier (23%).

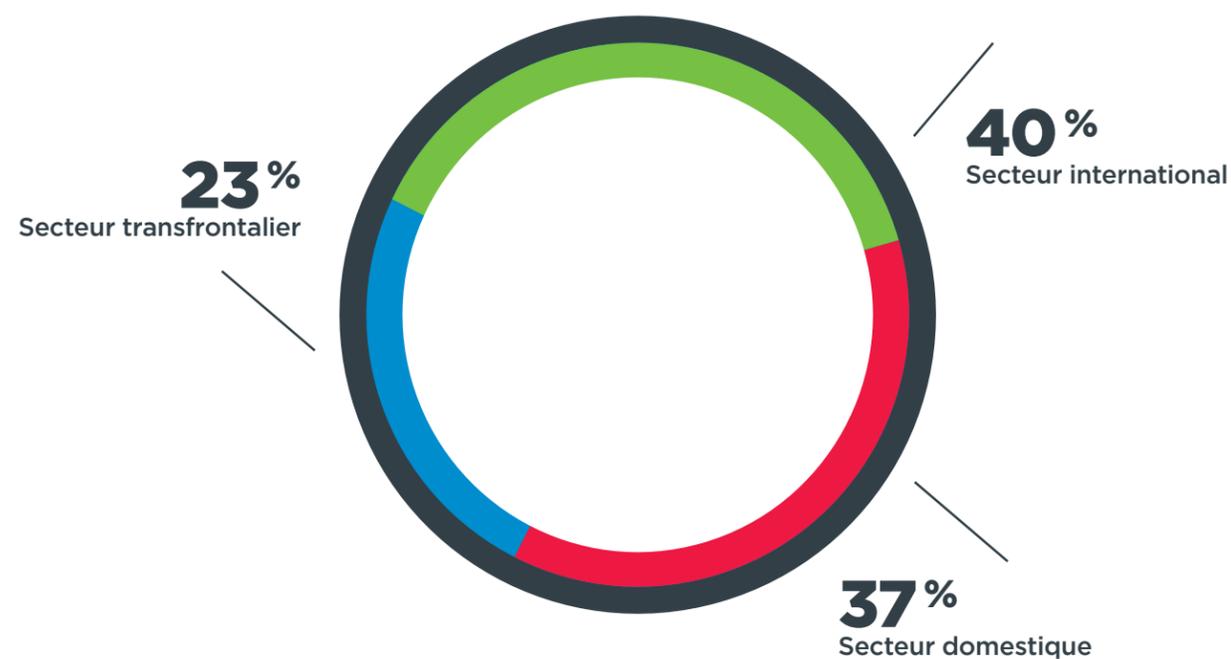
## Croissance du trafic de passagers en 2018

**19,4 M**  
de passagers  
embarqués et  
débarqués

  
**+1,3**  
million  
de passagers

une  
hausse  
de **7%**

## Trafic aéroportuaire en 2018 par répartition sectorielle



# Exploitation aéroportuaire

## Fret aérien

Au total, quelque 230 440 tonnes de marchandise ont transité par les sites aéroportuares en 2018, ce qui représente une hausse de 11,0% par rapport à 2017. De ce chiffre, 122 779 tonnes ont été traitées à YUL, ce qui correspond à une hausse de 10,9%. Le fret manutentionné à YMX a connu une augmentation de 11,0% avec 107 660 tonnes.



**Montréal-Trudeau**  
**122 779 t**

**Montréal-Mirabel**  
**107 660 t**

## Opérations, sûreté et sécurité

La croissance du trafic de passagers est synonyme de nouveaux défis pour les équipes chargées d'assurer l'efficacité des opérations à YUL. Plusieurs initiatives ont été mises en place au cours de l'année pour faciliter le parcours des passagers et permettre le maintien de la fluidité, tout en assurant un service de haut niveau à la clientèle.

### Plus précisément, du côté de l'aérogare :

- Un centre de collaboration des opérations aéroportuares (CCOA) a été mis en place sous forme de projet pilote et testé lors de la période estivale. Regroupant divers représentants d'ADM et des partenaires aéroportuares, le CCOA a permis l'échange d'informations en temps réel et conséquemment, une plus grande proactivité pour solutionner les enjeux ponctuels de fluidité. Cette nouvelle structure sera opérationnelle lors des périodes plus achalandées;
- Les travaux de réaménagement du point de contrôle préembarquement aux départs domestiques et internationaux pour permettre l'accueil de nouvelles lignes à haut rendement ACSTA Plus à YUL se sont terminés au mois de mai, juste à temps pour la saison estivale. Soigneusement planifiés par ADM et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), ces travaux ont été menés en trois phases afin de minimiser leur impact durant les périodes de pointe. Avec 12 lignes maintenant opérationnelles, il s'agit du plus gros point de contrôle ACSTA Plus au Canada;
- Une nouvelle aire d'enregistrement libre-service a été inaugurée dans le secteur des départs domestiques et internationaux, tout près des comptoirs d'Air Canada. L'utilisation des nouvelles technologies permet maintenant aux passagers d'imprimer les étiquettes pour leurs bagages à une borne d'enregistrement automatisée pour ensuite les déposer directement au point de dépôt libre-service, ce qui réduit considérablement le temps de traitement et bonifie l'expérience des voyageurs;

- Un total de six dépôts à bagages libre-service ont également été déployés pour les passagers voyageant avec Sunwing. Environ 80% des passagers ont maintenant accès à un dépôt à bagages libre-service à YUL, ce service étant déjà offert en zone transfrontalière;
- Trente-trois bornes d'inspection primaire (BIP) ont été mises en service dans le centre de correspondance, s'ajoutant aux cent bornes déjà installées en décembre 2017 dans le hall des arrivées internationales. Ces bornes ont mené à un important gain de fluidité. D'ailleurs, pour la saison estivale, le temps d'attente moyen dans la zone des services frontaliers lors des périodes de pointe s'est établi à moins de six minutes;
- Le processus de gestion des passagers en correspondance a été simplifié. Depuis juin 2018, la majorité des voyageurs d'Air Transat arrivant à Montréal en provenance des États-Unis et de l'Europe peuvent se diriger, après le contrôle frontalier, à la porte d'embarquement désignée pour leur vol de correspondance domestique sans devoir quitter la zone stérile ni récupérer leurs bagages aux carrousels.

Du côté air, en plus des travaux de reconstruction de la voie de circulation E et de réhabilitation de la voie de circulation B, neuf nouveaux autobus adaptés au transport de passagers, dont un électrique, ainsi que deux escaliers mobiles ont été ajoutés pour permettre une meilleure gestion du trafic des aéronefs sur le tablier. Au cours de la saison estivale, 1 235 transports ont été effectués grâce à ces nouveaux autobus.

Aéroports de Montréal met en œuvre de nombreuses initiatives visant à assurer la sûreté et la sécurité du public voyageur et des usagers, pour rencontrer et dépasser la réglementation en vigueur et les autres exigences auxquelles elle souscrit.

### La Sûreté aéroportuaire a notamment:

- Organisé un exercice majeur d'urgence à l'aéroport Montréal-Trudeau dont l'objectif était de valider la coordination des intervenants dans le cas d'un accident d'aéronef, en collaboration avec plusieurs partenaires, dont le Service de sécurité incendie de Montréal, Urgences-santé, Air Canada, le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), NAV CANADA et la Sûreté du Québec. Cette activité d'envergure s'est déroulée sur la piste 06G-24D et a mobilisé une centaine de participants. Un drone a également été utilisé afin de transmettre des images en temps réel au centre de coordination des urgences, situé à l'intérieur de l'aérogare, une première expérience concluante;
- Tenu une vingtaine d'exercices et simulations tout au long de l'année de façon à évaluer en continu la coordination des processus de sûreté en collaboration avec ses partenaires et les agences d'application de la loi;
- Bonifié son service en matière de premiers soins et de soins paramédicaux grâce à une entente de partenariat avec Urgences-santé. Les passagers de YUL peuvent maintenant compter sur la présence permanente de paramédics dans l'aérogare;
- Accompagné les équipes des différents postes de quartier du SPVM lors de leurs visites des installations à YUL, leur permettant ainsi de se familiariser davantage avec l'environnement aéroportuaire et d'accroître l'efficacité de leurs interventions dans le cadre d'une situation d'urgence;
- Assuré la coordination et le bon déroulement des activités d'accueil de dignitaires à Montréal-Trudeau. Soulignons la visite du Roi et de la Reine des Belges, du président du gouvernement espagnol, du président de la République française et des représentants du G7 au cours des derniers mois.

# Expérience client

Depuis plusieurs années, Aéroports de Montréal vise à faire de YUL un aéroport de référence qui offre des expériences remarquables à l'image du caractère unique de Montréal, métropole chaleureuse et cosmopolite. En 2018, les efforts pour créer une relation privilégiée et plus engagée avec les passagers se sont poursuivis avec la mise en place de nombreuses initiatives :

- Une brigade composée de 30 ambassadeurs a été créée. Ceux-ci ont comme mission principale de répondre aux questions et de déceler les besoins des voyageurs, en plus de les conseiller quant aux différents produits et services offerts à Montréal-Trudeau;
- Cinq bornes tactiles ont été installées dans la zone réglementée du côté des départs transfrontaliers et domestiques. Baptisées YUL INFO, ces bornes permettent aux passagers d'obtenir de l'information sur la localisation des toilettes, des guichets bancaires, des portes d'embarquement et beaucoup plus encore. En tout, 12 bornes seront déployées progressivement à travers l'aérogare, tant dans les zones publiques que réglementaires;
- Une trentaine de chiens et leurs maîtres bénévoles ont été mandatés pour former l'Escouade Câline YUL. Ils se promènent dans l'aérogare, et leur présence réconfortante aide à diminuer le niveau d'anxiété et d'angoisse des passagers;

- Plusieurs zones de l'aéroport ont été redessinées afin de s'adapter aux besoins des différents segments de la clientèle. Ainsi, l'offre de divertissement pour les enfants a notamment été bonifiée par l'installation d'un grand parc situé dans la zone Air Transat de la jetée internationale pour les voyageurs de 10 ans et moins et l'ajout d'un nouveau module de jeux pour les tout-petits à la barrière 53. Une aire d'attente confortable au design moderne pour les navettes d'hôtel est maintenant accessible à la porte 8 et une zone de détente aménagée à la barrière 57 offre aux passagers une vue unique sur les avions;
- Cinq murs végétaux ont été déployés à travers l'aérogare. En plus de capter l'attention des passagers avec leur feuillage vert vif et de rendre l'environnement plus attrayant, ceux-ci contribuent également à améliorer la qualité de l'air dans le bâtiment;
- Grâce à l'initiative YULconcerts, les passagers ont eu la chance de voir en performance exclusive Alex Nevsky, Les Trois Accords et Florence K en plein cœur de l'aérogare. Et parce que la musique est un vecteur de bonheur, le piano installé dans la jetée internationale a également permis aux passagers ayant la fibre musicale de s'offrir eux aussi en spectacle et de partager leur talent.



## Satisfaction de la clientèle

Aéroports de Montréal dispose d'un outil de mesure crucial pour l'amélioration du service à la clientèle. Il s'agit des sondages trimestriels OGSC (outil de gestion du service à la clientèle) menés auprès de quelque 8000 passagers par année. Ces enquêtes comportent des questions sur tous les éléments du parcours du passager, tels que les stationnements, la signalisation, le passage au point de fouille, l'offre commerciale ainsi que l'ensemble de l'expérience vécue en zone réglementée. L'échelle de mesure comprend sept niveaux, allant de « extrêmement satisfait » à « extrêmement insatisfait » en passant par « ni satisfait ni insatisfait » (neutre).

En 2018, la satisfaction globale des passagers au départ s'est chiffrée à 5,84 sur 7, soit un score stable par rapport à l'année précédente. Le taux de satisfaction des passagers demeure élevé en dépit de la forte croissance de l'achalandage et des nombreux travaux, avec 97,2% des passagers qui ont répondu « extrêmement satisfait », « très satisfait » ou « satisfait » à la question de satisfaction globale.

En 2018, ce sont le processus d'enregistrement et le passage au point fouille qui ressortent comme les étapes jugées les plus importantes du parcours passager. Sur le plan de la satisfaction, ces indicateurs obtiennent respectivement les notes de 6,16 sur 7 et 6,06 sur 7, tous deux en hausse par rapport à 2017. Les efforts déployés pour tout ce qui a trait à la fluidité de la circulation autour de l'aérogare ont mené à une amélioration de 5,90 points de pourcentage par rapport à l'année précédente. La satisfaction quant à l'offre de stationnement est également en hausse de 5,70 points de pourcentage par rapport à 2017.

Il est aussi important de souligner les améliorations en matière de signalisation dans l'aérogare, afin d'aider les passagers à s'orienter plus facilement. Le pourcentage des passagers qui ont répondu « extrêmement satisfait » ou « très satisfait » était de 72% en 2018, une amélioration de 7 points de pourcentage par rapport à 2017.

## Programme de clients mystères

En plus de l'OGSC, ADM évalue depuis plusieurs années la prestation de services offerte dans la zone commerciale, pour ce qui est des stationnements et des taxis, grâce à un programme de « passagers mystères », qui peuvent mener jusqu'à trois missions par parcours. Les résultats obtenus sont ensuite partagés avec les prestataires de service et six rencontres par année sont organisées afin de tableur sur les comportements souhaités et mettre en place des actions d'amélioration continue.

## Satisfaction de la clientèle en 2018



# Services commerciaux et immobiliers

## Offre commerciale

Pour une troisième année consécutive, Montréal-Trudeau se classe premier parmi les aéroports canadiens pour les revenus par passager pour les douze mois se terminant le 30 juin 2018. Depuis les cinq dernières années, les revenus non aéronautiques progressent à un rythme moyen de 7,7 %. Les revenus strictement commerciaux influencés par le trafic de passagers, soit les revenus de stationnement et des concessions en aérogare, ont pour leur part progressé au rythme annuel moyen de 9,5% depuis cinq ans.

La qualité de l'offre commerciale, qui continue de se développer, contribue très certainement à l'atteinte de ces bons résultats.

En 2018, et pour la troisième année consécutive, la boutique hors-taxes The Loop, gérée par le partenaire Aer Rianta International (North America), s'est vu décerner le prix de la meilleure boutique hors-taxes dans un aéroport au Canada, dans le cadre de la cérémonie de remise des prix Gold Standards Awards de la Frontier Duty Free Association.

En janvier 2019, le nouveau restaurant libanais Paramount a officiellement été inauguré en zone publique à YUL. Paramount propose des viandes grillées sur charbon de bois, des desserts faits à la main ainsi que des plats végétariens. Il s'agit du premier restaurant québécois de cette franchise.

Finalement, afin de mettre de l'avant la variété, la qualité et l'unicité de l'offre culinaire des quelque 45 restaurants ouverts à YUL, le microsite YULfoodies a été lancé à l'automne 2018, soutenu par une campagne de promotion et un concours sur les réseaux sociaux.

## Stationnement et transport au sol

Encore cette année, les services de stationnement à YUL ont su générer des revenus substantiels pour Aéroports de Montréal. L'importante fréquentation des parcs de stationnement a mené à une bonification de l'offre et à une adaptation des services aux besoins de la clientèle, avec:

- Un système de réservation en ligne plus complet par l'ajout de l'EconoParc P9 à la liste des stationnements pouvant être réservés par le biais du site Web d'ADM et une méthode simplifiée d'accès aux parcs. Grâce à un code QR généré au moment de la réservation, les usagers peuvent maintenant utiliser leur téléphone intelligent pour atteindre leur stationnement. Ces changements, combinés aux différentes stratégies mises en place au cours des dernières années, ont d'ailleurs mené à une augmentation de 12 % des revenus générés en ligne par rapport à l'année 2017;
- L'amélioration des avantages offerts à l'AeroParc, ce qui inclut des travaux de réfection de la guérite, la réactivation du service de navette à l'auto et l'ajout d'un service de manutention des bagages;
- L'ajout de liens piétonniers avec des couleurs distinctives au stationnement étagé, à l'HotelParc et à l'EconoParc P5 pour faciliter et améliorer l'orientation des passagers vers l'aérogare. Ces corridors ont également pour but de sécuriser le déplacement des usagers;
- Une formation spécialement préparée pour les employés du partenaire Indigo, qui gère les services de stationnement de YUL. Premier point de contact avec une majorité des passagers sur le site aéroportuaire, ce groupe d'employés se doit d'offrir un service impeccable. La formation a été offerte tant aux gestionnaires qu'aux employés de première ligne.

Sur le plan du transport commercial, ADM s'est assurée de maintenir une offre variée. À la panoplie de services déjà offerts, dont les taxis, Uber, les limousines sans réservation, l'autobus 747, l'autopartage, la location de voitures ainsi que les navettes privées, se sont ajoutés les vélos BIXI, qui permettent les déplacements entre la gare Dorval et le 800, place Leigh-Capreol. Finalement, en 2018, ADM a mis en place une application mobile permettant une meilleure gestion de la flotte de taxis et de limousines desservant la clientèle aéroportuaire.

## Publicité et commandites

L'offre publicitaire à Montréal-Trudeau a continué de séduire de nombreux annonceurs de choix en 2018, dont Visa, HSBC, Audi, RBC, BMW, Air Canada et Interjet.

ADM a également conclu divers accords de partenariat avec, entre autres, Formula 1 Grand Prix du Canada, Tennis Canada pour la Coupe Rogers et Element AI. Cette dernière entente a d'ailleurs mené à une activation fort remarquée, alors que le AL de la célèbre enseigne « MONTRÉAL » en façade de l'aérogare a été transformée pour souligner la tenue du congrès international Neural Information Processing Systems (NeurIPS) dans la métropole, un événement incontournable pour les passionnés d'intelligence artificielle.

## Développement immobilier

Les occasions de développement se sont encore faites nombreuses en 2018 sur les sites de YUL et YMX, menant à des ententes profitables.

### MONTREAL-TRUDEAU

ADM a conclu une entente de location avec Hertz Canada Limitée pour un terrain d'une superficie 8540 m<sup>2</sup> et un bâtiment d'une superficie de 908 m<sup>2</sup>. Ce lot sera converti en centre de services, de distribution et de revente de véhicules. L'entreprise en profitera également pour y ériger son siège social pour le Québec.

Des terrains totalisant une superficie de 72730 m<sup>2</sup> ont été loués à 3 entreprises de location de voitures offrant des services destinés aux passagers de Montréal-Trudeau. Enterprise, Avis et Hertz déménageront de leur emplacement actuel pour y construire leurs centres de services, permettant ainsi de libérer les terrains en façade de l'aérogare pour la réalisation des projets de développement côté ville.

### MIRABEL

ADM a signé une entente avec Meubles Foliot pour la construction d'une usine de fabrication de meubles de près de 16 000 m<sup>2</sup> sur un terrain d'environ 37 810 m<sup>2</sup>.

Établie à YMX depuis 2014, STELIA Aerospace a nécessité que son bâtiment subisse un agrandissement de près de 1 500 m<sup>2</sup> afin d'augmenter sa capacité de production et pour y aménager de nouveaux bureaux. ADM a investi près de 2,8 millions de dollars pour procéder à ces travaux. De son côté, la compagnie Avianor s'est portée acquéreur d'un espace de hangar d'aéronefs supplémentaire qui lui permettra de procéder à l'entretien, à la réparation et à la fabrication de composantes aéronautiques.

Les retombées du partenariat entre Airbus et Bombardier pour la CSeries commencent déjà à se faire sentir sur le site de YMX. En 2019, de nouveaux hangars devraient notamment y être érigés pour permettre des travaux d'assemblage.

Finalement, mentionnons qu'ADM a annoncé en 2018 qu'elle soutenait les efforts consentis par la Ville de Mirabel auprès du gouvernement fédéral afin qu'une portion de ses terrains, qui ne répondent pas directement à un usage lié à la mission aéroportuaire de YMX, soit rendue disponible à la communauté afin d'optimiser son développement industriel.

# Infrastructures aéroportuaires

## Planification

De nombreuses études sont requises afin de planifier un développement judicieux du site aéroportuaire de Montréal-Trudeau. L'équipe d'experts chargée d'analyser les initiatives à venir pour faire face à la croissance soutenue du trafic de passagers doit prendre en considération les besoins immédiats, mais aussi prévoir les enjeux à moyen et long terme.

En 2018, le programme de développement côté ville et ses multiples composantes ont bénéficié d'une attention particulière. Ainsi, les études d'avant-projet se sont poursuivies au cours de l'année, notamment celles en lien avec les parcours passagers, les parcours véhiculaires, la conception de débarcadères et de stationnements éloignés et le raccordement du réseau à la nouvelle configuration routière du site aéroportuaire. Une signature architecturale forte pour le programme, qui s'harmonise aux bâtiments existants et basée sur une approche de développement durable, a également été élaborée.

De concert avec la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), ADM a continué de mener des études conceptuelles sur la future station REM et son intégration dans le projet de construction de l'espace YULtransit, où convergeront les nombreux modes de transport offerts aux passagers.

Des études d'avant-projet pour le volet côté air incluant la construction d'une nouvelle jetée ont également été conduites. Finalement, l'équipe s'est assurée de veiller à arrimer les deux grands programmes – côté ville et côté air – afin de maintenir un niveau de service adéquat malgré la réalisation d'importants travaux de construction.

## Montréal-Trudeau

Plusieurs projets ont été entrepris ou complétés pour faire face au défi de capacité à YUL. Ainsi, en 2018, les équipes de construction, d'architecture et d'ingénierie d'ADM ont notamment :

- Poursuivi les travaux de construction du centre permanent de correspondance. Regroupant ainsi tous les passagers en correspondance en un seul endroit, ce nouveau centre, qui inclut un agrandissement de 3 000 m<sup>2</sup> du bâtiment existant vers le côté air, permettra de faciliter le dédouanement et l'orientation de ce groupe de passagers;
- Ajouté un cinquième carrousel de récupération des bagages des vols en provenance de l'international et un convoyeur à bagages hors-norme. Ce nouveau carrousel est doté d'une technologie avancée d'entraînement par friction qui facilite son entretien, mais surtout consomme 2,5 fois moins d'énergie que les autres carrousels. L'ajout de ce carrousel a également nécessité un réaménagement des locaux de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), qui occupaient une partie de l'espace requis;
- Entamé des travaux afin d'augmenter la capacité de la salle à bagages domestique et internationale. Avec une livraison prévue juste à temps pour la saison estivale 2019, la nouvelle configuration permettra une plus grande rapidité et efficacité dans le traitement des bagages. La nouvelle salle sera également pourvue de systèmes à la fine pointe de la technologie, dont des équipements de détection d'explosifs hautement performants permettant d'examiner efficacement jusqu'à 3 800 bagages par heure;
- Procédé à la reconstruction partielle des voies de circulation B1 et B3 et totale de la voie E, afin de les transformer en sortie rapide pour les aéronefs de code E (gros-porteurs). Notons que ces travaux, qui se poursuivront en 2019-2020, étaient nécessaires compte tenu de l'état d'avancement de la durée de vie de ces chaussées et qu'ils permettront d'augmenter de 4 à 10 % la capacité de la piste 06G-24D;
- Continué les travaux visant à augmenter la capacité de stationnement des aéronefs sur le tablier. Aux quatre postes pour avions de code C (moyens-courriers) déjà construits en 2017 se sont ajoutés cette année quatre nouveaux postes. Les travaux se poursuivront en 2019 afin de permettre à ces huit postes d'être convertis, au besoin, en postes d'avions de code E.

## Programme de développement côté ville

L'année 2018 a marqué l'annonce du plan de développement du site aéroportuaire de Montréal-Trudeau. Le programme de développement côté ville vise notamment à reconstruire deux infrastructures majeures situées face à l'aéroport, soit le stationnement étagé et le débarcadère. À cela s'ajoute le chantier de la construction de la station du REM, qui sera reliée à l'aérogare en souterrain.

ADM a d'ailleurs exprimé publiquement son soutien à l'idée de prolonger l'antenne de l'aéroport jusqu'à la gare VIA Rail de Dorval dans une optique d'intermodalité et d'interconnexion avec les régions.

Déjà, plusieurs actions ont été entamées afin de mener à bien ce programme :

- Les travaux de construction du stationnement P4, destiné à accueillir les locataires automobiles et à offrir 3 000 espaces de stationnement à l'abri des intempéries, ont débuté. Cette étape représente un jalon important du programme, puisque le stationnement P4 offrira dès janvier 2020 des espaces additionnels permettant de mitiger les impacts découlant de la perte d'espaces due à la réalisation de travaux dans le stationnement étagé actuel. Le transfert des passagers du P4 vers l'aérogare se fera rapidement, à l'aide de véhicules qui, à terme, seront 100 % électriques et éventuellement autonomes;

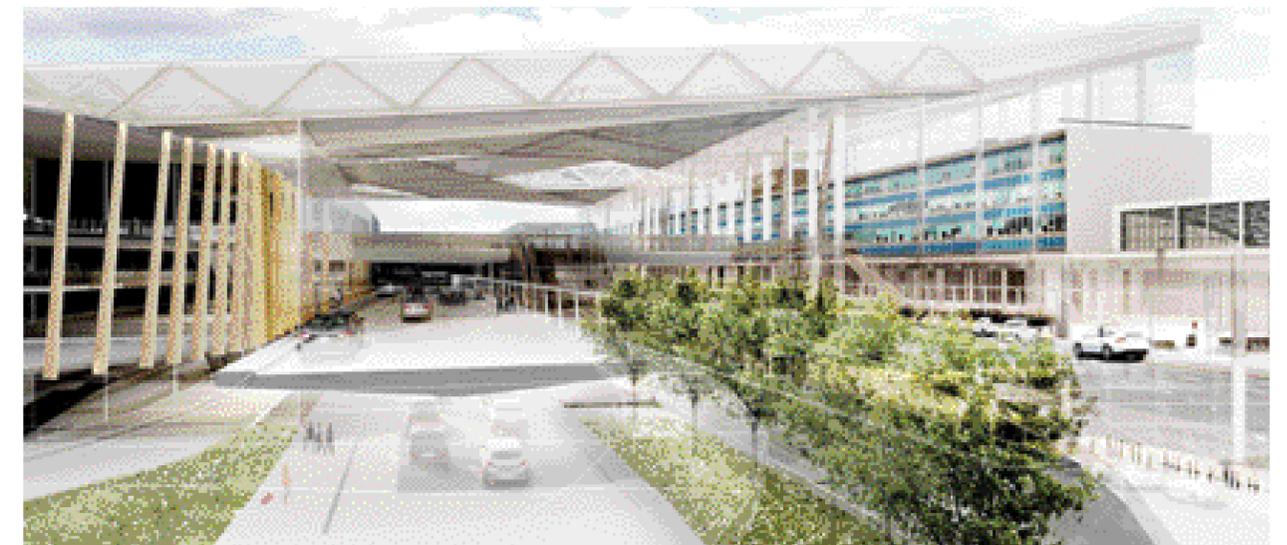
• Le contrat de gérance de construction du programme ville sera octroyé au printemps 2019, à la suite d'un processus d'appel d'offres lancé à l'automne 2018. Ce consortium contribuera à la réalisation du programme, de la conception jusqu'à la construction, tout en déterminant des occasions permettant d'optimiser l'échéancier et le phasage de construction;

• L'entente avec CDPQ Infra relativement à la construction du tunnel et de la station du REM à l'aéroport a été officialisée. Rappelons que la construction de la station sera entièrement financée par ADM et que les usagers du REM pourront être accueillis à YUL dès 2023;

• L'équipe d'ADM chargée de la conception du projet a déménagé dans ses nouveaux locaux, en compagnie des membres des différentes firmes externes participantes. En tout, ce sont 250 personnes dédiées au programme qui travailleront en synergie sous un même toit.

## Mirabel

En 2018, il n'y a pas eu de projets majeurs particuliers à l'Aérocité internationale de Mirabel. Les travaux de réfection et d'entretien des chaussées côté air (tabliers, pistes, voies de circulation et baies d'attente) se sont poursuivis avec des investissements de 2,3 millions de dollars.



# Bilan en développement durable

Le plan de développement durable 2018-2022 s'implante comme prévu chez Aéroports de Montréal et vise à réconcilier les aspects environnemental, social et économique des activités afin de répondre aux besoins d'aujourd'hui en préservant l'intérêt des générations futures. Dans chacune de ces sphères, ADM a établi ses priorités et redéfini ses objectifs.

Le plan de développement durable comporte plusieurs plans d'action sectoriels avec des objectifs précis qui visent notamment l'amélioration de l'efficacité énergétique, la réduction significative des émissions de gaz à effet de serre,

une nouvelle stratégie de gestion de l'eau, l'atteinte de l'objectif ultime « zéro enfouissement », l'atteinte de hauts standards en matière d'approvisionnements responsables, le renforcement de l'engagement des employés, la promotion de la santé et sécurité auprès de ses employés et les retombées positives dans la communauté.

En 2018, ADM a procédé à la révision du mandat et de la composition de son comité de développement durable. Le mandat de ce comité composé de gestionnaires et professionnels de divers services d'ADM consiste principalement à assurer le suivi du plan 2018-2022.

## Indicateurs environnementaux

	2018		2017	
	YUL	YMX	YUL	YMX
<b>Consommation en énergie (GJ)</b>	<b>546 355</b>	<b>83 447</b>	<b>545 501</b>	<b>94 958</b>
Électricité	430 573	35 940	428 575	46 621
Gaz naturel	58 758	30 445	58 716	31 096
Diesel	49 545	13 012	49 993	14 445
Mazout	0	2 111	300	501
Essence	7 479	1 939	7 917	2 295
<b>Émissions de GES (t CO<sub>2</sub> éq)<sup>1</sup></b>	<b>7 298</b>	<b>2 650</b>	<b>7 280</b>	<b>2 865</b>
<b>Matières résiduelles générées, aérogare et bâtiments d'ADM (t)</b>	<b>3 288</b>	<b>66</b>	<b>3 079</b>	<b>58</b>
<b>Matières résiduelles recyclées et compostées (t)</b>	<b>1 520</b>	<b>4</b>	<b>1 300</b>	<b>30,4</b>
<b>Opérations hivernales</b>				
Quantité de formiate de sodium appliqué (t)	1 846	852	1 521	166
Quantité d'acétate de potassium appliqué (l)	317 166	67 700	281 042	54 781
Quantité d'urée appliquée (t)	0	160	35	429
Quantité de sels de voirie appliqués dans les stationnements et le réseau routier (t)	2 219	630	2 017	518
Quantité de glycol pur appliqué sur les avions (l) <sup>2</sup>	4 430 059	409 455	3 240 493	336 225
Quantité de glycol recyclé à une teneur de 99,5% (l) <sup>2</sup>	1 984 000	-	1 521 726	-

<sup>1</sup> Les émissions de GES peuvent être sujettes à des ajustements mineurs advenant des modifications des facteurs d'émission.  
<sup>2</sup> Quantité par saison 2016-2017 et 2017-2018.  
 Précipitations de neige: total de 237 cm en 2018 et de 245 cm en 2017.  
 Précipitations de pluie verglaçante : total de 48 mm en 2018 et de 30 mm en 2017.  
 Nombre de jours avec pluie verglaçante : 19 en 2018 et 12 en 2017.

## Protection de l'environnement

Déjà, plusieurs actions visant la protection de l'environnement ont été concrétisées en 2018. Parmi celles-ci, notons:

- L'installation de 27 nouvelles bornes de recharge pour véhicules électriques à YUL, portant à 46 le nombre total de bornes;
- L'acquisition de 11 véhicules électriques, dont 1 autobus eCobus pour le transport des passagers aux postes de stationnement d'avions éloignés, portant à 12 le nombre total de véhicules électriques de la flotte d'ADM;
- La conversion d'un premier camion léger en véhicule électrique par la firme Ecotuned Automobile. D'une durée de vie d'un million de kilomètres, le système de motopropulseur électrique réutilisable installé dans ce camion léger permet de réduire jusqu'à 9 tonnes de GES annuellement;
- La mise en place d'un projet pilote de tri des matières résiduelles dans la zone des compacteurs de l'aérogare et un suivi personnalisé de la performance des concessions à cet égard;
- La construction d'un écran acoustique et la plantation de 500 arbres le long de l'avenue Thorncrest, à Dorval, visant à réduire l'impact sonore des opérations aéroportuaires qui se sont rapprochées du secteur résidentiel en 2017;
- La promotion de la mobilité durable auprès des employés de la communauté aéroportuaire, avec le projet pilote BIXI et la journée Rendez-vous branchés qui a permis des essais routiers de véhicules et de vélos électriques, en collaboration avec Équiterre;
- La caractérisation des matières résiduelles de la jetée transfrontalière à YUL et chez les locataires et bâtiments d'ADM à YMX pour la mise en place d'une collecte harmonisée des matières résiduelles, y compris les matières recyclables et compostables, prévue en 2019;

- L'élaboration d'un plan directeur de verdissement et de biodiversité pour Montréal-Trudeau qui établit les critères de verdissement selon les différents types d'aménagement et l'identification des sites prioritaires d'intervention;
- La conversion de plus de 2 000 appareils d'éclairage indirect à la technologie DEL dans le complexe de l'aérogare. Les nouveaux luminaires spécialement conçus pour les besoins d'ADM ont permis une économie de quelque 2 296 116 kWh par année, soit environ 2% de la consommation totale de l'aéroport Montréal-Trudeau;
- La conduite d'un audit d'efficacité énergétique permettant d'établir plusieurs pistes de solution, dont les projets ont été inscrits au programme quinquennal d'investissement d'ADM en vue d'en assurer leur réalisation;

Aéroports de Montréal a également poursuivi ses programmes de suivi de la qualité des eaux pluviales, sanitaires et souterraines ainsi que ses actions afin de maintenir une collaboration harmonieuse avec le milieu.



## Certifications et reconnaissance

Désignation *Lieu de travail équitable* pour le siège social d'ADM par Fairtrade Canada, l'Association québécoise du commerce équitable et le Réseau canadien du commerce équitable.

Certification *ICI on recycle +, niveau «Performance»*, programme sous la responsabilité de RECYC-QUÉBEC et qui honore les organisations proactives et engagées à améliorer leur performance en gestion des matières résiduelles.

Ces certifications s'ajoutent à celles existantes, dont certaines ont été renouvelées en 2018:

- Certification Airport Carbon Accreditation, niveau «Optimisation»
- Certification ISO 14001 pour le système de gestion environnementale
- Aérogare Montréal-Trudeau certifiée BOMA BEST niveau Or
- Certification LEED niveau Argent, pour le projet d'agrandissement de la jetée internationale à YUL
- Attestation Stationnement écoresponsable pour le stationnement CNPV Charlie
- Certifications Jardin pour la biodiversité et Oasis pour les monarches du regroupement Espace pour la vie de Montréal ainsi que la certification Monarch Waystation du programme de conservation des papillons monarches de l'Université du Kansas pour le jardin mellifère de YUL



## Gestion du climat sonore

À titre d'autorité aéroportuaire, Aéroports de Montréal est responsable de l'élaboration d'un plan de gestion du climat sonore, de la mise sur pied du Comité consultatif sur le climat sonore et du traitement des plaintes relatives au bruit. La gestion du climat sonore demeure un dossier prioritaire pour ADM, qui doit assurer un équilibre entre le rôle de l'aéroport Montréal-Trudeau comme acteur de développement du Grand Montréal et le maintien d'une cohabitation harmonieuse avec les communautés riveraines. Des efforts soutenus sont déployés pour assurer cet équilibre.

Afin de réduire les impacts des activités liées à l'exploitation d'un aéroport international pour les communautés riveraines, ADM travaille avec ses partenaires Transports Canada, NAV CANADA et les transporteurs aériens.

En plus d'analyser toutes les demandes d'exemption, ADM applique les restrictions en vigueur pour les horaires de vol à Montréal-Trudeau. ADM rencontre régulièrement les transporteurs aériens qui ont opéré des vols à l'extérieur des heures d'exploitation afin d'exiger des plans d'action pour remédier à ces situations.

En 2018, ADM a octroyé 874 exemptions aux transporteurs aériens, notamment pour des retards occasionnés pour des raisons hors du contrôle du transporteur telles que les conditions météorologiques, des vérifications mécaniques et des délais opérationnels. Soixante-six demandes d'exemption ont été refusées et trente-neuf dossiers ont été soumis à Transports Canada pour enquête.

## Mouvements d'aéronefs

Au cours des dernières années, malgré une augmentation significative du nombre de passagers, le nombre de mouvements est demeuré relativement stable. Il ne faut donc pas conclure que la croissance de Montréal-Trudeau signifie une augmentation proportionnelle du nombre de mouvements.

Cette situation s'explique essentiellement par l'augmentation de la part relative du trafic international, qui utilise des avions transportant un plus grand nombre de passagers par mouvement, ainsi que par des taux de remplissage plus élevés. Les avions sont plus gros, transportent plus de passagers et sont plus silencieux.



## Mesure du bruit

Pour mesurer les niveaux de bruit, Aéroports de Montréal dispose de huit stations de mesure de bruit, dont une mobile. ADM publie les niveaux de bruit Leq enregistrés aux différentes stations de mesure de bruit autour de l'aéroport. Ces données sont disponibles sur son site Web au [admtl.com](http://admtl.com)

## Plan de gestion du climat sonore

Afin d'adopter un mode de gestion plus efficace, ADM a élaboré un plan d'action ayant pour objectif d'optimiser la gestion du climat sonore et de favoriser l'acceptabilité sociale de ses activités. ADM a retenu les services de la firme d'experts Helios pour un accompagnement dans le dossier. Les meilleures pratiques de 30 aéroports internationaux ont été analysées afin de définir ce plan d'action. Il rassemble plus d'une vingtaine d'actions dans 9 catégories :

- Opérations nocturnes
- Flottes plus silencieuses
- Procédures d'atténuation du bruit (atterrissage et décollage)
- Mesure du bruit et rapports sur le climat sonore
- Gestion des plaintes
- Planification du territoire
- Relations avec les communautés riveraines
- Pistes préférentielles
- Opérations au sol

Le plan a été présenté au Comité consultatif sur le climat sonore qui constitue un forum efficace d'échange d'informations, de discussion et de consultation sur toute question relative au climat sonore. ADM complète actuellement les activités de consultation afin de recueillir les commentaires des communautés riveraines de Montréal-Trudeau.

Soulignons qu'une des mesures importantes de ce plan est l'ajout du système Webtrak sur le site Web d'ADM. Avec cet outil, les citoyens peuvent visualiser les trajectoires des avions, leur altitude, leur modèle; et faire des plaintes, le cas échéant.

## Information des citoyens

Afin de mieux informer les citoyens sur les activités pouvant influencer le climat sonore autour de l'aéroport, ADM met à leur disposition plusieurs outils :

- Une infolettre envoyée par courrier électronique et publiée sur le site [admtl.com](http://admtl.com);
- La plateforme Viewpoint, qui permet aux citoyens de déposer leur plainte en utilisant le formulaire sur le site Web d'ADM. Cette application permet la création d'un compte accélérant ainsi le processus. Les plaintes sont automatiquement enregistrées;
- Une ligne téléphonique (514 633-3351) et une adresse courriel ([info@admtl.com](mailto:info@admtl.com)) dédiées;
- Une section du site Web qui comporte une foire aux questions sur le climat sonore.

## Ressources humaines

La mouvance qui caractérise actuellement le marché de l'emploi amène de nombreux employeurs à revoir et à repenser leurs façons de faire afin de se démarquer comme employeurs de choix. Aéroports de Montréal n'échappe pas à ce courant, et l'équipe des ressources humaines s'est affairée, encore cette année, à bien outiller les employés de tous les niveaux hiérarchiques afin que ceux-ci s'investissent avec conviction et passion dans la réalisation de la mission de l'entreprise.

Parmi les initiatives adoptées en 2018, notons :

- La mise en place de mesures permettant la compréhension, l'appropriation et la réalisation de la nouvelle mouture du plan stratégique d'ADM. Les gestionnaires ont ainsi pu bénéficier d'un appui en ce qui concerne l'établissement de priorités sectorielles, alignées sur les six axes du nouveau plan, afin de bien cibler les principales stratégies à mettre en œuvre pour maximiser l'atteinte des résultats visés;
- Un accompagnement dans le cadre de réorganisations sectorielles. Tout au long de l'année, les gestionnaires d'ADM ont reçu du soutien afin de mener à bien l'analyse de leurs activités et de leurs besoins quant à la transformation de leur structure et de leurs modes d'organisation du travail;
- L'élaboration de diverses stratégies permettant de faire évoluer la culture d'entreprise vers une culture de service. Pour ce faire, une démarche de transformation a été entamée, dont les principales étapes clés comprenaient le diagnostic de la culture actuelle de l'organisation, la définition de la culture désirée, l'élaboration d'un plan de transformation et la mise en œuvre des actions qui en découlent. En 2018, les principaux axes du plan de transformation culturelle ont été définis et le plan d'action prendra forme graduellement au cours des mois à venir. Ce plan permettra à ADM de tableer sur les forces de sa culture actuelle pour mieux se propulser vers l'avenir;

- La refonte complète du système d'évaluation des employés non syndiqués et la mise en place d'une structure salariale compétitive. Cette refonte était justifiée par la désuétude de l'ancien système qui était en place depuis 1994 et qui ne reflétait plus la réalité organisationnelle d'ADM;

- La poursuite de la démarche Destination réussite, qui vise notamment à rehausser la mobilisation des employés et à maximiser la rétention des meilleurs talents. Cette démarche repose en partie sur des sondages menés périodiquement par une firme indépendante auprès de l'ensemble des employés;

- L'amélioration des systèmes informatisés de gestion des ressources humaines. En 2018, un nouveau module a été ajouté au système Success Factors. Ce dernier offrira un accès facile aux différentes données d'emploi et personnelles pour les employés et leurs gestionnaires, en plus de permettre l'accès aux outils du portail infonuagique via les téléphones intelligents.

## Gestion des talents

En 2018, ADM a amélioré son processus de gestion prévisionnelle de la main-d'œuvre. Des plans de mitigation à court terme ont été élaborés afin d'atténuer les principales zones de vulnérabilité ciblées. De plus, le tableau du potentiel de gestion mis en place en 2017 comprend désormais l'ensemble des employés non syndiqués et professionnels.

En début d'année, une stratégie plus agressive en matière d'acquisition de talents a été mise en place afin de répondre aux besoins dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre. Proactivement, des plans de recrutement ont été créés en collaboration avec les gestionnaires, ce qui a permis d'anticiper les besoins et de cibler des bassins de talents potentiels avant même que les postes ne soient affichés. Les résultats de ces efforts ont été probants pour 2018 : au total, 187 postes ont été pourvus, soit 36% de plus qu'en 2017. Le programme de proposition de candidatures a mené à 27 embauches, ce qui représente environ 14,4% des embauches totales. Par ailleurs, ADM a misé sur ses talents internes puisque 66 postes ont été pourvus par des employés d'ADM, ce qui représente environ 35% des embauches totales.

## Santé globale

En 2018, Aéroports de Montréal a poursuivi ses initiatives en matière de santé mieux-être. Le programme Santé, maintenant connu sous le nom Équilibre a pris de l'ampleur. De nombreuses activités et pratiques, ainsi que de nombreux outils ont été développés pour promouvoir le bien-être individuel et collectif. Le comité Santé Mieux-Être, responsable des réalisations et des projets en matière de santé, est désormais bien en place et continue ses efforts de promotion à l'échelle de l'organisation.

Dans un souci constant de maintenir un milieu de travail sécuritaire et respectueux des normes relatives à la santé et sécurité au travail (SST), une analyse spécifique a été menée en ce qui a trait aux mécanismes d'audit des risques et à la composition du registre documentaire SST. Les mécanismes d'audit ont ainsi été améliorés et des mesures de suivi et d'avancement ont été créées pour en assurer la pérennité. En parallèle, puisqu'un système documentaire simple est essentiel à l'appropriation de la SST par les employés et les gestionnaires, une refonte de la documentation, qui se poursuivra en 2019, a été entamée. Pour leur part, les comités locaux, sous la supervision du comité d'orientation, ont continué la réalisation des programmes de prévention des principaux risques ciblés en début d'année, soit les chutes et l'ergonomie au travail. Cette bonne pratique instaurée il y a quelques années amène des résultats positifs et contribue au développement d'une culture SST qui mise sur la participation des employés.

## Relations de travail

Dans l'optique d'assurer une saine gestion des relations de travail, ADM travaille au développement d'une approche collaborative visant la résolution proactive des enjeux. Cette volonté se concrétise par la mise en place de différents forums de discussion formels et informels, avec pour objectifs de préserver le respect des individus et de maximiser l'atteinte des objectifs d'affaires.

Dans certaines circonstances, cette approche permet de déployer les énergies en matière de relations de travail sur une base continue, plutôt que de les concentrer sur une période déterminée lors du renouvellement des conventions collectives. Cette façon de faire a d'ailleurs permis aux parties de s'entendre facilement lors du renouvellement de la convention collective de l'unité des gestionnaires de premier niveau (CSN). En effet, une entente de principe est intervenue avant même l'expiration de cette convention collective et a été entérinée pour une période de trois ans.

Le processus de négociation visant le renouvellement de la convention collective de l'unité des pompiers (AFPC), qui expirait le 31 décembre 2017 et qui avait débuté au mois de novembre de cette même année, s'est conclu pour sa part au printemps 2018.

Finalement, mentionnons qu'ADM a mené une démarche en lien avec les postes de préposé à l'accueil et d'agent du Bureau des permis, en toute conformité avec la convention collective qui régit ses groupes d'employés. Malgré de multiples échanges et rencontres avec le syndicat, l'intervention de médiateurs fédéraux en relations de travail, la modification à la baisse des objectifs de réduction de coûts et la prolongation des délais, les parties n'en sont pas venues à une entente. ADM a donc décidé de faire appel à des fournisseurs externes pour ces postes, comme c'est déjà le cas dans la grande majorité des aéroports canadiens. Montréal-Trudeau doit s'inspirer des meilleures pratiques dans l'industrie pour demeurer compétitif et conserver son rôle de plaque tournante.

## Principaux indicateurs liés aux ressources humaines

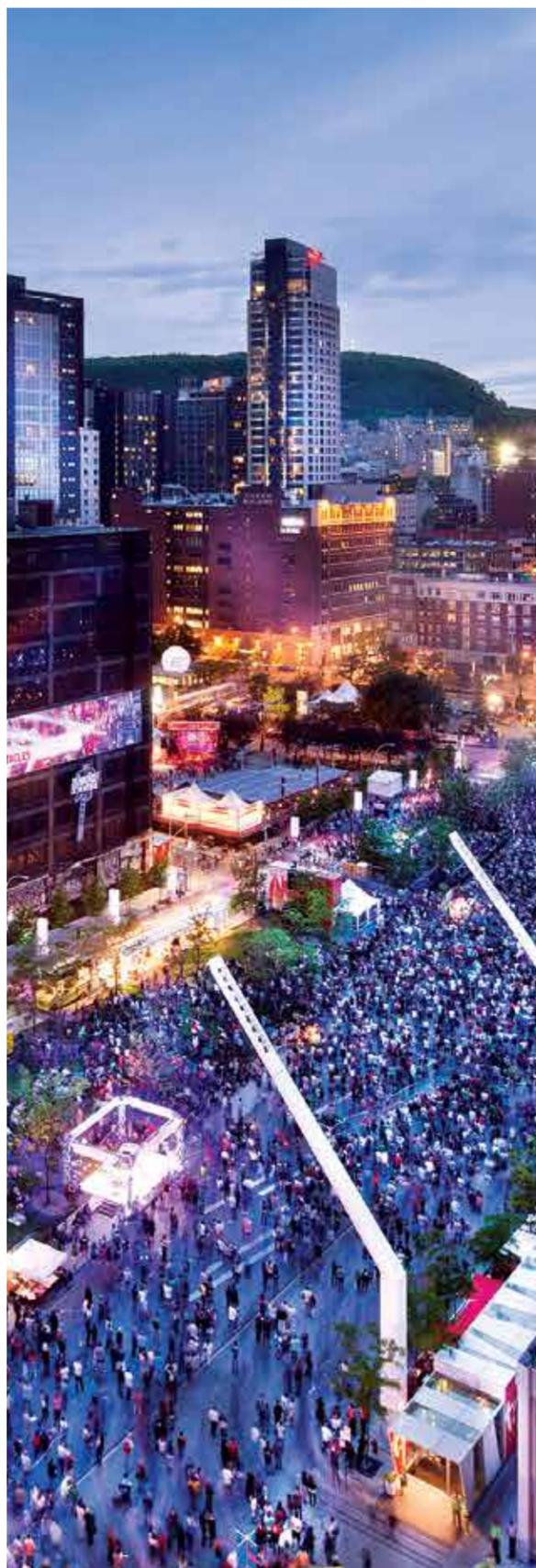
Indicateurs	2018	2017
Employés réguliers	587	573
Formation (heures)	10 315	11 653
Postes comblés	187	138
Départs à la retraite	14	18
Taux de roulement <sup>1</sup>	10,6	11,1
Taux d'absentéisme	6,2	6,4
Taux de fréquence <sup>2</sup>	3,0	3,5
Taux de gravité <sup>3</sup>	66,9	84,8
Taux d'incidence <sup>4</sup>	15,0	15,5

<sup>1</sup> Pourcentage de l'effectif qui quitte l'entreprise au cours d'une année

<sup>2</sup> Nombre de réclamations soumises à la CNESST par 200 000 heures travaillées

<sup>3</sup> Nombre de jours perdus par 200 000 heures travaillées

<sup>4</sup> Nombre d'employés absents annuellement par 1 000 assurés



## Communauté

Aéroports de Montréal s'identifie à Montréal, dont elle est à la fois ambassadrice et citoyenne. En 2018, ADM a intégré cette vision de façon à se rapprocher et à s'impliquer davantage au sein de la communauté du Grand Montréal, et à faire rayonner la métropole de tous ses feux! Au cours de l'année, ADM a procédé à des consultations de nombreuses parties prenantes dans le cadre de son plan stratégique, noué de nouveaux partenariats, fait une utilisation dynamique du «O» de la façade de l'aérogare et s'est impliquée dans diverses causes sociales.

## Partenariats

Cette année, Aéroports de Montréal a poursuivi son implication dans sa communauté via:

- Des activités de réseautage et de dîners-conférences avec diverses chambres de commerce, dont celles de Saint-Laurent-Mont-Royal, Drummondville, Sherbrooke et Trois-Rivières;
- Un partenariat avec la Chambre de commerce et d'industrie de Mirabel, afin de consolider le rôle de Mirabel comme destination d'affaires prisée pour le développement et l'avenir de l'industrie aéronautique;
- Une participation aux activités d'Équiterre, du Conseil régional de l'environnement de Montréal et du Jour de la Terre;
- Des ententes renouvelées avec la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Montréal international, AéroMontréal, Tourisme Montréal, le Conseil des relations internationales de Montréal, la Jeune Chambre de commerce de Montréal et la Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île;
- Un partenariat avec l'Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec afin de souligner les célébrations du 50<sup>e</sup> anniversaire de l'Institut, qui forme la relève et contribue à faire de la métropole un lieu des plus accueillants depuis 1968;
- Une collaboration avec MT Lab, qui permet de tester des projets de jeunes entreprises québécoises dans divers aspects des opérations, notamment pour rehausser l'expérience client à YUL.

## Montréal dans tous ses états

Depuis 2017, l'enseigne «MONTRÉAL» en façade de l'aérogare se transforme au gré des événements. Cette année, elle a entre autres arboré les couleurs arc-en-ciel de la Fierté, le damier noir et blanc du Grand Prix de Montréal et le trèfle vert de la Saint-Patrick. Avec ces habillages, Aéroports de Montréal offre une vitrine sur la ville, tout en reflétant le caractère chaleureux et accueillant de la métropole. Il s'agit aussi d'une façon de démontrer du soutien envers les événements phares qui font vibrer Montréal, tels que le Festival International de Jazz, un des plus prestigieux au monde.



## Implication sociale

Aéroports de Montréal tâche d'être présente dans sa communauté. De façon à bien cibler et concentrer ses efforts, de nouvelles lignes directrices en matière de dons et commandites sont d'ailleurs en cours d'élaboration. Déjà, en 2018, ADM a procédé à une réévaluation de ses diverses implications sociales afin d'assurer une plus grande contribution aux organismes qu'elle soutient. Ainsi, ADM a:

- Joint le programme Opération retour à l'école de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, qui encourage la persévérance scolaire auprès des jeunes fréquentant les écoles secondaires de la région métropolitaine;
- Organisé la 6<sup>e</sup> édition du programme Enfants en première en partenariat avec Air Transat, Autisme Montréal, À pas de Géant et Olympiques spéciaux. Cette activité permet aux familles dont un membre présente des troubles du spectre de l'autisme (TSA) ou des limitations fonctionnelles de se familiariser avec le processus aéroportuaire;
- Appuyé le programme d'accessibilité et de collecte des dons de monnaies étrangère, grâce auquel près de 30 000 de dollars ont été remis à l'organisme Kéroul;
- Contribué à la campagne de financement de Centraide, à l'instar d'autres grandes organisations de la métropole. Grâce à la générosité des employés, ce sont 233 021 dollars qui ont été récoltés en 2018;
- Soutenu ses employés impliqués dans de nombreuses causes, dont le 48 HEURES VÉLO de la fondation Fais-Un-Vœu. D'ailleurs, ADM a prêté gracieusement les installations de Mirabel pour la tenue de l'activité caritative pour une deuxième année consécutive. Les pompiers du Service d'incendie d'Aéroports de Montréal ont quant à eux participé pour la deuxième fois au Défi Gratte-Ciel, un exploit sportif pour lequel les participants amassent des dons au profit de l'association Dystrophie musculaire Canada, et les membres de la Sûreté aéroportuaire ont poursuivi leur implication pour le transport d'organes entre l'aéroport et des centres hospitaliers;
- Participé à des dizaines d'activités en lien notamment avec les domaines de l'éducation, de l'entrepreneuriat et de la culture.

# Analyse par la direction de la situation financière

et des résultats consolidés d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2018

## APERÇU GÉNÉRAL

Aéroports de Montréal («ADM») est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement des aéroports internationaux Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel en vertu d'un bail conclu avec Transports Canada en 1992 et dont l'échéance est le 31 juillet 2072. Société sans but lucratif et sans capital-actions, ADM ne verse aucun dividende. Payant un loyer à Transports Canada basé sur ses revenus, ADM assure elle-même le financement de ses programmes d'immobilisations.

## SOMMAIRE FINANCIER

(en millions de dollars)	Cumulé au 31 décembre		
	2018	2017 <sup>1</sup>	Variation (%)
<b>Produits</b>	<b>645,0 \$</b>	582,9 \$	10,7%
Charges d'exploitation	215,7 \$	196,2 \$	9,9%
Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités (« PERI »)	38,4	40,2	(4,5)
Loyer à Transports Canada	69,3	61,4	12,9
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles	150,2	139,1	8,0
Charges financières (nettes)	103,2	103,1	0,1
<b>Total des charges</b>	<b>576,8 \$</b>	540,0 \$	6,8%
<b>Excédent des produits par rapport aux charges</b>	<b>68,2 \$</b>	42,9 \$	59,0%
<b>BAIIA</b>	<b>321,6 \$</b>	285,1 \$	12,8%
<i>BAIIA en % des produits</i>	49,9 %	48,9 %	1,0%

<sup>1</sup>Redressé, voir note 1 c) des états financiers consolidés.

Les états financiers consolidés sont dressés conformément aux Normes internationales d'information financière («IFRS»). ADM présente le BAIIA, qui est une mesure financière n'ayant pas de sens prescrit par les IFRS. Il est donc peu probable que l'on puisse le comparer avec des mesures du même type présentées par des sociétés autres que des aéroports. Le BAIIA est défini par ADM comme étant l'excédent des produits par rapport aux charges avant impôts, charges financières, amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles. Ce dernier est utilisé par la direction comme indicateur pour évaluer la performance opérationnelle. Le BAIIA a pour objet d'apporter de l'information supplémentaire et ne devrait pas remplacer d'autres mesures du rendement préparées en vertu des IFRS.

Le tableau suivant présente le rapprochement du BAIIA, mesure financière non conforme aux IFRS, avec l'excédent des produits par rapport aux charges mesuré selon les IFRS :

(en millions de dollars)	2018	2017 <sup>1</sup>
Excédent des produits par rapport aux charges	68,2 \$	42,9 \$
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles	150,2	139,1
Charges financières (nettes)	103,2	103,1
<b>BAIIA</b>	<b>321,6 \$</b>	285,1 \$

<sup>1</sup>Redressé, voir note 1 c) des états financiers consolidés.

## FAITS SAILLANTS

### BAIIA

Le BAIIA s'est établi à 321,6 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2018, une performance supérieure de 36,5 M\$ ou 12,8% par rapport à 2017.

### Investissements

Les investissements totaux d'ADM ont atteint 219,8 M\$, en 2018 (229,4 M\$, en 2017). À Montréal-Trudeau, les travaux ont porté notamment sur :

- La réhabilitation du tablier et des voies de circulation E et B de la piste 06G-24D;
- La construction du stationnement public Albert-de-Niverville (Econoparc P4);
- La construction du centre permanent de correspondance (phase 2);
- L'augmentation de la capacité des stationnements d'aéronefs;
- Le réaménagement du secteur des départs domestiques et internationaux est (phase 2);
- Le réaménagement partiel des douanes canadiennes (phase 2);
- L'augmentation de la capacité de la salle à bagages domestique et internationale.

Au cours de 2018, les investissements dans les aéroports ont été financés par les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, y compris 215,1 M\$ provenant des frais d'améliorations aéroportuaires (180,5 M\$ net des frais de perception versés aux compagnies aériennes et du loyer à Transports Canada).

## PRODUITS

(en millions de dollars)	2018	2017 <sup>1</sup>	Variation (%)
Activités aéronautiques	228,5 \$	214,4 \$	6,6%
FAA	215,1	179,9	19,6
Stationnements et transports au sol	92,3	86,8	6,3
Concessions	59,9	54,3	10,3
Immobiliers et autres	49,2	47,5	3,6
<b>Total des produits</b>	<b>645,0 \$</b>	582,9 \$	10,7%

<sup>1</sup>Redressé, voir note 1 c) des états financiers consolidés.

Les produits se sont élevés à 645,0 M\$ en 2018, soit une augmentation de 62,1 M\$ ou 10,7% par rapport à 2017.

### Activités aéronautiques

Les produits tirés des activités aéronautiques se sont élevés à 228,5 M\$ en 2018, une hausse de 14,1 M\$ ou 6,6% par rapport à 2017. Ces revenus se composent principalement des droits d'atterrissage et des redevances générales d'aérogare perçus des sociétés aériennes, et représentent 35,4% (36,8%, en 2017) de l'ensemble des revenus d'ADM. Cette hausse est principalement attribuable à l'accroissement du trafic de passagers et des activités des transporteurs, ainsi qu'aux augmentations tarifaires de 1,0% et de 2,0% pour les redevances générales d'aérogare et les droits d'atterrissage respectivement, le tout net des programmes incitatifs et promotionnels pour assurer le développement de la desserte aérienne en matière de variété et de qualité de destinations.

### FAA

Les produits générés par les FAA ont totalisé 215,1 M\$ en 2018, en hausse de 35,2 M\$ ou 19,6% par rapport à 2017. Ces revenus, qui représentent 33,4% (30,9%, en 2017) de l'ensemble des revenus d'ADM, sont entièrement affectés au financement de certaines améliorations aéroportuaires, y compris le remboursement du capital et le paiement des intérêts sur la dette à long terme. Des FAA sont payés par tous les passagers au départ de Montréal-Trudeau, à l'exception de ceux en correspondance. Le tarif est passé de 25\$ à 30\$ par passager au 1<sup>er</sup> avril 2018.

## Stationnements et transports au sol

Les produits tirés des stationnements et transports au sol se sont chiffrés à 92,3 M\$ en 2018, en hausse de 5,5 M\$ ou 6,3% par rapport à 2017. Ces revenus totalisent 14,3% (14,9%, en 2017) de l'ensemble des revenus d'ADM. L'augmentation de ces produits est principalement attribuable à l'optimisation de la tarification des parcs de stationnement, notamment par le biais du système de réservation en ligne.

## Concessions

Les concessions ont généré des produits de 59,9 M\$ en 2018, en hausse de 5,6 M\$ ou 10,3% par rapport à 2017. Ces derniers totalisent 9,3% (9,3%, en 2017) de l'ensemble des revenus d'ADM. L'augmentation de ces produits est principalement attribuable à l'accroissement des ventes des boutiques hors-taxes, des salons VIP et des restaurants.

## Immobiliers et autres

Les produits immobiliers et autres se sont élevés à 49,2 M\$ en 2018, en hausse de 1,7 M\$ ou 3,6% par rapport à 2017, et représentent 7,6% (8,1%, en 2017) de l'ensemble des revenus d'ADM. Ces produits proviennent principalement de la location de terrains, de bâtiments et d'espaces. Leur croissance est notamment attribuable à la signature de nouvelles ententes ou à l'impact d'une année complète pour des baux signés en 2017.

## CHARGES

(en millions de dollars)	2018	2017	Variation (%)
Salaires et charges sociales	77,2 \$	72,3 \$	6,8%
Entretien et services	92,9	82,6	12,5
Biens et services publics	22,7	21,1	7,6
Autres charges d'exploitation	22,9	20,2	13,4
PERI	38,4	40,2	(4,5)
Loyer à Transports Canada	69,3	61,4	12,9
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles	150,2	139,1	8,0
Charges financières (nettes)	103,2	103,1	0,1%
<b>Total des charges</b>	<b>576,8 \$</b>	<b>540,0 \$</b>	<b>6,8%</b>

Le total des charges s'est élevé à 576,8 M\$ en 2018, soit une augmentation de 36,8 M\$ ou 6,8% par rapport à 2017.

## Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales sont passés de 72,3 M\$ en 2017 à 77,2 M\$ en 2018, une augmentation de 4,9 M\$ ou 6,8%. Cette hausse est principalement attribuable aux augmentations statutaires ainsi qu'à la charge de retraite.

## Entretien et services

Les frais d'entretien et de services se sont chiffrés à 92,9 M\$ en 2018 en hausse de 10,3 M\$ ou 12,5% par rapport à 2017. Cette catégorie de dépenses comprend les frais pour le maintien des infrastructures et des équipements aéroportuaires, le coût des services d'exploitation impartis à l'externe, les honoraires juridiques et professionnels ainsi que les frais des technologies de l'information. L'augmentation de ces charges est notamment due aux mesures de mitigation pour assurer la fluidité des passagers dans un contexte de sous-capacité et aux initiatives pour bonifier l'expérience client.

## Biens et services publics

Les biens et les services publics comprennent le coût du matériel et des fournitures requises pour les opérations quotidiennes et, le carburant, les produits déglacants, l'électricité et les frais de chauffage. Ces derniers ont atteint 22,7 M\$ en 2018, en hausse de 1,6 M\$ ou 7,6% par rapport à 2017. Cette variation est principalement attribuable à une utilisation accrue des produits déglacants pendant les mois d'hiver.

## Autres charges d'exploitation

Les autres charges d'exploitation sont passées de 20,2 M\$ en 2017 à 22,9 M\$ en 2018, une augmentation de 2,7 M\$ ou 13,4%. Ces coûts comprennent notamment les frais de perception des FAA, les frais de publicité et de promotion, ainsi que les frais de formation et d'assurance. La hausse de cette catégorie de dépenses est principalement attribuable à l'augmentation des frais de perception des FAA versés aux compagnies aériennes et conséquente à la hausse du trafic de passagers et à l'augmentation tarifaire de ces derniers, à la signature d'ententes de partenariats afin de nouer une collaboration porteuse avec la communauté ainsi qu'aux frais de publicité pour promouvoir les parcs de stationnement et son système de réservation en ligne. Les transferts aux gouvernements qui comprennent le loyer à Transports Canada et les PERI, ont atteint 107,7 M\$ en 2018 et représentent 16,7% des revenus totaux (101,6 M\$ et 17,4%, respectivement en 2017).

## PERI

Les PERI ont diminué de 1,8 M\$ ou 4,5%, pour s'établir à 38,4 M\$ en 2018. Cette baisse est principalement liée à la révision des estimés de la valeur foncière des actifs d'ADM par Services publics et Approvisionnement Canada.

## Loyer à Transports Canada

Le loyer à Transports Canada s'est établi à 69,3 M\$, en hausse de 7,9 M\$ ou 12,9% par rapport à l'exercice 2017. Cette hausse est directement liée à l'augmentation des revenus d'ADM, le loyer étant calculé en fonction d'un pourcentage de ces derniers.

## Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles

L'amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles s'est élevé à 150,2 M\$ en 2018, ce qui représente une hausse de 11,1 M\$ ou 8,0% par rapport à l'exercice précédent. Cette hausse résulte principalement de la mise en service de projets complétés au cours de 2017 et 2018.

## Charges financières (nettes)

Les charges financières sont présentées nettes des produits financiers. Ces charges sont demeurées stables à 103,2 M\$ par rapport à 2017. Ce résultat s'explique par le fait que la dépense d'intérêts supplémentaire liée à l'émission de la série d'obligations N en avril 2017 est contrebalancée par les revenus d'intérêts générés par les surplus de liquidités.

## Excédent des produits par rapport aux charges

L'exercice terminé le 31 décembre 2018 s'est soldé par un excédent des produits par rapport aux charges de 68,2M\$ comparativement à 42,9 M\$ pour l'exercice 2017.

### Perspectives financières pour 2019

La projection de trafic de passagers pour 2019 s'établit à 20,3 M de passagers, soit une croissance de 4,5% comparative-ment à 2018. Après plusieurs années de forte croissance à Montréal-Trudeau, les projections pour 2019 restent favorables avec une capacité annoncée en croissance et le lancement de nouvelles routes, notamment celles vers Vienne (Austrian) et Raleigh (Air Canada). On prévoit ainsi une hausse du trafic international de 7,5%, et de 4,3% pour le secteur transfrontalier. Le secteur domestique devrait quant à lui croître à hauteur de 1,5%.

Par ailleurs, les investissements prévus dans les infrastructures aéroportuaires sont estimés à 400 M\$. En 2019, ADM poursuivra la réalisation des projets pour faire face au défi de capacité à Montréal-Trudeau, notamment en lien avec les stationnements, la salle à bagages domestique et internationale ainsi que le centre permanent de correspondance. De plus, ADM continuera les travaux de réhabilitation partielle et totale de certaines voies de circulation de la piste 06G-24D afin de les transformer en sorties rapides pour les aéronefs. Tous ces travaux seront réalisés en poursuivant l'exécution d'un programme rigoureux de maintien des actifs. Finalement, ADM entrevoit finaliser les négociations avec un « Construction Manager at Risk » (« CMAR ») pour la réalisation des travaux liés au programme de développement côté ville.

ADM a accès à suffisamment de sources de liquidités pour respecter ses obligations financières et procéder aux investissements requis.

De plus, ADM prévoit un BAIIA de 341 M\$ pour l'année financière 2019, représentant 49,2% des revenus prévus et ce, malgré les transferts aux gouvernements qui représentent près de 17% des revenus totaux.

### Normes internationales d'information financière («IFRS»)

Des nouvelles normes, interprétations des normes existantes et de nouveaux amendements ont été publiés et sont en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, notamment la nouvelle norme IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients*. Les états financiers consolidés d'ADM incluent l'application rétrospective de cette dernière et il n'y a eu aucun autre impact sur les états financiers consolidés d'ADM. La note 1 c) afférente aux états financiers consolidés décrit la nouvelle norme IFRS 15 ainsi que l'incidence de son application sur l'année 2017.

Le Bureau international des normes comptables continue de proposer des changements aux IFRS. La note 1 u) afférente aux états financiers décrit les normes, amendements et interprétations qui n'étaient pas encore en vigueur au 31 décembre 2018, mais applicables au 1<sup>er</sup> janvier 2019. Selon la direction, le seul changement devant affecter les états financiers consolidés au 31 décembre 2018 est l'application de la nouvelle norme IFRS 16, *Contrats de location*. L'ampleur de l'incidence de l'adoption rétrospective de cette nouvelle norme est également décrite à la note 1 u).



# Membres du conseil d'administration



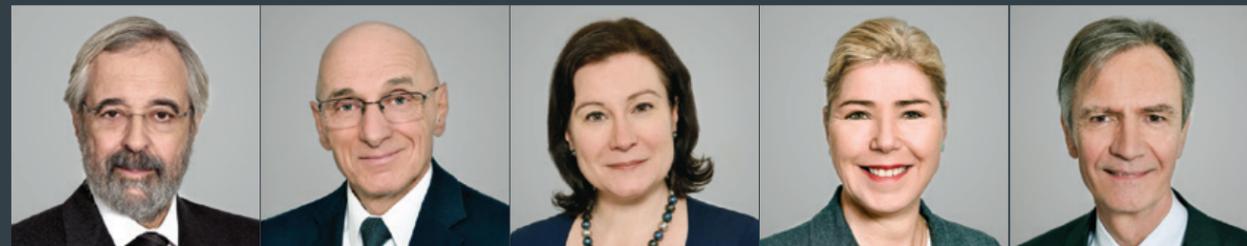
**Normand Legault**  
Président du Conseil  
Administrateur de sociétés

**Danielle Laberge**<sup>2</sup>  
Vice-présidente du Conseil  
Professeure titulaire, Université du Québec à Montréal

**Jean-Jacques Bourgeault**<sup>2</sup>  
Administrateur  
Administrateur de sociétés

**Marc G. Bruneau**<sup>2,4</sup>  
Administrateur  
Vice-président exécutif et associé,  
WhiteHaven Securities Inc

**Jean Pierre Desrosiers**<sup>2</sup>  
Administrateur  
Président du Comité d'audit  
Administrateur de sociétés



**José P. Dorais**<sup>1</sup>  
Administrateur  
Avocat, Dunton Rainville

**Yves Filion**<sup>3</sup>  
Administrateur  
Président, Consultation Yves Filion Inc.

**Hélène V. Gagnon**<sup>1</sup>  
Administrateur  
Présidente du Comité de gouvernance et des ressources humaines  
Vice-présidente, Affaires publiques et communications mondiales, CAE

**Mélanie Kau**<sup>1</sup>  
Administrateur  
Administrateur de sociétés

**Robert Lefebvre**<sup>3</sup>  
Administrateur  
Administrateur de sociétés



**Mario Messier**<sup>3</sup>  
Administrateur  
Président, Messier, Savard et Associés

**Danielle Poudrette**<sup>3</sup>  
Administrateur  
Présidente du Comité des immobilisations et d'environnement  
Administrateur de sociétés

**Suzanne Rancourt**<sup>3,4</sup>  
Administrateur  
Administrateur de sociétés

**Philippe Rainville**  
Administrateur  
Président-directeur général,  
Aéroports de Montréal

<sup>1</sup> Membre du Comité de gouvernance et des ressources humaines <sup>2</sup> Membre du Comité d'audit  
<sup>3</sup> Membre du Comité des immobilisations et d'environnement <sup>4</sup> Nomination de M. Marc. G. Bruneau, en vigueur le 3 mai 2018, et de M<sup>me</sup> Suzanne Rancourt, en vigueur le 8 février 2018

# Gouvernance

## 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 de divulgation et de gouvernance imposées à ces dernières en les adaptant à son statut de société sans capital-actions. Pour obtenir plus de détails, on peut consulter [admtl.com](http://admtl.com).

## Conseil d'administration

Le Conseil d'administration assume la responsabilité de la gérance d'ADM. Il exerce toute l'autorité et tous les pouvoirs, pose tous les actes et fait tout ce qu'ADM est autorisée à exercer ou à faire en vertu de la loi, de ses statuts ou de ses Règlements administratifs, à moins que la loi ou les Règlements n'exigent que ceux-ci ne soient exercés que par l'assemblée des membres d'ADM.

Le Conseil d'administration assume la responsabilité de la régie d'entreprise et de la reddition de comptes aux instances auxquelles ADM 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 d'ADM, le nom de trois (3) candidats dont le profil correspond aux compétences recherchées par le Conseil, et ce, pour chaque poste qui doit être pourvu. Ces organismes de mise en candidature, identifiés dans les Règlements administratifs d'ADM, 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 affaire à l'aéroport Montréal-Trudeau (2 postes). Le président-directeur général est administrateur d'ADM et le Conseil peut nommer un quinzième administrateur. Le mandat des administrateurs est d'une durée maximale

de trois (3) ans et est renouvelable pourvu 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 neuf occasions en 2018. Les aspects les plus importants du plan stratégique d'ADM ont été traités par ses membres. Les dossiers des investissements requis par la croissance du trafic de passagers à l'aéroport Montréal-Trudeau demeurent des enjeux importants et continuent de faire l'objet d'une attention particulière, tout comme l'approbation des contrats majeurs d'ADM et le suivi du dossier du REM.

## Comité d'audit

Le Comité d'audit joue un rôle essentiel dans la bonne gouvernance financière d'ADM, notamment au chapitre de la surveillance i) de la qualité, de l'intégrité et de la communication de l'information financière; ii) de la gestion administrative et des contrôles internes et des audits interne iii) et externe. Il appuie le Conseil d'administration et lui fait rapport périodiquement sur le résultat de ses travaux, notamment quant aux questions relatives aux affaires financières et aux audits interne et externe, de même que dans l'exercice de ses responsabilités à l'égard des régimes de retraite et dans l'acquiescement de ses obligations à ce sujet.

Plus particulièrement, le Comité d'audit révisé et recommande à l'approbation du Conseil les budgets annuels ainsi que les états financiers trimestriels et annuels. Il révisé les flux de trésorerie et recommande toute forme de financement requis par ADM. Il revoit les systèmes de comptabilité interne, les procédures et l'efficacité des contrôles financiers. Il s'assure de l'intégrité

de l'information financière d'ADM, de sa conformité aux normes comptables applicables ainsi que du respect des obligations d'ADM en vertu de son bail, de la réglementation et de toute plateforme de financement d'ADM. Ses autres responsabilités visent le plan d'audit, l'examen des résultats de l'audit externe, la nomination des auditeurs externes, les certificats de la direction, l'octroi des contrats sujets à l'approbation du Conseil et des contrats à revenus, ainsi que les politiques de délégation d'autorité, d'acquisition de biens et de services et d'octroi de contrats à revenus. En outre, le Comité établit un programme annuel d'audit interne, s'assure de son exécution et en examine le rapport. De plus, en ce qui concerne les régimes de retraite, le Comité veille à établir et à faire approuver les objectifs et stratégies afférents, à assurer une saine gouvernance et à maintenir des communications transparentes avec les intervenants, dont le Comité de retraite. Ce faisant, il prépare les dossiers décisionnels relatifs aux régimes de retraite et plus spécifiquement quant au plan de gouvernance, aux règles des régimes, à la gestion financière (placements et capitalisation) et à la conformité.

**Le Comité d'audit est composé de :**

**Jean Pierre Desrosiers (président du Comité)** ainsi que de **Jean-Jacques Bourgeault, Danielle Laberge et Marc G. Bruneau.**

## Comité des immobilisations et d'environnement

Le Comité des immobilisations et d'environnement appuie le Conseil d'administration notamment quant à l'approbation et à l'exécution du programme et des projets d'immobilisations et des projets majeurs, et de la gouvernance en matière de technologies de l'information.

Il supervise l'application de la politique environnementale d'ADM et reçoit les rapports relatifs aux incidents et risques environnementaux majeurs.

Il s'assure du suivi des risques d'entreprise sous sa responsabilité et fait rapport de ce suivi en temps opportun auprès du Conseil d'administration. Plus particulièrement, le Comité revoit et recommande pour adoption par le Conseil d'administration le programme, les projets d'immobilisations et leur enveloppe budgétaire. Il fait un suivi budgétaire des projets majeurs du Programme d'immobilisations approuvés par le Conseil d'administration, et fait un examen régulier de leur exécution et des risques liés à leur réalisation. Le Comité s'assure également de la stabilité et de la sécurité de l'architecture informatique et des services de télécommunication utilisés et offerts par ADM, ainsi que de la protection des actifs informatiques et des données.

En matière environnementale, le Comité reçoit la reddition de comptes relativement à la politique environnementale d'ADM. Il reçoit un rapport relativement aux incidents environnementaux majeurs, approuve les mesures correctives appropriées par le biais des recommandations de la direction ou d'experts retenus à cette fin, le cas échéant, et s'assure de l'implantation des suivis des mesures correctives recommandées par la direction d'ADM.

**Les membres du Comité des immobilisations et d'environnement sont :**

**Danielle Poudrette (présidente du Comité), Yves Filion, Robert Lefebvre, Mario Messier et Suzanne Rancourt.**

## Comité de gouvernance et des ressources humaines

Le Comité de gouvernance et des ressources humaines appuie le Conseil d'administration en matière de gouvernance et de déontologie et en regard des relations entre ADM, la communauté, les parties prenantes et les autorités politiques. Il examine, approuve et recommande, le cas échéant, l'approbation de politiques, pratiques et programmes relatifs à la gestion des ressources humaines et à la planification de la relève.

De façon plus détaillée, il appuie le Conseil d'administration et lui fait rapport périodiquement sur le résultat de ses travaux, notamment quant aux questions relatives<sup>1)</sup> à la gouvernance, y compris les pratiques de gouvernance d'ADM, le mode de fonctionnement et la taille du Conseil, les critères de sélection des administrateurs, le processus de communication et de consultation avec les organismes de mise en candidature, la rémunération des administrateurs, le code d'éthique et la politique de dénonciation des activités frauduleuses<sup>10)</sup>; aux communications et aux affaires publiques, en s'assurant que les politiques et stratégies sont aptes à maintenir la crédibilité et la bonne réputation d'ADM auprès de ses parties prenantes<sup>10)</sup>; aux ressources humaines, y compris les politiques et programmes de rémunération globale, la politique salariale annuelle, ainsi que la description des fonctions, la rémunération et l'évaluation de la performance du président-directeur général.

**Le Comité de gouvernance et des ressources humaines se compose des administrateurs suivants : Hélène V. Gagnon (présidente du Comité), José P. Dorais, et Mélanie Kau.**

## Comité consultatif communautaire

Le Comité consultatif communautaire appuie la direction d'Aéroports de Montréal. Il a comme mandat de soumettre, lorsque requis, des observations pertinentes à l'égard de tout projet ou de toute décision touchant les sujets mentionnés à la partie 9 des Règlements administratifs d'ADM. Le Comité se compose 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 de trois ans, renouvelable. En 2018, le Comité consultatif communautaire s'est réuni à une reprise et a discuté des grands enjeux d'ADM. Plus spécifiquement, le Comité s'est penché sur le dossier des investissements requis par la croissance du trafic de passagers et a continué à suivre l'évolution du dossier des accès à l'aéroport Montréal-Trudeau et à s'intéresser aux grands projets d'immobilisations d'ADM. La composition du Comité a été revue à la fin de l'année 2018.

## Les membres du Comité consultatif communautaire

**Eve Paré** (présidente du Comité) Association des hôtels du Grand Montréal **François Alepin** Club des Professionnels du Transport Québec **Paul Arseneault** Chaire de tourisme Transat, UQAM **Pierre Bellerose** Tourisme Montréal **Suzanne Benoît** Aéro Montréal **Ghislain Bilodeau** FADOQ **Mario Boily** Ville de Mirabel **Hubert Bolduc** Montréal International **Robert Bourbeau** Ville de Dorval **Geneviève Brault-Sabourin** Chambre de commerce et d'industrie de Mirabel **Cameron Charlebois** Bureau du développement et de la planification des campus, Université McGill **France Dionne** Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec **Yves-Thomas Dorval** Conseil du patronat du Québec **Véronique Doucet** Ville de Montréal **Céline Huot** Chambre de commerce du Montréal métropolitain **Joseph Huza** Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal **André Leclerc** Kéroul **Denis Leclerc** Écotech **Selena Lu** Jeune Chambre de commerce de Montréal **Robert Mercure** Palais des congrès de Montréal **Catherine Morency** Chaire Mobilité, Polytechnique Montréal **Thomas Mulcair** Jour de la Terre **François Pépin** Trajectoire Québec **Véronique Proulx** Manufacturiers et Exportateurs du Québec **Martin Roy** Regroupement des événements majeurs internationaux **Sylvie Séguin** Chambre de commerce et d'industrie Saint-Laurent - Mont-Royal **Pierre Tremblay** ing., Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec.



## Rémunération des administrateurs pour l'année 2018

Nom	Présences Conseil d'administration	Présences Comité d'audit	Présences Comité des immobilisations et d'environnement	Présence Comité de gouvernance et des ressources humaines	Honoraires	Jetons	Total
Jean-Jacques Bourgeault	9	6			18 000 \$	23 250 \$	41 250 \$
Marc G. Bruneau <sup>1</sup>	7	1			12 000 \$	11 250 \$	23 250 \$
Jean Pierre Desrosiers Président du Comité d'audit	9	6			24 500 \$	21 750 \$	46 250 \$
José P. Dorais	9			10	18 000 \$	25 500 \$	43 500 \$
Yves Filion	8		5		18 000 \$	20 250 \$	38 250 \$
Hélène V. Gagnon Présidente du Comité de gouvernance et des ressources humaines	9			10	22 333 \$	27 000 \$	49 333 \$
Mélanie Kau	7			10	18 000 \$	24 000 \$	42 000 \$
Danielle Laberge Vice-présidente du Conseil	9	6		1	18 000 \$	21 750 \$	39 750 \$
Robert Lefebvre	9		6		18 000 \$	23 250 \$	41 250 \$
Normand Legault Président du Conseil	8	5	5	9	110 000 \$	---	110 000 \$
Mario Messier	7		5		18 000 \$	17 250 \$	35 250 \$
Danielle Poudrette Présidente du Comité des immobilisations et d'environnement	9		6		23 417 \$	23 250 \$	46 667 \$
Philippe Rainville	9	6	5	10	---	---	---
Suzanne Rancourt <sup>2</sup>	9		5		16 500 \$	20 250 \$	36 750 \$
<b>TOTAL</b>					<b>334 750 \$</b>	<b>258 750 \$</b>	<b>593 500 \$</b>

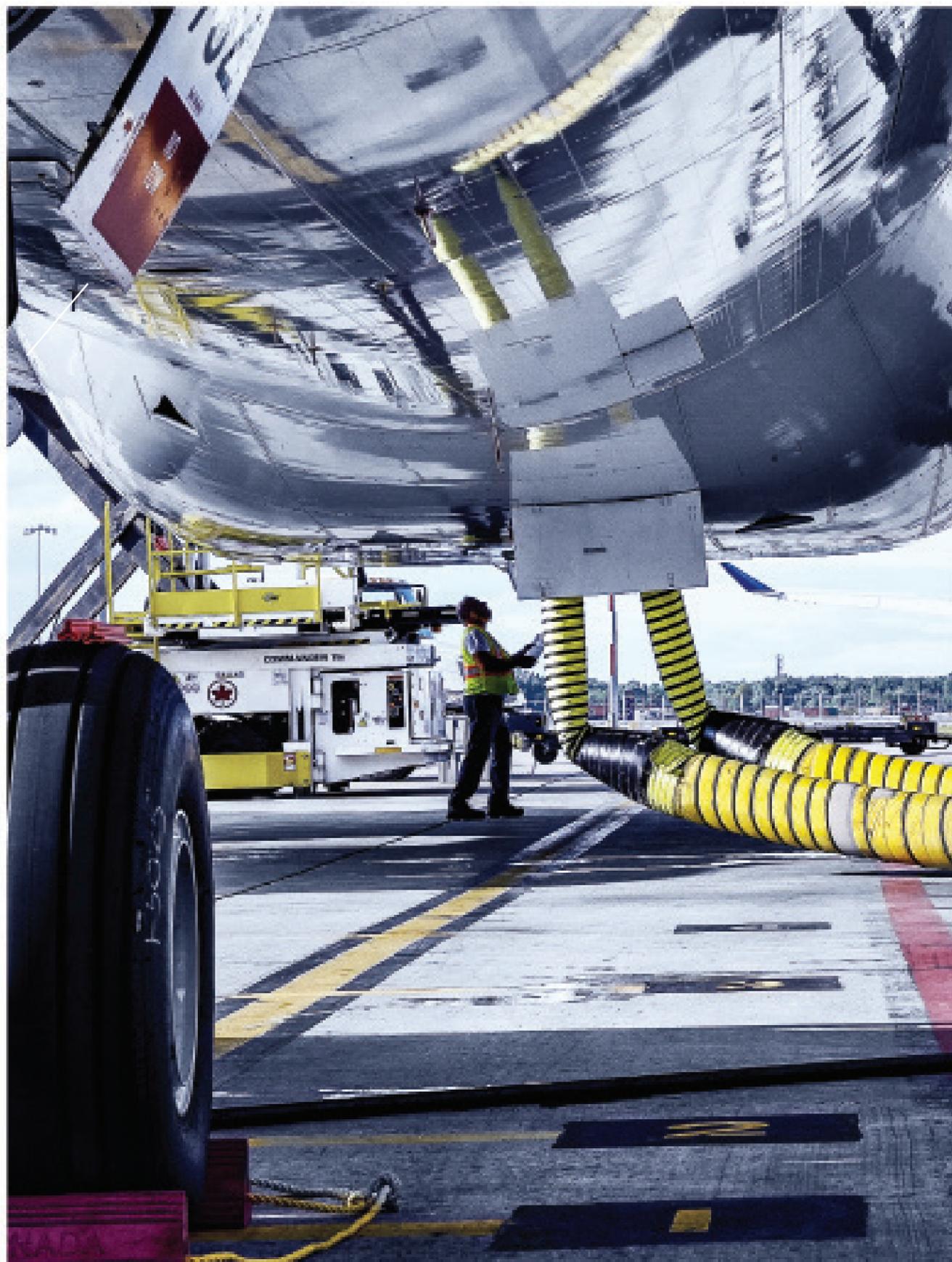
<sup>1</sup> Début du mandat de M. Marc G. Bruneau: 3 mai 2018.  
<sup>2</sup> Début du mandat de M<sup>me</sup> Suzanne Rancourt: 8 février 2018.

### Rémunération des dirigeants

Le salaire annuel du président et des autres membres du comité de gestion varie de 160 000 \$ à 410 400 \$. De plus, une somme de 849 134 \$ a été payée à titre de bonis de performance.

### Administrateurs membres du conseil d'une société «émetteur assujéti»

Hélène V. Gagnon, Hydro-Québec; Mélanie Kau, Alimentation Couche-Tard Inc.; Normand Legault, Cogeco Inc.; Suzanne Rancourt, WSP Global inc.



# Revue stratégique 2019-2023

## Réussir la croissance

La revue stratégique 2019-2023 consiste en une mise à jour de la planification stratégique 2018-2022, qui avait été le fruit d'un travail exhaustif d'analyse et de consultation, à la suite de la formation d'un nouveau comité de gestion au sein d'Aéroports de Montréal.

# Revue stratégique

L'an dernier, ADM exprimait sa volonté de «réussir la croissance» en adaptant progressivement la capacité de YUL à l'augmentation du nombre de passagers. La planification stratégique 2019-2023 confirme la validité de la feuille de route détaillée dans le plan 2018-2022 et la solidité des projections de croissance et hypothèses financières alors énoncées. L'approche élaborée par ADM est rigoureuse et modulaire, permettant d'adapter le programme d'investissement aux besoins réels et à l'évolution de ceux-ci.

## Priorité

La priorité d'ADM demeure l'adaptation progressive de la capacité de YUL à répondre à la croissance de l'achalandage, qui demeure vigoureuse, tout en maintenant le plus haut niveau de qualité de service aux voyageurs. Cette priorité stratégique repose sur les six axes d'opération énoncés l'an dernier : clients, compétitivité, communauté, culture, développement durable et gouvernance.

## Défis de la capacité

### Capacité opérationnelle

En douze mois, la croissance soutenue du trafic a continué de mettre sous pression notre capacité (stationnements et débarcadère, hall d'attente, enregistrement, contrôle de bagages, carrousels à bagages). ADM aborde cette situation de deux façons :

- Structurellement, ADM entreprend les travaux de construction visant à répondre aux défis en ajoutant de la capacité (ex. : stationnements, débarcadère);
- Opérationnellement, ADM libère de la capacité et assure une expérience client de qualité par l'utilisation de nouvelles technologies et une gestion plus fine (ex. : analyse des parcours clients, amélioration de l'affichage, etc.).

La préparation des travaux côté ville pour bonifier l'accès à l'aérogare a progressé, avec l'organisation d'un bureau de projet et la sélection d'un économiste en construction. Trois dates clés marqueront la séquence de travaux :

- Printemps 2019 : octroi du contrat de gérance de construction et révision du phasage des travaux;
- Début 2020 : mise en service du stationnement P4;
- Fin 2023 : ouverture de la station du REM.

Les travaux côté air sont amorcés et comportent plusieurs infrastructures à modifier et à construire sur la période 2018-2028 :

- Travaux préliminaires en fonction de la construction d'une nouvelle jetée;
- Sorties rapides;
- Voies de circulation parallèles et transversales;
- Baies d'attente à doubler.

Une décision finale sur le programme de développement côté air devra être prise au cours des prochaines années.

## Capacité financière

### Programme de développement côté ville

La capacité financière d'ADM permet le financement des projets réglant les défis de capacité et sans devoir faire appel à un financement alternatif, ce qui inclut :

- La construction de la station du REM, les débarcadères, le YULtransit;
- L'ajout de places de stationnement;
- Le déplacement de la façade.

La décision relative à l'ajout du projet Signature (nuage, observatoire, bureaux, lisière de bois autour des stationnements) devra être prise vers 2025; elle sera conditionnelle à l'atteinte de la croissance de passagers anticipée.



### Projets de développement côté air

Les investissements dans la nouvelle jetée deviendront nécessaires pour accueillir le nombre croissant de passagers d'ici 2035.

Les projets de développement côté air comprennent :

- Une nouvelle jetée éloignée ajoutant des portes d'embarquement;
- Un raccordement entre la jetée éloignée et l'aérogare existante, procurant de l'espace pour une nouvelle salle à bagages, des portes d'embarquement additionnelles et l'ajout d'offres commerciales, permettant d'avoir la capacité nécessaire pour faire face à la demande en 2035.

La réalisation de ces projets nécessite qu'ADM analyse les différentes options de financement afin de minimiser le plus possible les augmentations de frais pour les passagers. Dans tous les scénarios envisagés, ADM respectera le seuil maximum d'endettement lui permettant de maintenir une cote de crédit A2 et aura entièrement payé sa dette plusieurs années avant l'échéance du bail liant ADM et Transports Canada.

Le défi de capacité est central, mais le succès d'ADM repose tout autant sur la capacité de l'organisation à maintenir un très haut niveau de qualité de service et à offrir aux voyageurs une expérience unique qui sera à la hauteur de la réputation extraordinaire de Montréal. Bien construire, absolument, mais «raviger et enchanter» aussi. Ce sont les deux facettes indissociables du développement d'ADM qui se réunissent dans une culture de service qui rallie toute l'entreprise et qui rayonne jusque chez les employés de la communauté aéroportuaire.

# Comité de gestion

## Les membres du comité

**Martin Massé**, vice-président, Affaires publiques,  
**Pierre Loyer**, vice-président, Infrastructures  
aéroportuaires, **Sylvain Choinière**, vice-président,  
Affaires juridiques et secrétaire corporatif, **Charles  
A Gratton**, vice-président, Services commerciaux  
et développement immobilier, **Philippe Rainville**,  
président-directeur général, **Ginette Maillé, CPA, CA**,  
vice-présidente, Finances et administration et chef de la  
direction financière, **Stéphane Lapierre**, vice-président,  
Exploitation et développement aérien, **Joanne  
Bergeron**, vice-présidente, Ressources humaines et  
vice-présidente, Développement durable



# Transparence

## Reddition de comptes

Aéroports de Montréal a pour principes 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. ADM rend compte de son administration de diverses façons, soit :

- En publiant un rapport annuel qui contient, outre les états financiers audités, des renseignements particuliers relatifs à la régie d'entreprise, à la rémunération des administrateurs et dirigeants, et aux dérogations à la politique d'acquisition de biens et services;
- En publiant des communiqués à l'instar des sociétés cotées en bourse;
- En tenant une assemblée annuelle publique;
- En tenant une rencontre annuelle avec chacun des organismes de mise en candidature;
- En respectant les exigences financières des prêteurs obligataires et du syndicat bancaire.

ADM effectue également une tournée annuelle des conseils de ville ou d'arrondissement des collectivités environnantes, dont ceux de Dorval, Pointe Claire et Saint Laurent.

## Consultation

En sus du travail effectué avec le Comité consultatif communautaire, ADM 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 respectivement par la Ville de Montréal (1), les villes de Dorval, Pointe Claire et l'arrondissement Saint Laurent (1 chacun), Transports Canada (1), le Gouvernement du Québec (1), NAV CANADA (1), les sociétés aériennes (3) et Aéroports de Montréal (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 Aéroports de Montréal, notamment quant au développement des infrastructures requises par l'offre grandissante de services aériens. Comité des exploitants de l'aéroport Regroupant des membres de la direction d'Aéroports de Montréal, des chefs d'escale de transporteurs, des représentants des services d'inspection fédéraux, de NAV CANADA, des manutentionnaires et d'autres fournisseurs de services à l'aviation, ce comité veille à la coordination des activités aéroportuaires.

### Plan directeur

La mise à jour du Plan directeur de l'un et l'autre aéroport est requise tous les 10 ans et doit faire l'objet de consultations auprès de divers groupes selon ce qu'Aéroports de Montréal juge approprié, incluant les municipalités de Montréal, de Mirabel et le Comité consultatif communautaire. Une fois les commentaires reçus, la mise à jour doit ensuite être déposée auprès du ministre des Transports du Canada. Les plans directeurs de YUL et YMX ont fait l'objet de consultations en 2013 et ont été déposés auprès du ministre des Transports du Canada. Ces plans couvrent la période 2013-2033.

### Plan d'utilisation des sols

Un plan de consultations doit être déposé auprès de Transports Canada préalablement à toute modification du plan d'utilisation des sols. Ces consultations doivent être effectuées auprès du Comité consultatif communautaire ainsi qu'auprès de divers autres organismes, instances et ministères selon ce qu'Aéroports de Montréal juge approprié. Une demande d'approbation des modifications envisagées doit ensuite être déposée auprès du ministre des Transports du Canada.

### Information

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

- En consultant le site Web d'Aéroports de Montréal à l'adresse [admtl.com](http://admtl.com);
- En composant les numéros des renseignements généraux (514 633-3333 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](mailto:yulclientele@admtl.com));
- En communiquant par écrit avec les Affaires publiques.

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 2 300 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 administratifs et à la Politique d'Acquisition de biens et services d'Aéroports de Montréal, tous les contrats supérieurs à 110 000\$ doivent faire l'objet d'un appel d'offres ouvert, à moins que le signataire autorisé, 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.

**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 des personnes.

**B.**  
Lorsque la technologie acquise demeure la propriété du fournisseur, est sous brevet ou licence ou que l'expérience et l'expertise spécialisée du fournisseur sont quasi exclusives ou lorsque le maintien d'une source d'approvisionnement est indispensable compte tenu d'investissements importants déjà effectués pour établir un standard.

## Contrats de 1 M\$ et plus:

Valeur du contrat	Entreprise	Nature du contrat	Motif
20 059 117\$	L.A. Hébert Itée	Réhabilitation des voies de circulation B1, B3 et piste 06G-24D et reconstruction de la voie rapide E	A
13 190 534\$	Corps canadien des commissionnaires	Services de sûreté aéroportuaire - Bloc côté piste - CNP-V	B
4 632 591\$	Corps canadien des commissionnaires	Ressources pour le service aux passagers à la ligne d'inspection primaire	B
3 900 000\$	Eurovia Québec Construction inc.	Réfection des chaussées, pistes, voies de circulation et tabliers	A
3 900 000\$	Cobus Industries LP	Acquisition de véhicules pour l'embarquement de passagers	B
3 571 674\$	Engie Services inc.	Modification du système de manutention de bagages pour la réintroduction des bagages entreposés temporairement	B
1 858 000\$	J. A. Larue inc.	Acquisition de 2 souffleuses Larue	B
1 586 302\$	Alstef Canada inc.	Augmentation de la capacité de la salle à bagages été 2018	B

## Contrats de moins de 1 M\$:

### Motif de dérogation A - Entreprise (contrat)

Dell Canada inc. (Ordinateurs portables), Gil Goyette Architecture Conseil inc. (Programme d'agrandissement de l'aérogare), Les constructions Serbec inc. (Aménagement du point de fouille), J.A.D. Construction Rénovation inc. (Bloc sanitaire), Helios, the Aviation Consultancy of Egis (Soutien climat sonore), Verde GSE JBT (Acquisition de PCA's), La corporation d'Urgences-santé (Service ambulancier), Macogep inc. (Structure de gouvernance, programme de travaux côté ville), KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L. (Auditeurs externes), Dataglobe inc. (Systèmes d'alimentation sans coupure), Cima + S.E.N.C. (Accompagnement BIM/VDC), Five Services inc. (Réhabilitation des couronnes mobiles, système de levage des hauts-mâts), PricewaterhouseCoopers LLP/srl/sencrl (Sélection d'un gérant de construction, programme côté ville), Eurovia Québec Construction inc. (Sécurisation des chaussées dans les salles à bagages/Breezways), DRL Beaudoin Équipement inc. (Lames, sabots et couteaux pour véhicules lourds), Copenhagen Optimization (Gestion de la capacité des passagers), De Mathieu & Bard inc. (Réfection de la rampe ouest du stationnement étagé), Optiqo inc. (Outil de gestion Prestataire), Zendesk inc. (Outil de gestion des plaintes et commentaires), GSS inc. (Soutien, simulation pour l'intégration système de détection d'explosifs).

### Motif de dérogation B - Entreprise (contrat)

Bédard Ressources inc. (Inspections sanitaires), Jaquith Industries inc. (Réhabilitation des voies de circulation), Daifuku Logan Ltd. (Ajout d'un carrousel à bagages, modifications des convoyeurs), Motorola (Caméras corporelles), Services Matrec inc. (Blocs sanitaires), Precise Parklink (Équipements pour stationnement), Groupe Createch (Implantation Success Factors et entretien SAP), Groupe Nexio inc. (Soutien applicatif et évolutif SharePoint), Alstef Canada inc. (Transport des bagages et agrandissement du point de fouille), Engie Services inc. (Ajout d'un carrousel à bagages et solution de gestion des bagages), Mobile Maestria (Services sans-fil et appareils mobiles), BBA Inc. (Système de gestion et de protection du réseau électrique), DP Solutions d'impression inc. (Papier pour étiquettes à bagages), Bell Canada inc. (Évolution réseau et téléphonie, acquisition commutateurs Cisco et protection données F5 network), Groupe Géomatik (Services professionnels d'arpentage), Toyota Gabriel St-Laurent (Véhicules hybrides), Team Eagle Ltd (Équipement de test de freinage et tracteur multifonction), Cubex Ltd (Balais de rue), JLD Laguë (Tracteur John Deer), Régulvar inc. (Lot 32 - Régulation - Construction d'un centre de correspondance), Nortrax Québec inc. (Chargeurs sur roues), Artopex inc. (Mise à niveau de fauteuils Passenger), Services Techniques Industriels Marchand inc. (Fabrication de supports PCA et Boom Air), Siemens Canada Ltd (Télésurveillance et caméras), Kenworth Montréal (Camion lourd), Black & McDonald Itée (Climatiseur/chauffage pour VTP), ADB Safegate Canada inc. (Système de contrôle du balisage des pistes et voies de circulation), Équipement Simard inc. (Camions épandeurs), Jaquith Industries inc. (Composantes des boîtes de lumières), Bruël & Kjaer (Gestion du climat sonore), Maintenance 2 frères enr. (Entretien des chariots à bagages et poteaux de contrôle de foule), Groupe Edgenda (Audit du SGE et du SGS), Publitech inc. (Envoi de courriels ciblés marketing), United Rotary Brush Corporation (Brosses de balais piste et rue), Construction Chartel inc. (Construction du salon Chinese Transit Program).



# États financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2018

# Rapport de la direction

La direction de la Société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers consolidés présentés dans son rapport annuel.

Ces états financiers consolidés ont été préparés selon les Normes internationales d'information financière (les «IFRS») au moyen des méthodes comptables détaillées présentées dans les notes afférentes. Ils comprennent nécessairement des montants déterminés sur une base de critères acceptables à l'aide d'estimations justifiables et raisonnables de la direction. Les informations financières présentées ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à celles des états financiers consolidés.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la Société maintient des systèmes de contrôles internes efficaces et de qualité pour la comptabilisation de l'information financière et la gestion des biens, tout en s'assurant que les coûts sont raisonnables. Ces systèmes lui donnent l'assurance que l'information financière est pertinente, précise et fiable et que les actifs de la Société sont correctement comptabilisés et bien protégés.

Les auditeurs indépendants, KPMG, ont audité les états financiers consolidés de la Société. Leur rapport indique l'étendue de leur audit ainsi que leur opinion sur les états financiers consolidés.

Le Comité d'audit du Conseil d'administration se réunit périodiquement avec les auditeurs indépendants et avec la direction pour examiner l'étendue de l'audit et pour évaluer les comptes rendus de l'audit. Les états financiers consolidés ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration, par suite d'une recommandation du comité d'audit.

Le président-directeur général,



**PHILIPPE RAINVILLE**, CPA, CA

La vice-présidente aux finances et à l'administration,



**GINETTE MAILLÉ**, CPA, CA

Le 14 mars 2019

## ÉTATS FINANCIERS

- 59 État consolidé de l'actif net
- 60 État consolidé du résultat global
- 61 État consolidé de l'évolution de l'actif net
- 62 État consolidé des flux de trésorerie
- 63 Notes afférentes aux états financiers consolidés

# Rapport des auditeurs indépendants

aux administrateurs d'Aéroports de Montréal

## OPINION

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés d'Aéroports de Montréal (l'«entité»), qui comprennent :

- l'état consolidé de l'actif net au 31 décembre 2018;
- l'état consolidé du résultat global pour l'exercice clos à cette date;
- l'état consolidé de l'évolution de l'actif net pour l'exercice clos à cette date;
- l'état consolidé des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date;
- ainsi que les notes afférentes, y compris le résumé des principales méthodes comptables; (ci-après, les «états financiers»).

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée de l'entité au 31 décembre 2018, ainsi que de sa performance financière consolidée et de ses flux de trésorerie consolidés pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

## FONDEMENT DE L'OPINION

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section «**Responsabilités des auditeurs à l'égard de l'audit des états financiers**» de notre rapport des auditeurs.

Nous sommes indépendants de l'entité conformément aux règles de déontologie qui sont pertinentes pour notre audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités qui nous incombent selon ces règles.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

## RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION ET DES RESPONSABLES DE LA GOUVERNANCE À L'ÉGARD DES ÉTATS FINANCIERS

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux IFRS, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'entité à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'entité ou de cesser son activité, ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle. Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de l'entité.

## RESPONSABILITÉ DES AUDITEURS À L'ÉGARD DE L'AUDIT DES ÉTATS FINANCIERS

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport des auditeurs contenant notre opinion.

L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister.

Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs, et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit.

*KPMG A.R.L. / S.E.N.C.R.L.*

Montréal, Canada  
Le 14 mars 2019

\*CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique n° A122264

En outre:

- nous déterminons et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs; concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques; et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;

- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité;

- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations afférentes fournies par cette dernière;

- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité de l'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'entité à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport des auditeurs sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport des auditeurs. Toutefois, des événements ou des situations futurs pourraient amener l'entité à cesser son exploitation;

- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;

- nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit, et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

## État consolidé de l'actif net

31 décembre 2018, avec informations comparatives de 2017 (en milliers de dollars canadiens)

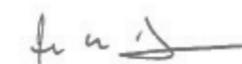
	Note	31 décembre 2018	31 décembre 2017
			(note 1 c))
<b>ACTIFS</b>			
<b>Courants</b>			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		193 759 \$	193 125 \$
Encaisse affectée	2	55 492	54 978
Créances clients et autres débiteurs	3	34 358	36 956
Stocks		6 525	6 252
		<b>290 134</b>	291 311
<b>Non courants</b>			
Immobilisations corporelles	4	2 195 364	2 125 030
Débiteurs		1 729	19 138
Autres actifs		28 439	25 733
		<b>2 225 532 \$</b>	2 169 901 \$
		<b>2 515 666 \$</b>	2 461 212 \$
<b>PASSIFS</b>			
<b>Courants</b>			
Dettes fournisseurs et autres créditeurs		163 938 \$	165 442 \$
Portion courante des obligations à long terme et obligations en vertu de contrats de location-financement	7 et 8	13 020	11 311
Provisions	9	8 931	9 587
Autres avantages du personnel	10	13 771	12 153
Produits reportés		3 741	4 321
		<b>203 401</b>	202 814
<b>Non courants</b>			
Obligations à long terme	7	1 999 949	2 011 424
Obligations en vertu de contrats de location-financement	8	18 830	19 163
Passif au titre de la retraite	10	28 298	31 244
Produits reportés		46 054	51 715
		<b>2 093 131</b>	2 113 546
Engagements	17		
<b>ACTIF NET</b>			
Actif net de la Société		219 134	144 852
		<b>2 515 666 \$</b>	2 461 212 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Au nom du Conseil d'administration, ces états financiers consolidés ont été approuvés le 14 mars 2019.



**NORMAND LEGAULT**, administrateur



**JEAN PIERRE DESROSIERS**, administrateur

## État consolidé du résultat global

Exercice clos le 31 décembre 2018, avec informations comparatives de 2017 (en milliers de dollars canadiens)

	Note	2018	2017
			(note 1 c)
<b>PRODUITS</b>			
Activités aéronautiques		<b>228 494 \$</b>	214 426 \$
Frais d'améliorations aéroportuaires (« FAA »)	13	<b>215 081</b>	179 877
Stationnements et transports au sol		<b>92 290</b>	86 761
Concessions		<b>59 884</b>	54 303
Immobiliers		<b>47 328</b>	45 959
Autres produits		<b>1 944</b>	1 560
	12	<b>645 021</b>	582 886
<b>CHARGES</b>			
Salaires et charges sociales	10	<b>77 169</b>	72 295
Entretien et services		<b>92 883</b>	82 560
Biens et services publics		<b>22 669</b>	21 108
Frais de perception des FAA		<b>8 770</b>	7 347
Autres charges d'exploitation		<b>14 210</b>	12 882
Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités		<b>38 366</b>	40 203
Loyer à Transports Canada	5	<b>69 307</b>	61 404
Amortissement des immobilisations corporelles		<b>147 574</b>	139 066
Dépréciation des immobilisations corporelles		<b>2 708</b>	-
		<b>473 656</b>	436 865
Charges financières	12	<b>107 279</b>	105 462
Produits financiers		<b>(4 086)</b>	(2 357)
		<b>103 193</b>	103 105
		<b>576 849</b>	539 970
<b>EXCÉDENT DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES</b>		<b>68 172 \$</b>	42 916 \$
<b>Autres éléments du résultat global</b>			
<b>Poste qui ne sera pas reclassé ultérieurement à l'excédent des produits par rapport aux charges</b>			
Avantages postérieurs à l'emploi			
<i>Gains ou pertes actuariels des régimes à prestations définies</i>		<b>5 024 \$</b>	(21 788) \$
<b>Poste qui sera reclassé ultérieurement à l'excédent des produits par rapport aux charges</b>			
Couverture de flux de trésorerie			
Reclassement à l'excédent des produits par rapport aux charges	12	<b>1 086</b>	1 086
		<b>6 110</b>	(20 702)
<b>RÉSULTAT GLOBAL</b>		<b>74 282 \$</b>	22 214 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

## État consolidé de l'évolution de l'actif net

Exercice clos le 31 décembre 2018, avec informations comparatives de 2017 (en milliers de dollars canadiens)

	Note	2018	2017
<b>Solde au début de l'exercice</b>			
Solde déjà établi		<b>143 512 \$</b>	124 523 \$
Modifications comptables	1 c)	<b>1 340</b>	(1 885)
Solde redressé		<b>144 852</b>	122 638
Excédent des produits par rapport aux charges		<b>68 172</b>	42 916
Autres éléments du résultat global		<b>6 110</b>	(20 702)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>		<b>219 134 \$</b>	144 852 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

# État consolidé des flux de trésorerie

Exercice clos le 31 décembre 2018, avec informations comparatives de 2017 (en milliers de dollars canadiens)

	Note	2018	2017
<b>FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>			
Excédent des produits par rapport aux charges		68 172 \$	42 916 \$
Ajustements pour :			
Amortissement des immobilisations corporelles		147 574	139 066
Dépréciation des immobilisations corporelles		2 708	-
Amortissement des avantages incitatifs relatifs aux baux		1 800	1 202
Variation des produits reportés		(6 241)	(8 713)
Loyer à Transports Canada	5	277	-
Charge de retraite		10 578	8 895
Charges financières		107 279	105 354
Produits financiers		(3 950)	(2 357)
		<b>328 197</b>	286 363
Contributions au régime de retraite		(8 500)	(13 644)
Variation des éléments du fonds de roulement	14	12 114	6 880
		<b>331 811</b>	279 599
<b>FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>			
Produit tiré des prélèvements aux termes de la facilité de crédit	6	-	77 000
Remboursement des prélèvements aux termes de la facilité de crédit	6	-	(86 000)
Augmentation des obligations à long terme	7	-	250 000
Frais d'émission d'emprunts	7	-	(1 735)
Remboursement des obligations à long terme et des obligations en vertu de contrats de location-financement		(11 311)	(9 838)
Encaisse affectée		(514)	(433)
Intérêts payés		(110 794)	(107 062)
		<b>(122 619)</b>	121 932
<b>FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>			
Autres actifs non courants		408	(16 434)
Acquisition d'immobilisations corporelles		(213 625)	(219 317)
Produits découlant de la cession d'immobilisations corporelles		10	-
Intérêts reçus		4 649	2 521
		<b>(208 558)</b>	(233 230)
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		634	168 301
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice		193 125	24 824
<b>TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE</b>		<b>193 759 \$</b>	193 125 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

Aéroports de Montréal («ADM») a été constituée le 21 novembre 1989 à titre de corporation sans capital-actions en vertu de la Partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes*. Son siège social, qui est aussi son établissement d'affaires principal, est situé au 800, place Leigh-Capreol, bureau 1000, Dorval (Québec) H4Y 0A5, Canada.

ADM et sa filiale (la «Société») sont responsables de la gestion, de l'exploitation et du développement 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 une 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; et
- Maintenir une cohabitation harmonieuse avec le milieu, en particulier quant à la protection de l'environnement.

ADM possède une participation en propriété exclusive dans sa filiale, Aéroports de Montréal Capital inc. («ADMC»).

Celle-ci agit comme partenaire d'investissement et de financement ou à titre de conseiller dans des projets liés directement ou indirectement à la gestion des aéroports.

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Les principales méthodes comptables ayant servi à la préparation des présents états financiers consolidés sont résumées ci-dessous:

### A) Déclaration de conformité

Les états financiers consolidés ont été préparés selon les méthodes comptables énoncées par les Normes internationales d'information financière («IFRS») en vigueur au 31 décembre 2018. Certaines informations comparatives ont été reclassées afin qu'elles soient conformes à la présentation des états financiers consolidés de l'exercice à l'étude.

La publication des états financiers consolidés a été approuvée par le Conseil d'administration le 14 mars 2019.

### B) Base d'évaluation

Ces états financiers consolidés sont préparés selon la méthode du coût historique, à l'exception de certains instruments financiers évalués à la juste valeur ainsi que le passif au titre de la retraite qui est évalué comme il est décrit dans la section «Avantages postérieurs à l'emploi». Le coût historique est généralement la juste valeur de la contrepartie donnée pour acquérir des actifs.

Ces états financiers consolidés sont exprimés en dollars canadiens arrondis au millier le plus près.

### C) Modifications apportées aux méthodes comptables

De nouvelles normes, amendements et interprétations des normes existantes ont été publiés et sont en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Les modifications apportées aux méthodes comptables et leur incidence sur les états financiers consolidés sont les suivantes :

IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients*

En mai 2014, l'International Accounting Standards Board («IASB») a publié l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, qui remplace l'IAS 11, *Contrats de construction* et l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, ainsi que les interprétations correspondantes. Cette nouvelle norme propose un modèle à cinq étapes qui pose comme principe fondamental que l'entité doit comptabiliser les produits des activités ordinaires de manière à montrer que les obligations de prestation sont remplies, et à quel montant de contrepartie l'entité s'attend à avoir droit en échange de ces biens ou services. La comptabilisation des produits se fait soit à un moment précis, soit progressivement. Ceci a pour objectif de fournir une divulgation plus informative et pertinente aux utilisateurs des états financiers.

La Société a adopté l'IFRS 15 dans ses états financiers consolidés de la période annuelle ouverte le 1<sup>er</sup> janvier 2018 et elle a appliqué les exigences de la norme de façon rétrospective avec retraitements des données de la période correspondante.

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### C) Modifications apportées aux méthodes comptables (suite)

IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients* (suite)

Aux termes de l'IAS 18, les produits étaient évalués à la juste valeur de la contrepartie reçue ou à recevoir par la Société pour les services fournis, déduction faite des rabais et remises.

Aux termes de l'IFRS 15, certains programmes incitatifs et promotionnels mis en place par la Société pour assurer le développement de la desserte aérienne confèrent un droit significatif au client. La Société comptabilise les produits au moment où ces services sont fournis.

Le tableau suivant présente un sommaire de l'incidence de l'adoption rétrospective de l'IFRS 15 sur les états financiers consolidés de la Société :

	31 décembre 2017		
	Tels que présentés	Retraitement IFRS 15	Tels que retraités
<b>Actifs courants</b>			
Créances clients et autres débiteurs	27 477 \$	9 479 \$	36 956 \$
<b>Passifs courants</b>			
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	155 963	9 479	165 442
Produits reportés	5 661	(1 340)	4 321
<b>Actif net</b>			
Actif net de la Société	143 512	1 340	144 852
<b>Produits</b>			
Activités aéronautiques	211 201	3 225	214 426
<b>Excédent des produits par rapport aux charges</b>	39 691	3 225	42 916

	1 <sup>er</sup> janvier 2017		
	Tels que présentés	Retraitement IFRS 15	Tels que retraités
<b>Actifs courants</b>			
Créances clients et autres débiteurs	29 628 \$	7 058 \$	36 686 \$
<b>Passifs courants</b>			
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	144 188	7 058	151 246
Produits reportés	5 661	1 885	7 546
<b>Actif net</b>			
Actif net de la Société	124 523	(1 885)	122 638

Puisque l'incidence de l'adoption de l'IFRS 15 sur l'état consolidé de l'actif net se limite aux éléments mentionnés ci-haut, un état consolidé de l'actif net au 1<sup>er</sup> janvier 2017 n'a pas été présenté dans les états financiers consolidés de la Société.

En raison de l'adoption initiale de l'IFRS 15, la Société a mis à jour ses méthodes comptables pour la constatation des produits. Les principales sources de produits de la Société se composent de revenus générés par les activités aéronautiques, les FAA, les stationnements et transports au sol, les concessions, l'immobilier ainsi que les revenus provenant des autres activités.

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### C) Modifications apportées aux méthodes comptables (suite)

IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients* (suite)

Une obligation de prestation est une promesse contractuelle de fournir un bien ou un service distinct à un client. Le prix de transaction est établi en fonction du montant de la contrepartie établie au contrat, y compris une contrepartie variable estimative dans la mesure où il est hautement probable qu'il n'y aura pas d'ajustement important à la baisse ultérieurement. La contrepartie variable est habituellement tirée d'incitatifs sous forme de rabais et de remises. La Société comptabilise les produits lorsque l'obligation de prestation d'un bien ou d'un service est remplie, ou à mesure qu'elle est remplie.

#### Activités aéronautiques

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

Les produits provenant des activités aéronautiques incluent aussi les produits reportés qui sont constatés aux activités aéronautiques selon la méthode linéaire sur la durée des ententes correspondantes ou lorsque les services sont rendus. Les produits reportés comprennent des droits d'exploitation de certains actifs attribués à des tiers par la Société et des paiements initiaux pour des services à rendre l'année suivante.

#### FAA

Les produits découlant des FAA sont comptabilisés dès qu'un passager utilise les services aériens d'un transporteur en utilisant les informations obtenues auprès de ces derniers après que l'embarquement a eu lieu. En vertu d'un accord avec les compagnies aériennes, les FAA sont perçus par les compagnies aériennes à même le prix du billet d'avion et sont versés à la Société, déduction faite des frais de perception.

#### Stationnements et transports au sol

Les produits des stationnements et des transports au sol sont constatés selon l'utilisation des lieux ou comptabilisés selon la méthode linéaire sur la durée des ententes correspondantes.

#### Concessions

Les loyers provenant des concessionnaires sont calculés selon le montant le plus élevé entre le pourcentage convenu sur les ventes déclarées par les concessionnaires et le loyer minimum garanti. Les loyers minimums sont comptabilisés selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des baux respectifs, et les loyers calculés en fonction des ventes sont comptabilisés lorsque les concessionnaires atteignent les paliers établis.

#### Immobiliers

Les produits provenant de l'immobilier sont comptabilisés selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des baux correspondants.

#### Autres produits

Les autres produits comprennent les produits provenant d'autres opérations et sont comptabilisés lorsque l'obligation de prestation est remplie.

### D) Principes de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les comptes d'ADM et de sa filiale en propriété exclusive, ADMC. Une société contrôle une filiale lorsqu'elle est exposée ou qu'elle a droit à des rendements variables en raison de ses liens avec l'entité et que le pouvoir qu'elle détient sur celle-ci influe sur les rendements. Les états financiers d'une filiale sont inclus dans les états financiers consolidés à partir de la date à laquelle le contrôle est obtenu jusqu'à la date à laquelle le contrôle cesse. Tous les soldes et toutes les opérations intersociétés ont été éliminés lors de la consolidation.

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### E) Instruments financiers

La Société comptabilise initialement les actifs financiers à la date de transaction à laquelle elle devient une partie aux dispositions contractuelles de l'instrument. Les actifs financiers sont initialement évalués à la juste valeur. Si l'actif financier n'est pas ultérieurement évalué à la juste valeur par le biais du résultat net, alors l'évaluation initiale comprend les coûts de transaction qui sont directement imputables à l'acquisition ou à l'émission de l'actif. Au moment de la comptabilisation initiale, la Société classe ses actifs financiers comme évalués ultérieurement au coût amorti ou à la juste valeur, en fonction à la fois de son modèle économique pour la gestion des actifs financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels des actifs financiers.

La classification des instruments financiers de la Société est présentée dans le tableau suivant :

Catégorie	Instrument financier
Actifs financiers évalués au coût amorti	Trésorerie et équivalents de trésorerie Encaisse affectée Créances clients et autres débiteurs
Passifs financiers évalués au coût amorti	Dettes fournisseurs et autres créditeurs Facilité de crédit Obligations à long terme Obligations en vertu de contrats de location-financement

#### Actifs financiers évalués au coût amorti

Après leur comptabilisation initiale, les actifs financiers non dérivés sont évalués au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif, moins une provision pour perte de valeur, si les conditions suivantes sont remplies :

- La détention de l'actif financier s'inscrit dans un modèle économique dont l'objectif est de détenir des actifs financiers afin d'en percevoir les flux de trésorerie contractuels;
- Les conditions contractuelles de l'actif financier donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû.

#### Dépréciation d'actifs financiers

La Société se sert du modèle de «perte de crédit attendue» pour le calcul de la dépréciation et elle comptabilise les pertes de crédit attendues en tant que correction de valeur pour pertes dans l'état consolidé de l'actif net si elles ont trait à un actif financier évalué au coût amorti. Les créances clients et autres débiteurs de la Société, plus particulièrement les créances à court terme dont les paiements sont reçus dans une période de douze mois, ne comportent pas de composante de financement importante.

Par conséquent, la Société comptabilise la perte de valeur et évalue les pertes de crédit attendues en tant que pertes de crédit attendues pour la durée de vie. La valeur comptable de ces actifs est présentée compte tenu de toute correction de valeur pour pertes dans l'état consolidé de l'actif net. La dépense de dépréciation est comptabilisée à l'excédent des produits par rapport aux charges sous le poste «Autres charges d'exploitation».

#### Actifs financiers évalués à la juste valeur

Ces actifs sont évalués à leur juste valeur, et les variations de celle-ci, y compris les intérêts ou dividendes reçus, sont comptabilisées dans l'excédent des produits par rapport aux charges. À l'heure actuelle, la Société ne détient aucun actif financier évalué à la juste valeur.

La Société décomptabilise un actif financier lorsque les droits contractuels sur les flux de trésorerie liés à l'actif financier arrivent à expiration ou lorsqu'elle transfère les droits contractuels de recevoir les flux de trésorerie liés à l'actif financier dans le cadre d'une transaction où la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété de l'actif financier sont transférés.

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### E) Instruments financiers (suite)

#### Passifs financiers évalués au coût amorti

Les passifs financiers sont évalués ultérieurement au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif. Les charges d'intérêts sont comptabilisées sous le poste «Charges financières» de l'excédent des produits par rapport aux charges.

La Société décomptabilise un passif financier lorsque ses obligations contractuelles sont éteintes, qu'elles sont annulées ou expirées.

#### Instruments financiers dérivés

La Société gère son exposition aux fluctuations des taux d'intérêt via ses activités d'exploitation et de financement et, lorsqu'elle le juge approprié, grâce à l'utilisation d'instruments financiers dérivés. Tous les instruments financiers dérivés sont comptabilisés à la juste valeur, soit à titre d'actifs ou de passifs. La partie efficace de la variation de la juste valeur découlant des instruments financiers dérivés désignés comme couverture de flux de trésorerie est comptabilisée dans le résultat global, et la partie inefficace de la variation de la juste valeur est immédiatement reclassée à l'excédent des produits par rapport aux charges. La partie efficace de la couverture est reconnue à l'excédent des produits par rapport aux charges sur la même durée que l'élément couvert.

### F) Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie se composent d'espèces et de placements liquides qui peuvent être convertis en un montant connu de trésorerie et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur. De plus, l'échéance de ces placements, à l'acquisition, est inférieure à trois mois. Les revenus d'intérêts sur ces actifs sont inclus dans le poste «Produits financiers».

### G) Stocks

Les stocks sont évalués au moindre du coût ou de la valeur de réalisation nette. Le coût est calculé selon la méthode du coût moyen pour les pièces de rechange et selon la méthode du premier entré, premier sorti pour les stocks en vrac.

### H) Subventions gouvernementales

Les subventions gouvernementales octroyées pour la construction d'immobilisations sont comptabilisées lorsque la Société a obtenu l'assurance raisonnable qu'elle se conforme à toutes les conditions requises et que les subventions seront reçues. Les subventions gouvernementales sont comptabilisées en réduction du coût des immobilisations en cause, et le calcul de la charge d'amortissement est basé sur le montant net de l'actif ainsi que sur la durée probable d'utilisation de ces dernières.

### I) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût diminué des amortissements et des pertes de valeur ultérieures. Le coût inclut les dépenses directement attribuables à l'acquisition ou à la construction des immobilisations, ainsi que les coûts relatifs au démantèlement et à l'enlèvement de des immobilisation et à la remise en état du site sur lequel elles sont situées.

Le bail à long terme («bail foncier») conclu entre la Société et Transports Canada stipule que tous les immeubles acquis par la Société à l'extérieur des lieux loués en périphérie de l'aéroport et qui sont utilisés pour des activités concurrentielles doivent faire l'objet d'un consentement du ministre des Transports aux conditions qu'il détermine, incluant la vente desdits immeubles en faveur de Sa Majesté pour une somme nominale et leur intégration dans les lieux loués du bail foncier. Le coût d'acquisition du terrain ainsi transféré est comptabilisé dans les immobilisations corporelles sous la rubrique «Terrains» et amorti linéairement sur la durée restante du bail avec Transports Canada. Cette charge est incluse sous la rubrique «Loyer à Transports Canada» de l'état consolidé du résultat global (note 5 a)).

Les projets d'immobilisations en cours sont transférés dans la catégorie appropriée d'immobilisations corporelles uniquement lorsqu'ils sont prêts à être mis en service (c'est-à-dire dès qu'ils se trouvent à l'endroit et dans l'état nécessaire pour pouvoir être exploités de la manière prévue par la direction) ou radiés si, par suite d'une modification de circonstances, la direction estime que le projet ne sera pas mené à terme.

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### I) Immobilisations corporelles (suite)

Le coût d'une immobilisation construite par la Société comprend les coûts de matériaux et de main-d'œuvre directe, ainsi que les coûts directement attribuables pour que l'actif se trouve à l'endroit et dans l'état nécessaire pour pouvoir être exploité de la manière prévue par la direction. Les coûts d'emprunt qui sont directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qualifié sont capitalisés au coût de l'actif qualifié jusqu'à ce que l'actif soit prêt pour son utilisation prévue. La capitalisation est suspendue lorsque la Société interrompt le développement d'un actif qualifié sur de longues périodes et est arrêtée lorsque les activités, indispensables à la préparation de l'actif, préalables à son utilisation prévue, sont pratiquement toutes terminées. Pour les emprunts généraux utilisés pour l'obtention d'un actif qualifié, le taux de capitalisation utilisé est la moyenne pondérée des coûts d'emprunt au cours de la période, ce qui n'inclut pas les emprunts contractés spécifiquement dans le but d'obtenir l'actif concerné.

Les immobilisations louées sont incluses dans les immobilisations corporelles lorsqu'elles sont détenues en vertu d'un contrat de location-financement.

Les bâtiments et améliorations locatives incluent des locaux pour bureaux loués en vertu d'un contrat de location-financement, ainsi que des immobilisations corporelles pour lesquelles les droits de licence ont été attribués à une tierce partie en vertu de contrats de location simple.

Les logiciels qui font partie intégrante de l'équipement y afférent sont capitalisés au coût du matériel informatique et sont inclus dans les immobilisations corporelles.

Les coûts d'entretien normaux sont passés en charges à mesure que ces frais sont engagés. Les dépenses constituant une amélioration des actifs soit par le biais d'un changement dans les capacités ou d'une prolongation de la durée d'utilité sont capitalisées.

Chaque partie d'une immobilisation ayant un coût significatif par rapport au coût total est amortie séparément si sa durée d'utilité est différente de celle des autres parties de l'immobilisation.

La valeur comptable d'une immobilisation corporelle est décomptabilisée lors de sa disposition ou lorsqu'aucun avantage économique futur n'est attendu de son utilisation. Le profit ou la perte résultant de la décomptabilisation d'une immobilisation corporelle (correspondant à la différence entre le produit de disposition et la valeur comptable nette de l'actif) est inclus à l'excédent des produits par rapport aux charges lors de la décomptabilisation de l'actif.

Chaque partie d'une immobilisation corporelle est amortie selon sa durée d'utilité ou selon la durée du bail, si inférieure, en utilisant la méthode de l'amortissement linéaire sur les périodes suivantes :

Élément d'actif	Période
Bâtiments et améliorations locatives	4-50 ans
Infrastructures civiles	4-40 ans
Mobilier et équipement	3-30 ans
Équipements technologiques et électroniques	2-20 ans
Véhicules	3-15 ans

Chaque fin de période, la valeur résiduelle, l'estimation de la durée d'utilité et les méthodes d'amortissement sont réévaluées et ajustées prospectivement.

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### J) Contrats de location

Les contrats de location sont classés comme des contrats de location-financement lorsque pratiquement tous les avantages et les risques inhérents à la propriété sont transférés au preneur. Tous les autres contrats de location sont classés comme des contrats de location simple.

#### *La Société en tant que bailleur*

La créance à recevoir d'un locataire en conformité avec un contrat de location-financement est comptabilisée à un montant égal à l'investissement net de la Société dans le contrat de location. Les revenus locatifs provenant de contrats de location-financement sont comptabilisés sur la durée du bail afin de refléter une rentabilité périodique constante sur l'investissement net de la Société dans le contrat de location-financement.

Les revenus locatifs provenant des contrats de location simple sont comptabilisés en produits de façon linéaire sur la durée du contrat de location.

Les coûts directs initiaux engagés lors de la négociation et de la rédaction d'un contrat de location simple et les incitatifs de location accordés au preneur lors de la location initiale d'un actif sont capitalisés sous la rubrique « Immobilisations corporelles ». Ils sont tous deux amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des baux et comptabilisés en réduction des revenus y afférents.

Les loyers conditionnels découlant d'un contrat de location-financement ou d'un contrat de location simple sont comptabilisés comme des revenus de location lorsque le montant peut être estimé de manière fiable et que le recouvrement est considéré comme probable. Les différences survenant après la comptabilisation initiale du loyer conditionnel sont reconstruites dans l'excédent des produits par rapport aux charges.

#### *La Société en tant que preneur*

Un actif loué en vertu d'un contrat de location-financement est comptabilisé au début de la période de location comme une immobilisation corporelle à un montant égal à la juste valeur du bien loué ou, si celle-ci est inférieure, à la valeur actuelle des paiements minimaux au titre de la location, chacune étant déterminée au commencement du contrat de location. Le passif correspondant est comptabilisé à l'état consolidé de l'actif net en tant que passif financier sous le poste « Obligations en vertu de contrats de location-financement ».

Les paiements minimaux relatifs à un contrat de location-financement sont ventilés entre les charges financières et l'amortissement du solde de la dette. Les charges financières sont affectées lors de chaque période couverte par le contrat de location de manière à obtenir un taux d'intérêt périodique constant sur le solde du passif. Les charges financières sont comptabilisées sous le poste « Charges financières ».

Les paiements au titre de la location dans le cadre d'un contrat de location simple sont comptabilisés en charges sur une base linéaire sur la durée du contrat de location.

Les coûts d'exploitation et d'entretien découlant d'un contrat de location-financement ou de location simple sont comptabilisés en charges dans la période à laquelle ils sont engagés sous le poste « Autres charges d'exploitation ».

### K) Dépréciation d'actifs

Aux fins d'évaluation de la dépréciation, les actifs sont regroupés aux niveaux les plus bas générant des entrées de trésorerie largement indépendantes (« unités génératrices de trésorerie »). Les unités génératrices de trésorerie sont soumises à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de circonstances indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable.

Une perte de valeur est comptabilisée sur l'excédent de la valeur comptable d'une unité génératrice de trésorerie sur sa

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### K) Dépréciation d'actifs (suite)

valeur recouvrable. La valeur recouvrable est la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de vente et la valeur d'utilité. Pour déterminer sa valeur d'utilité, la direction procède à une estimation des flux de trésorerie futurs provenant de chaque unité génératrice de trésorerie et détermine un taux d'intérêt approprié aux fins du calcul de la valeur actuelle de ces flux de trésorerie. Les données utilisées pour les tests de dépréciation sont directement liées au budget et au plan stratégique les plus récents approuvés par la Société et sont ajustées, au besoin, pour exclure les améliorations apportées aux actifs, mais en incluant le programme d'entretien des actifs. Les facteurs d'actualisation sont établis individuellement pour chaque unité génératrice de trésorerie et reflètent leur profil de risque respectif déterminé par la direction.

### L) Provisions, actifs éventuels et passifs éventuels

#### *Provisions*

Les provisions sont comptabilisées lorsque la Société a une obligation actuelle, juridique ou implicite résultant d'événements passés, lorsqu'il est probable qu'une sortie de ressources économiques sera nécessaire pour éteindre l'obligation et que le montant peut être estimé de manière fiable. Les provisions sont évaluées à la valeur actualisée des dépenses attendues lorsque la valeur de l'argent dans le temps est significative. La Société ne comptabilise pas de provisions pour les pertes opérationnelles futures.

L'augmentation de la provision résultant de l'écoulement du temps est comptabilisée à titre de charge financière.

#### *Obligation de remise en état d'un site*

La Société comptabilise l'obligation de remise en état d'un site basée sur la valeur actuelle de l'estimation des coûts non recouvrables.

#### *Actifs éventuels et passifs éventuels*

Les entrées possibles de ressources représentant des avantages économiques pour la Société qui ne répondent pas encore aux critères de comptabilisation d'un actif sont considérées comme des actifs éventuels.

La Société ne comptabilise pas de passifs lorsque la sortie possible de ressources économiques résultant d'une obligation actuelle est considérée comme étant improbable.

### M) Impôts sur le résultat

#### *Impôts exigibles*

En vertu de l'entente avec le gouvernement du Québec, en date du 29 juillet 1992, et de la *Loi relative aux cessions d'aéroports*, datée du 23 juin 1992, la Société, excluant sa filiale, est exemptée des impôts sur les bénéfices relativement à ses activités aéroportuaires.

#### *Impôts différés*

La filiale comptabilise des actifs et des passifs d'impôts différés au titre de différences temporelles entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et des passifs. Ils sont calculés selon les taux d'impôt dont l'application est attendue au cours de leur période de réalisation respective lorsque ces taux sont adoptés ou quasi adoptés. Les actifs d'impôts différés sont comptabilisés dans la mesure où il est probable qu'ils permettront de compenser un impôt exigible futur.

Les actifs et les passifs d'impôts différés sont compensés uniquement lorsque la Société a le droit et l'intention de compenser les actifs et passifs d'impôts exigibles découlant des mêmes autorités fiscales.

### N) Taxes municipales

La Société est également exemptée de la *Loi sur la fiscalité municipale*. En vertu d'une entente avec Services publics et Approvisionnement 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 cet organisme.

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### O) Avantages du personnel à court terme

Les avantages du personnel à court terme, y compris les vacances, sont des passifs courants compris dans le poste « Autres avantages du personnel » évalués au montant non actualisé que la Société s'attend à payer en raison des droits acquis mais non encore utilisés.

### P) Avantages postérieurs à l'emploi

La Société offre des avantages postérieurs à l'emploi par l'entremise d'un régime de retraite enregistré sous la juridiction fédérale qui comprend un volet à cotisations définies et un volet à prestations définies basé sur le salaire final. Le volet à cotisations définies est offert à tout nouvel employé embauché.

Sous le volet à cotisations définies, la Société verse des cotisations à une entité indépendante. La Société n'a aucune obligation juridique ou implicite de payer des cotisations supplémentaires aux cotisations définies. Les contributions au régime sont comptabilisées en charges dans la période au cours de laquelle les services correspondants sont reçus des membres du personnel.

Sous le volet à prestations définies, le montant que recevra un membre du personnel participant à titre de prestations de retraite est fonction de la durée du service et de la rémunération finale moyenne de ce dernier. La Société conserve l'obligation juridique de verser les prestations même lorsque des actifs destinés au financement du régime à prestations définies ont été mis de côté.

La Société offre également un régime de retraite supplémentaire à prestations définies aux dirigeants désignés de la Société embauchés avant le 1<sup>er</sup> avril 2017. Pour les dirigeants désignés embauchés à compter du 1<sup>er</sup> avril 2017, la Société offre un régime de retraite supplémentaire à cotisations définies. Les montants des prestations liés à ces régimes sont versés en conformité avec les lois applicables et les dispositions des régimes. Le régime de retraite supplémentaire à prestations définies est sécurisé par une lettre de crédit. Le régime de retraite supplémentaire à cotisations définies sera sécurisé par une lettre de crédit.

Le passif lié aux régimes à prestations définies correspond à la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies à la date de clôture, diminuée de la juste valeur des actifs des régimes. Le passif lié au régime supplémentaire à cotisations définies correspond à la valeur de l'obligation à la date de clôture de l'exercice financier. Le passif lié à ces régimes est comptabilisé sous la rubrique « Passif au titre de la retraite » de l'état consolidé de l'actif net.

La direction procède à une estimation annuelle de l'obligation au titre des prestations définies avec le soutien d'actuaire indépendants. L'estimation de l'obligation au titre des prestations définies est fondée sur la méthode des unités de crédit projetées et est imputée à l'état consolidé du résultat global lorsque les services sont rendus par les membres du personnel. Les calculs tiennent compte des meilleures estimations de la direction, de la progression des salaires, de l'âge de la retraite des salariés et des prestations de retraite prévues. Les taux d'actualisation sont déterminés par référence aux obligations d'entités de première catégorie et ayant des échéances similaires à celles du passif connexe lié à la retraite.

Les gains ou pertes actuariels) résultent de la différence entre les hypothèses et l'expérience du régime et des changements d'hypothèses actuarielles utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations définies. Tous les gains et pertes actuariels relatifs aux régimes à prestations définies sont comptabilisés pendant l'exercice au cours duquel ils surviennent dans les autres éléments du résultat global, puis ultérieurement reclassés depuis le cumul des autres éléments du résultat global dans l'actif net de la Société. Le coût des services passés est immédiatement comptabilisé à l'excédent des produits par rapport aux charges.

Les intérêts nets sur le passif au titre de la retraite et toutes les autres charges liées aux avantages postérieurs à l'emploi sont inclus au poste « Salaires et charges sociales » à l'état consolidé du résultat global.

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### Q) Charges financières et produits financiers

Les charges financières incluent les charges d'intérêts sur les obligations à long terme et sur les obligations en vertu de contrats de location-financement, l'amortissement des frais d'émission d'emprunts ainsi que le reclassement des variations nettes de la juste valeur des éléments dérivés désignés comme couverture de flux de trésorerie préalablement comptabilisés en autres éléments du résultat global.

Les coûts d'emprunt qui ne sont pas directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qualifié sont comptabilisés dans l'état consolidé du résultat global selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les produits financiers comprennent les produits d'intérêts tirés de sommes investies. Les produits d'intérêts courus sont comptabilisés dans l'état consolidé du résultat global, selon la méthode du taux d'intérêt effectif lorsqu'ils sont gagnés.

### R) 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.

### S) Conversion des monnaies étrangères

Les états financiers consolidés sont présentés en dollars canadiens, soit la monnaie fonctionnelle de la Société.

Les transactions en monnaies étrangères sont converties dans la monnaie fonctionnelle au cours de change en vigueur à la date des transactions (cours du jour).

Les éléments monétaires en devises étrangères sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur en date de fin d'exercice.

Les éléments non monétaires évalués au coût historique sont convertis au cours de change en vigueur à la date de la transaction (non reconvertis).

Les différences de change sont constatées dans l'état consolidé du résultat global dans la période où elles surviennent.

### T) Incertitude relative aux estimations

L'établissement d'états financiers consolidés conformément aux IFRS exige que la direction ait recours à son jugement, fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur l'application des méthodes comptables ainsi que sur la valeur comptable des actifs et des passifs, sur les informations relatives aux actifs et aux passifs éventuels à la date des états financiers consolidés ainsi que sur la valeur comptable des produits et des charges de la période visée. Ces estimations et hypothèses reposent sur l'expérience historique, les attentes par rapport à l'avenir ainsi que d'autres facteurs pertinents, et sont passées en revue régulièrement. Toute révision des estimations comptables est constatée dans la période au cours de laquelle les estimations sont revues ainsi que dans les périodes futures touchées par ces révisions. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

Les méthodes comptables importantes exposées à de tels jugements et les principales sources d'estimation relatives à l'incertitude qui, de l'avis de la Société, pourraient avoir la plus grande incidence sur les résultats et la situation financière présentés se détaillent comme suit :

#### *Principales sources d'incertitude relatives aux estimations*

##### Frais d'amélioration aéroportuaire

Les FAA sont constatés lorsque les passagers utilisent les services aériens d'un transporteur en utilisant les informations obtenues auprès de ces derniers après que l'embarquement ait eu lieu. Par conséquent, la direction estime les FAA en utilisant les informations obtenues auprès des transporteurs, si disponibles, ainsi que leur connaissance du marché, les conditions économiques et les résultats historiques.

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### T) Incertitude relative aux estimations (suite)

#### *Principales sources d'incertitude relatives aux estimations* (suite)

##### Provision pour pertes sur créances

La Société évalue si les créances clients sont recouvrables en tenant compte de la solvabilité de chaque client, et ce, en considérant la situation financière et le dossier de paiement de chaque client afin d'estimer une provision pour pertes sur créances appropriée. De plus, ces estimations doivent continuellement être réévaluées et mises à jour. La Société n'est pas en mesure de prédire l'évolution de la situation financière de ses clients, et si les circonstances inhérentes à leur situation financière se dégradent, ses estimations de la recouvrabilité des créances clients pourraient en être affectées de façon importante et elle pourrait être tenue de constituer une provision supplémentaire. Par ailleurs, si la Société constitue des provisions plus importantes que nécessaire, une reprise sur ces provisions pourrait être effectuée dans des périodes ultérieures selon les recouvrements qu'elle aura réalisés.

##### Durée d'utilité des immobilisations corporelles

La direction réévalue les durées d'utilité des immobilisations corporelles à chaque fin de période. La direction a conclu que les durées sont représentatives de l'utilité attendue des actifs de la Société.

##### Juste valeur des instruments financiers

Certaines méthodes comptables de la Société de même que certaines informations à fournir impliquent d'évaluer la juste valeur d'actifs et de passifs financiers et non financiers.

Dans la mesure du possible, lors de l'évaluation de la juste valeur d'un actif ou d'un passif, la Société s'appuie sur des données de marché observables. Les évaluations de juste valeur sont classées en trois niveaux en matière de hiérarchie, en fonction des données utilisées dans la technique d'évaluation.

Niveau 1: juste valeur évaluée sur la base de cours (non ajustés) observés sur des marchés actifs pour des actifs ou passifs identiques.

Niveau 2: juste valeur évaluée à l'aide de données, autres que les prix cotés inclus dans le niveau 1, qui sont observables pour l'actif ou le passif, soit directement (sous forme de prix) ou indirectement (déterminées à partir de prix).

Niveau 3: juste valeur pour l'actif ou le passif évaluée à l'aide de données qui ne sont pas fondées sur des données de marché observables (données non observables).

Si les données utilisées dans l'évaluation de la juste valeur d'un actif ou d'un passif peuvent être classées à différents niveaux dans la hiérarchie de la juste valeur, la juste valeur obtenue est alors classée globalement au même niveau de hiérarchie que la donnée d'entrée du plus bas niveau qui est significative pour la juste valeur prise dans son ensemble.

La Société comptabilise les transferts de niveaux à la fin de la période durant laquelle le transfert s'est effectué.

Le détail des hypothèses utilisées est disponible à la note 18 b).

##### Provisions

La Société se défend contre certaines poursuites pour lesquelles le résultat réel pourrait différer du montant comptabilisé dans les états financiers consolidés.

L'évaluation de l'obligation de remise en état d'un site exige la formulation d'hypothèses, notamment le moment attendu de l'événement donnant lieu à une sortie de ressources économiques, l'éventail des méthodes possibles de remise en état d'un site et les coûts attendus qui seraient engagés pour régler tout passif y afférent. La Société évalue l'obligation en fonction de l'estimation des dépenses attendues. Toute révision de l'une des hypothèses ou l'une des estimations utilisées par la Société peut entraîner des changements aux dépenses attendues pour régler le passif exigeant des ajustements à l'obligation, ce qui pourrait avoir une incidence sur les résultats opérationnels de la Société pour la période au cours de laquelle survient le changement.

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### T) Incertitude relative aux estimations (suite)

*Principales sources d'incertitude relatives aux estimations* (suite)

#### Obligation au titre des prestations définies

La direction procède à une estimation annuelle de l'obligation au titre des prestations définies avec le soutien d'actuaire indépendants; toutefois, le résultat réel peut différer en raison d'incertitudes liées à l'estimation. L'estimation de l'obligation au titre des prestations définies de la Société est fondée sur les meilleures estimations de la direction, de la progression des salaires, de l'âge de la retraite des salariés et des prestations de retraite prévues. Les taux d'actualisation sont déterminés vers la fin de chaque exercice par référence aux obligations d'entités de première catégorie ayant des échéances similaires à celle de l'obligation au titre des prestations définies.

Le rapport actuariel pour l'exercice clos le 31 décembre 2018 n'est pas disponible au moment de la comptabilisation. Cependant, la direction estime que l'extrapolation des chiffres du 31 décembre 2017 est la meilleure méthode pour estimer l'obligation au titre des prestations définies et la charge de la Société au et pour l'exercice clos le 31 décembre 2018, puisque les hypothèses révisées utilisées en relation avec cette extrapolation ont été examinées et jugées fidèles.

*Jugements posés relativement aux méthodes comptables appliquées*

#### Contrats de location

Dans certains cas, l'analyse de la transaction de location n'est pas toujours concluante, et la direction exerce son jugement pour déterminer si le contrat de location est un contrat de location-financement qui transfère la quasi-totalité des risques et avantages inhérents se rattachant à la propriété.

### U) Normes, interprétations des normes existantes et amendements qui ne sont pas encore en vigueur et que la Société n'a pas adoptés de façon anticipée

À la date d'autorisation de ces états financiers consolidés, de nouvelles normes et interprétations des normes existantes, ainsi que de nouveaux amendements ont été publiés, mais ne sont pas encore en vigueur, et la Société ne les a pas adoptés de façon anticipée.

L'information sur les nouvelles normes et interprétations des normes existantes, ainsi que sur les nouveaux amendements qui sont susceptibles d'être pertinents pour les états financiers consolidés de la Société est fournie ci-après. D'autres nouvelles normes et interprétations ont été publiées, mais la direction ne s'attend pas à ce qu'elles aient une incidence importante sur les états financiers consolidés de la Société.

#### IAS 19, *Avantages du personnel*

L'IASB a apporté des modifications à l'IAS 19, *Avantages du personnel*, en lien avec la modification, la réduction ou la liquidation d'un régime à prestation définies. Les amendements sont en vigueur pour les périodes ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 et n'auront pas d'incidence sur les états financiers consolidés de la Société.

#### IAS 23, *Coûts d'emprunt*

Les modifications de l'IAS 23, *Coûts d'emprunt* clarifient que le compte général des emprunts utilisé pour calculer les coûts d'emprunt admissibles exclut uniquement les emprunts contractés dans le but de financer des actifs qualifiés spécifiques et qui sont encore en voie d'aménagement ou de construction. Les modifications sont en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 et n'auront pas d'incidence sur les états financiers consolidés de la Société.

#### IFRS 16, *Contrats de location*

En janvier 2016, l'IASB parachève son projet à long terme sur l'IFRS 16, *Contrats de location*, qui remplace l'IAS 17, *Contrats de location*, ainsi que les interprétations correspondantes. L'IFRS 16 élimine le classement des contrats de location comme des contrats de location simple ou de location-financement, et introduit un modèle de comptabilisation unique pour le preneur où la norme impose la constatation d'un passif locatif et d'un droit d'utilisation pour tous les contrats de location d'une durée de plus de douze mois. L'IFRS 16 reprend essentiellement les exigences comptables s'appliquant au bailleur qui continue de classer ses contrats de location comme des contrats de location simple ou de location-financement.

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### U) Normes, amendements et interprétations des normes existantes qui ne sont pas encore en vigueur et que la Société n'a pas adoptés de façon anticipée (suite)

*IFRS 16, Contrats de location* (suite)

La Société adoptera l'IFRS 16 à compter de l'exercice 2019. La Société s'attend à appliquer la nouvelle norme de façon rétrospective, avec retraitement des données de la période correspondante. Dans le cadre de l'application initiale de l'IFRS 16, la Société s'attend à ne pas appliquer la nouvelle norme aux contrats de location à court terme, soit d'une durée de moins de douze mois et aux contrats de location dont le bien sous-jacent est de faible valeur (moins de 5 \$). La Société s'attend aussi à choisir la mesure de simplification où elle n'est pas tenue de réapprécier si un contrat est ou contient un contrat de location à la date de première application.

Pour les contrats où la Société est le bailleur intermédiaire, la Société réappréciera les contrats de sous-location qui étaient classés en tant que contrats de location simple en vertu de l'IAS 17 et qui, à la suite de l'application de l'IFRS 16, doivent être classés en tant que contrats de location-financement. La Société effectuera cette réappréciation au 1<sup>er</sup> janvier 2019 en fonction des conditions du contrat de location principal avec Transports Canada et des contrats de sous-location en vigueur à cette date. À l'adoption de l'IFRS 16, la Société comptabilisera ces contrats de sous-location comme de nouveaux contrats de location-financement conclus au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

La mise en application de l'IFRS 16 n'aura aucun impact sur la comptabilisation du bail à long terme avec Transports Canada puisque le loyer est calculé selon un pourcentage des revenus. Le paiement de loyer étant variable, ce loyer conditionnel continuera d'être présenté comme une charge de «Loyer à Transports Canada» à l'état consolidé du résultat global.

L'incidence de cette nouvelle norme sur les états financiers consolidés de la Société pour 2018, une fois adoptée en 2019, sera la suivante:

	31 décembre 2018		1 <sup>er</sup> janvier 2019		
	Tels que présentés	Retraitement IFRS 16-contrats de location	Tels que retraités	Retraitement IFRS 16-bailleur intermédiaire	Solde d'ouverture
<b>Actifs courants</b>					
Créances clients et autres débiteurs	34 358 \$	- \$	34 358 \$	33 \$	34 391 \$
<b>Actifs non courants</b>					
Débiteurs	1 729	-	1 729	27 707	29 436
Autres actifs	28 439	-	28 439	(257)	28 182
Immobilisations corporelles	2 195 364	(13 164)	2 182 200	-	2 182 200
Actifs au titre du droit d'utilisation	-	16 426	16 426	-	16 426
<b>Passifs courants et non courants</b>					
Obligations en vertu de contrats de location-financement	19 163	(19 163)	-	-	-
Obligations de location	-	22 532	22 532	-	22 532
<b>Actif net</b>					
Actif net de la Société	219 134	(107)	219 027	27 483	246 510
<b>Charges</b>					
Entretien et services	92 883	(717)	92 166	-	92 166
Amortissement des immobilisations corporelles	147 574	677	148 251	-	148 251
Charges financières	107 279	38	107 317	-	107 317
<b>Excédent des produits par rapport aux charges</b>	68 172	2	68 174	-	68 174

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### U) Normes, amendements et interprétations des normes existantes qui ne sont pas encore en vigueur et que la Société n'a pas adoptés de façon anticipée (suite)

IFRS 16, *Contrats de location* (suite)

1<sup>er</sup> janvier 2018

	Tels que présentés	Retraitement IFRS 16- contrats de location	Tels que retraités
<b>Actifs non courants</b>			
Immobilisations corporelles	2 125 030 \$	(14 048) \$	2 110 982 \$
Actifs au titre du droit d'utilisation	-	15 765	15 765
<b>Passifs courants et non courants</b>			
Obligations en vertu de contrats de location-financement	19 365	(19 365)	-
Obligations de location	-	21 191	21 191
<b>Actif net</b>			
Actif net de la Société	144 852	(109)	144 743

## 2. ENCAISSE AFFECTÉE

En vertu de l'acte de fiducie et de l'acte de fiducie supplémentaire lié à la série N, la Société doit maintenir un fonds de réserve affecté au service de la dette de 59 432 \$ (59 039 \$, en 2017) sous forme de trésorerie, de placement ou de lettre de crédit. Ce montant représente la somme des paiements de capital et d'intérêts sur les obligations à long terme devant être effectués au cours des six mois suivant la date de l'état consolidé de l'actif net. Au 31 décembre 2018, la Société détenait 55 492 \$ (54 978 \$, en 2017) sous forme d'encaisse affectée et 4 200 \$ (4 200 \$, en 2017) sous forme de lettre de crédit.

## 3. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

	2018	2017
Créances clients	12 964 \$	8 807 \$
Provision pour pertes sur créances	(326)	(392)
	12 638 \$	8 415 \$
FAA, redevances d'atterrissage et d'aérogare	7 659 \$	16 303 \$
Recouvrement de frais d'amélioration des immobilisations	6 409	2 727
Revenus de concessions	1 951	1 719
Taxes à la consommation récupérables	3	1 295
Autres	1 336	1 700
	17 358 \$	23 744 \$
Actifs financiers	29 996 \$	32 159 \$
Actifs non financiers — frais payés d'avance	4 362	4 797
	34 358 \$	36 956 \$

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 4. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2018							Total
	Terrain	Bâtiments et améliorations locatives	Infrastructures civiles	Mobilier et équipement	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Projets d'immobilisations en cours <sup>a)</sup>	
<b>Valeur comptable brute</b>								
Solde au début	31 319 \$	1 816 845 \$	917 205 \$	332 861 \$	174 544 \$	64 446 \$	143 749 \$	3 480 969 \$
Acquisitions	1 586	78 111	62 052	17 710	26 946	10 796	22 637	219 838
Dispositions et radiations	-	-	-	-	(195)	(788)	-	(983)
Solde à la fin	32 905	1 894 956	979 257	350 571	201 295	74 454	166 386	3 699 824
<b>Amortissement et dépréciation</b>								
Solde au début	-	708 543	323 026	188 191	105 692	30 487	-	1 355 939
Amortissement	277	71 284	39 620	12 366	20 960	4 853	-	149 360
Dispositions et radiations	-	-	-	-	(61)	(778)	-	(839)
Solde à la fin	277	779 827	362 646	200 557	126 591	34 562	-	1 504 460
<b>Valeur comptable nette</b>	32 628 \$	1 115 129 \$	616 611 \$	150 014 \$	74 704 \$	39 892 \$	166 386 \$	2 195 364 \$

	2017							Total
	Terrain	Bâtiments et améliorations locatives	Infrastructures civiles	Mobilier et équipement	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Projets d'immobilisations en cours <sup>a)</sup>	
<b>Valeur comptable brute</b>								
Solde au début	31 099 \$	1 738 006 \$	829 093 \$	327 655 \$	126 794 \$	55 182 \$	147 306 \$	3 255 135 \$
Acquisitions	220	81 175	88 165	5 719	47 750	10 099	(3 557)	229 571
Dispositions et radiations	-	(2 336)	(53)	(513)	-	(835)	-	(3 737)
Solde à la fin	31 319	1 816 845	917 205	332 861	174 544	64 446	143 749	3 480 969
<b>Amortissement et dépréciation</b>								
Solde au début	-	641 597	286 475	176 711	87 009	27 616	-	1 219 408
Amortissement	-	67 388	36 556	11 993	18 683	3 706	-	138 326
Dispositions et radiations	-	(442)	(5)	(513)	-	(835)	-	(1 795)
Solde à la fin	-	708 543	323 026	188 191	105 692	30 487	-	1 355 939
<b>Valeur comptable nette</b>	31 319 \$	1 108 302 \$	594 179 \$	144 670 \$	68 852 \$	33 959 \$	143 749 \$	2 125 030 \$

a) Déduction faite des transferts aux autres catégories d'immobilisations corporelles lorsque les projets deviennent prêts à être mis en service.

Les bâtiments et améliorations locatives comprennent des actifs en vertu de contrats de location-financement dont le coût et l'amortissement cumulé totalisent respectivement 20 479 \$ et 7 193 \$ (20 479 \$ et 6 431 \$, au 31 décembre 2017).

Les bâtiments et améliorations locatives comprennent également des actifs loués à des tierces parties en vertu de contrats de location simple dont le coût et l'amortissement cumulé totalisent respectivement 132 672 \$ et 55 575 \$ (132 672 \$ et 52 782 \$ au 31 décembre 2017).

Les acquisitions ont été réduites de 1 994 \$ (13 018 \$, en 2017), représentant le montant des contributions provenant de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien («ACSTA»). Le poste débiteur courant inclut 6 409 \$ recouvrables de l'ACSTA (19 556 \$, au 31 décembre 2017, dans les débiteurs courants et non courants).

## 5. CONTRATS DE LOCATION

### A) Contrats de location simple

La Société en tant que preneur

La location des installations aéroportuaires se fait au moyen du bail foncier signé le 31 juillet 1992 avec Transports Canada (note 1 i)). Depuis le 1<sup>er</sup> août 1992, la Société assume les contrats de charges et bénéficie des contrats à revenus productifs en vigueur à cette date. Le bail foncier est d'une durée ferme de 60 ans sans possibilité d'annulation, sauf en cas de défaut,

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 5. CONTRATS DE LOCATION (suite)

### A) Contrats de location simple (suite)

*La Société en tant que preneur* (suite)

et en 2012 la Société a exercé son option de renouvellement pour prolonger le bail pour une période supplémentaire de 20 ans, soit jusqu'au 31 juillet 2072. Le bail foncier est sur une base «nette absolue», 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».

Au cours de la durée du bail foncier, 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, soit les édifices érigés sur les lieux, si de telles substances étaient présentes au moment de la prise en charge. Un audit environnemental effectué avant la prise en charge constituera une preuve *prima facie* de l'état des lieux.

Le loyer est calculé selon un pourcentage des revenus en utilisant un pourcentage progressif des revenus de l'aéroport, tel qu'il est défini dans le bail à long terme signé entre Transports Canada et la Société, selon les paliers suivants :

Revenus de l'aéroport	Pourcentage
Inférieurs ou égaux à 5 000 \$	-
5 001 \$ à 10 000 \$	1%
10 001 \$ à 25 000 \$	5%
25 001 \$ à 100 000 \$	8%
100 001 \$ à 250 000 \$	10%
Supérieurs à 250 000 \$	12%

De plus, le loyer à Transports Canada comprend l'amortissement des terrains transférés à Sa Majesté (note 1 i)).

Le loyer étant principalement calculé sur les revenus de l'aéroport, la charge de «Loyer à Transports Canada» à l'état consolidé du résultat global représente un loyer conditionnel.

*La Société en tant que bailleur*

La Société loue, en vertu de contrats de location simple, des terrains et certains actifs inclus dans les immobilisations corporelles. Plusieurs contrats incluent des options de renouvellement sujettes à des révisions de prix selon les prix du marché. Le preneur n'a pas la possibilité d'acquérir l'actif loué à la fin du contrat. De plus, les contrats comprennent des loyers conditionnels totalisant 28 359 \$ en 2018 (23 745 \$, en 2017), représentant la différence entre le pourcentage convenu sur les ventes déclarées par les concessionnaires et les loyers minimums garantis.

Les paiements minimaux futurs à recevoir au titre de contrats de location simple non résiliables se détaillent comme suit :

Paiements minimaux à recevoir au titre de la location	2018	2017
Moins d'un an	96 454 \$	94 983 \$
1 à 5 ans	288 749	329 518
Plus de 5 ans	519 440	469 427
	904 643 \$	893 928 \$

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 5. CONTRATS DE LOCATION (suite)

### B) Contrats de location-financement

*La Société en tant que preneur*

Les bâtiments et améliorations locatives comprennent des actifs en vertu de contrats de location-financement. Les montants inclus dans les immobilisations corporelles sont indiqués à la note 4, et la description des contrats et des obligations associées est indiquée à la note 8.

Aucun loyer conditionnel n'a été constaté à titre de charge au cours des périodes de présentation de l'information financière considérées, et aucun revenu de sous-location futur n'est attendu puisque tous les actifs sont à l'usage exclusif de la Société.

## 6. FACILITÉ DE CRÉDIT

La Société dispose d'une facilité de crédit de 150 000 \$ (150 000 \$, en 2017) obtenue auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes, échéant le 4 avril 2023. La facilité de crédit est garantie par une obligation nantie émise aux termes de l'acte de fiducie supplémentaire décrit à la note 7.

La Société a l'option de tirer sur la facilité de crédit à un taux variable basé sur le taux préférentiel ou à un taux fixe basé sur le taux des acceptations bancaires majoré d'une prime de 70 points de base (70 points de base, en 2017). Les frais d'attente sont calculés à un taux annuel de 14 points de base (14 points de base, en 2017) sur le montant inutilisé de la facilité de crédit.

Une portion de cette facilité de crédit a aussi été utilisée pour émettre une lettre de crédit de 18 371 \$ (18 371 \$, en 2017) (note 10). Cette lettre de crédit est soumise aux mêmes conditions que la facilité de crédit.

De plus, un montant de 53 406 \$ (50 228 \$, en 2017) est réservé pour le fonds de prévoyance lié à l'exploitation et à l'entretien en vertu de l'acte de fiducie (note 7).

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 7. OBLIGATIONS À LONG TERME

	2018	2017
Obligations de série B, valeur nominale à l'émission de 300 000 \$, taux nominal et effectif de 6,95% et de 7,10%, 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	255 244 \$	262 898 \$
Obligations de série D, valeur nominale à l'émission de 200 000 \$, taux nominal et effectif de 6,55% et de 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	193 957	193 737
Obligations de série E, valeur nominale à l'émission de 150 000 \$, taux nominal et effectif de 6,61% et de 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	131 112	134 087
Obligations de série G, valeur nominale à l'émission de 300 000 \$, taux nominal et effectif de 5,17% et de 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	290 877	290 557
Obligations de série H, valeur nominale à l'émission de 300 000 \$, taux nominal et effectif de 5,67% et de 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	297 290	297 224
Obligations de série J, valeur nominale à l'émission de 150 000 \$, taux nominal et effectif de 5,47% et de 5,55%, respectivement, intérêts payables le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2010 et échéant le 16 avril 2040, capital exigible à l'échéance	148 583	148 555
Obligations de série K, valeur nominale à l'émission de 250 000 \$, taux nominal et effectif de 3,92% et de 3,96%, respectivement, intérêts payables le 26 mars et le 26 septembre de chaque année, débutant le 26 septembre 2012 et échéant le 26 septembre 2042, capital exigible à l'échéance	248 548	248 512
Obligations de série M, valeur nominale à l'émission de 200 000 \$, taux nominal et effectif de 3,92% et de 3,96% <sup>a)</sup> , respectivement, intérêts payables le 12 juin et le 12 décembre de chaque année, débutant le 12 décembre 2015 et échéant le 12 juin 2045, capital exigible à l'échéance	198 702	198 675
Obligations de série N, valeur nominale à l'émission de 250 000 \$, taux nominal et effectif de 3,36% et de 3,40%, respectivement, intérêts payables le 24 avril et le 24 octobre de chaque année, débutant le 24 octobre 2017 et échéant le 24 avril 2047, capital exigible à l'échéance	248 323	248 288
	<b>2 012 636</b>	2 022 533
Portion courante des obligations à long terme	12 687	11 109
	<b>1 999 949 \$</b>	2 011 424 \$

a) Si la perte sur l'opération de couverture de flux de trésorerie (passif financier dérivé) est prise en considération, le taux effectif est de 4,98%.

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 7. OBLIGATIONS À LONG TERME (suite)

Les obligations à long terme sont présentées déduction faite de la portion non amortie des frais d'émission des emprunts connexes qui s'élèvent à 29 381\$ (30 593\$, en 2017).

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 aucune sûreté supplémentaire ne seront publiés ou enregistrés à quelque moment que ce soit à l'encontre ou à l'égard de droits réels ou de biens immobiliers. Jusqu'au remboursement complet des obligations, la Société doit maintenir un ratio de couverture du service de la dette brute supérieur ou égal à 1,25 et un ratio de couverture du service de la dette prévue supérieur ou égal à 1,00. Au 31 décembre 2018, la Société respecte les différentes clauses restrictives financières prévues à l'acte de fiducie.

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 0,24%, de 0,34%, de 0,35%, de 0,25%, de 0,29%, de 0,34%, de 0,38%, de 0,37% et de 0,30% par année, respectivement, pour les obligations de série B, de série D, de série E, de série G, de série H, de série J, de série K, de série M et de série N.

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

Paiements minimaux exigibles	2018	2017
Moins d'un an	12 687 \$	11 109 \$
1 à 5 ans	69 195	61 525
Plus de 5 ans	1 960 135	1 980 492
	<b>2 042 017 \$</b>	2 053 126 \$

Pour les périodes de présentation de l'information financière considérées, la juste valeur des obligations s'établit comme suit :

	2018	2017
Série B	328 462 \$	350 157 \$
Série D	267 980	288 160
Série E	170 127	181 075
Série G	357 960	383 790
Série H	383 370	413 010
Série J	191 025	206 745
Série K	261 900	284 875
Série M	210 040	229 820
Série N	238 625	261 625
	<b>2 409 489 \$</b>	2 599 257 \$

## Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

### 8. OBLIGATIONS EN VERTU DE CONTRATS DE LOCATION-FINANCEMENT

	2018	2017
Obligation en vertu d'un contrat de location-financement, remboursable par versements mensuels de capital et d'intérêts variant entre 111\$ et 174\$, portant intérêt au taux effectif de 9,6 %, débutant le 30 mars 2009 et échéant le 29 septembre 2039	15 403 \$	15 416 \$
Obligation en vertu d'un contrat de location-financement, remboursable par versements mensuels de capital et d'intérêts variant entre 38\$ et 45\$, portant intérêt au taux effectif de 7,23%, débutant le 1er mars 2010 et échéant le 28 février 2030	3 760	3 949
	19 163	19 365
Portion courante des obligations en vertu de contrats de location-financement	333	202
	18 830 \$	19 163 \$

Ces contrats de location-financement comprennent des options de renouvellement pour des périodes additionnelles de 5 à 20 ans, et les paiements minimaux sont sujets à des clauses d'augmentation variant entre 1,75% par an à 7,7% après une période de cinq ans.

Les paiements minimaux futurs au titre de la location-financement à la date de clôture de chaque période considérée se résument comme suit:

	Paiements minimaux exigibles au titre de la location			
	Moins d'un an	1 à 5 ans	Plus de 5 ans	Total
<b>31 décembre 2018</b>				
Paiements au titre de la location	2 007 \$	8 063 \$	31 680 \$	41 750 \$
Charges financières	(1 674)	(6 403)	(14 510)	(22 587)
	333 \$	1 660 \$	17 170 \$	19 163 \$
<b>31 décembre 2017</b>				
Paiements au titre de la location	1 895 \$	8 042 \$	33 707 \$	43 644 \$
Charges financières	(1 693)	(6 527)	(16 059)	(24 279)
	202 \$	1 515 \$	17 648 \$	19 365 \$

### 9. PROVISIONS

	Obligations de remise en état d'un site	Autres	Total
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2018	1 349 \$	8 238 \$	9 587 \$
Augmentation des provisions	4 315	467	4 782
Diminution des provisions	(4 332)	(1 106)	(5 438)
<b>Solde au 31 décembre 2018</b>	<b>1 332 \$</b>	<b>7 599 \$</b>	<b>8 931 \$</b>
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2017	2 015 \$	4 044 \$	6 059 \$
Augmentation des provisions	943	6 241	7 184
Diminution des provisions	(1 609)	(2 047)	(3 656)
Solde au 31 décembre 2017	1 349 \$	8 238 \$	9 587 \$

## Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

### 9. PROVISIONS (suite)

#### A) Obligations de remise en état d'un site

La Société n'a pas actualisé les coûts estimés des obligations de remise en état d'un site, puisque les effets de l'actualisation ont été jugés non significatifs. La provision est diminuée au fur et à mesure que les travaux sont réalisés et que les débours ont lieu.

#### B) Autres

Les provisions comprennent les montants découlant de réclamations présentées par différents fournisseurs ou clients, et se rapportent notamment à des coûts de construction de projets d'immobilisations. Les provisions relatives à ces réclamations ont été enregistrées selon la meilleure estimation de la direction de la dépense nécessaire à l'extinction de l'obligation selon son expérience de transactions similaires. Aucune des provisions ne sera traitée de manière plus approfondie, afin de ne pas porter un préjudice grave aux positions de la Société dans ces conflits.

### 10. PASSIF AU TITRE DE LA RETRAITE ET DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL

#### A) Passif au titre de la retraite et des autres avantages du personnel

Les passifs constatés à l'état consolidé de l'actif net pour les passifs au titre de la retraite et des autres avantages du personnel comprennent les montants suivants :

Paiements minimaux exigibles	2018	2017
Courant		
Avantages du personnel à court terme	13 771 \$	12 153 \$
Non courant		
Régimes à prestations définies et régime supplémentaire à cotisations définies	28 298	31 244

La portion courante représente les obligations de la Société de paiement de salaires, de vacances et de jours fériés accumulés par les membres de son personnel actuels et anciens, devant être réglées au cours de l'année suivant la période considérée.

La portion non courante représente le passif lié au volet à prestations définies du régime de retraite des employés ainsi que celui des régimes de retraite supplémentaires pour les dirigeants désignés de la Société.

Le volet à prestations définies du régime de retraite des employés prévoit des prestations aux salariés prenant leur retraite, qui sont fondées sur la durée de leur service et sur la rémunération finale moyenne.

Le solde impayé des cotisations au 31 décembre 2018 est de 534\$ (576\$, en 2017).

## Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

### 10. PASSIF AU TITRE DE LA RETRAITE ET DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (suite)

#### A) Passif au titre de la retraite et des autres avantages du personnel (suite)

L'obligation des régimes à prestations définies ainsi que l'obligation du régime supplémentaire à cotisations définies se détaillent comme suit:

	2018	2017
Obligation au titre des prestations définies au début	356 399 \$	315 257 \$
Coût des services rendus	7 369	6 451
Cotisations salariales	1 575	1 628
Intérêts	12 091	12 220
Prestations versées	(10 733)	(12 554)
Pertes actuarielles dues à l'expérience du régime	1 708	2 652
Gains ou pertes actuariels dus à un changement d'hypothèse économique	(17 558)	27 938
Pertes actuarielles dues à un changement d'hypothèse démographique	-	2 807
Obligation au titre des prestations définies à la fin	350 851 \$	356 399 \$
Juste valeur de l'actif du régime au début	325 155 \$	301 052 \$
Cotisations patronales	6 777	12 025
Cotisations salariales	1 575	1 628
Intérêts sur les actifs	11 005	11 795
Gains ou pertes actuariels	(10 826)	11 609
Prestations versées	(10 733)	(12 554)
Frais d'administration	(400)	(400)
Juste valeur de l'actif du régime à la fin	322 553	325 155 \$
Passif au titre de la retraite	28 298 \$	31 244 \$

Tous les régimes à prestations définies sont partiellement financés. Par ailleurs, la Société a émis des lettres de crédit afin, entre autres, d'étaler le paiement du déficit actuariel de solvabilité du régime de retraite des employés. Au 31 décembre 2018, le montant total des lettres de crédit s'élève à 31 708 \$ (25 526 \$, en 2017).

Les hypothèses actuarielles significatives suivantes ont été utilisées :

	2018	2017
Obligation au titre des prestations définies à la fin des exercices considérés		
Taux d'actualisation	3,70 %	3,40 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00	3,00
Taux d'inflation	2,00	2,00
Coût des prestations pour les exercices considérés		
Taux d'actualisation	3,40	3,90
Taux de croissance de la rémunération	3,00	3,00
Taux d'inflation	2,00	2,00

## Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

### 10. PASSIF AU TITRE DE LA RETRAITE ET DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (suite)

#### A) Passif au titre de la retraite et des autres avantages du personnel (suite)

Les hypothèses de mortalité au 31 décembre 2017 et 2018 sont basées sur la table de mortalité CPM avec taux combinés, ajustée avec l'échelle d'amélioration MI-2017.

Le coût des prestations constatées est le suivant :

	2018	2017
Coût des services rendus de l'exercice	7 369 \$	6 451 \$
Intérêts nets	1 086	425
Frais d'administration	400	400
Coût des prestations constatées	8 855 \$	7 276 \$

Les actifs des régimes peuvent être répartis entre les principales catégories de placement suivantes :

	Niveau	2018	2017
Encaisse		2 902 \$	8 997 \$
Contrat d'achat de rentes	3	153 364	164 682
Parts de fonds communs de placement d'obligations canadiennes	2	64 689	46 231
Parts de fonds communs de placement d'actions étrangères	2	24 390	9 623
Parts de fonds communs d'infrastructure	3	22 700	16 160
Parts de fonds communs de placement immobilier	3	22 082	24 822
Actions canadiennes	1	11 587	11 517
Actions étrangères	1	10 349	9 970
Parts de fonds communs de placement d'actions canadiennes	2	9 153	17 553
Parts de fonds communs de placement du marché monétaire	2	54	125
Parts de fonds communs de placement-autres	2	-	8 017
Autres		1 283	7 458
		322 553 \$	325 155 \$

Le comité de retraite prépare la documentation relativement à la gestion de la répartition globale des actifs. Le comité d'audit revoit la politique de placement et recommande cette dernière au conseil d'administration pour son approbation advenant des changements matériels à la politique. Un suivi trimestriel de l'allocation de l'actif du régime permet au comité de retraite et ultimement au comité d'audit de s'assurer que les limites de répartition d'actif de l'ensemble du régime sont respectées.

La Société s'attend à ce que des cotisations de l'ordre de 7 800 \$ soient versées pour l'exercice 2019, dont 3 000 \$ de cotisations envers le déficit sous forme de lettre de crédit.

Les régimes de retraite exposent la Société aux risques suivants:

<sup>i)</sup> Risque d'investissement

L'obligation au titre des prestations définies est calculée en utilisant un taux d'actualisation. Si les rendements de la caisse sont inférieurs à ce taux d'actualisation, un déficit sera créé.

<sup>ii)</sup> Risque de taux d'intérêt

Une variation des taux obligataires affectera la valeur de l'obligation au titre des prestations définies.

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 10. PASSIF AU TITRE DE LA RETRAITE ET DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (suite)

### A) Passif au titre de la retraite et des autres avantages du personnel (suite)

<sup>iii)</sup> Risque de longévité

Une amélioration plus importante de l'espérance de vie que celle prévue dans les tables de mortalité utilisées augmentera la valeur de l'obligation au titre des prestations définies.

<sup>iv)</sup> Risque d'inflation

L'obligation au titre des prestations définies est calculée en considérant un certain niveau d'inflation. Une inflation réelle supérieure à celle anticipée aura pour effet d'augmenter la valeur de l'obligation au titre des prestations définies.

<sup>v)</sup> Analyse de sensibilité

À la date de clôture, des modifications raisonnablement possibles de l'une des hypothèses actuarielles pertinentes auraient affecté l'obligation au titre des prestations définies des montants suivants (autres hypothèses constantes) :

	Impact sur l'obligation totale	Impact sur l'obligation excluant les contrats de rentes assurées <sup>2</sup>
Taux d'intérêt : diminution de 1 %	64 435 \$	44 702 \$
Taux d'inflation : augmentation de 1 %	52 678	38 357
Taux d'augmentation salariale : augmentation de 1 %	8 328	8 328
Taux de mortalité : multiplication des taux par 99 %	223	146

<sup>2)</sup> La variation de certaines hypothèses sur la valeur de l'obligation liée aux contrats d'achat de rentes assurées a un impact équivalent ou presque sur la valeur de l'actif de ces derniers, mitigeant ainsi le risque auquel est exposé le régime.

Au 31 décembre 2018, la durée moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies s'élève à 18,4 ans (19,3 ans, en 2017).

### B) Salaires et charges sociales

Les charges constatées au poste « Salaires et charges sociales » se détaillent comme suit :

	2018	2017
Salaires et charges sociales	66 591 \$	63 400 \$
Régime de retraite à prestations définies	8 740	7 276
Régime de retraite à cotisations définies	1 838	1 619
	77 169 \$	72 295 \$

## 11. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La filiale de la Société possède environ 629 \$ de pertes en capital disponibles pour réduire ses gains en capital futurs.

Au 31 décembre 2018, la filiale a cumulé des pertes autres qu'en capital de 4 980 \$ disponibles pour réduire le bénéfice imposable des exercices futurs. Le montant et l'échéance de ces pertes sont les suivants : 10 \$ en 2029, 3 790 \$ en 2031, 57 \$ en 2032, 700 \$ en 2033, 224 \$ en 2036 et 199 \$ en 2037.

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

La Société n'a comptabilisé aucun avantage fiscal à l'égard de ces pertes et de ces dépenses de recherche et de développement.

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 12. INFORMATIONS SUR LE RÉSULTAT GLOBAL

	2018	2017
Prestation de services	518 687 \$	462 914 \$
Produits tirés des contrats de location simple	124 390	118 412
Autres	1 944	1 560
	645 021 \$	582 886 \$
Charges financières		
Intérêts sur les obligations à long terme	107 068	105 151
Intérêts sur les obligations en vertu de contrats de location-financement	1 693	1 707
Amortissement des frais d'émission d'emprunts	1 212	1 151
Reclassement des pertes sur les opérations de couverture de flux de trésorerie <sup>a)</sup>	1 086	1 086
Intérêts capitalisés <sup>b)</sup>	(4 896)	(5 335)
Autres	1 116	1 702
	107 279 \$	105 462 \$

a) Les pertes cumulatives sur les opérations de couverture incluses dans les autres éléments du résultat global sont de 28 616 \$ (29 702 \$ en 2017).

b) Le taux moyen pondéré utilisé pour capitaliser les coûts d'emprunt est de 5,63 % (5,65 %, en 2017).

## 13. FRAIS D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRE

La Société perçoit des FAA pour tous les passagers en partance de Montréal-Trudeau. Ces frais sont utilisés dans le but de financer le programme en immobilisations des aéroports internationaux de Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel. La Société a également perçu des FAA pour tous les passagers en partance de Montréal-Mirabel pour les années 2001 à 2004, date à laquelle son programme en immobilisations a cessé d'être financé par les FAA. Ces frais sont inclus à même le prix du billet d'avion et sont versés par les compagnies aériennes à la Société, déduction faite des frais de perception de 4%. Depuis la mise en place des FAA, les dépenses en immobilisations cumulatives à Montréal-Trudeau et à Montréal-Mirabel totalisent 3 503 000 \$ (3 285 000 \$, en 2017) et excèdent de 1 345 000 \$ (1 342 000 \$, en 2017) les montants cumulatifs perçus au titre des FAA (avant déduction des frais de perception) pour ces deux aéroports.

## 14. INFORMATIONS SUR L'ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

La variation des éléments du fonds de roulement se détaille comme suit :

	2018	2017
Créances clients et autres débiteurs	17 189 \$	(321) \$
Stocks	(273)	(1 329)
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	(3 056)	4 932
Autres avantages du personnel	1 618	70
Provisions	(3 364)	3 528
	12 114 \$	6 880 \$

## Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

### 14. INFORMATIONS SUR L'ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE (suite)

Le tableau suivant réconcilie les mouvements des obligations aux flux de trésorerie liés aux activités de financement :

	Obligations à long terme <sup>a)</sup>	Obligations en vertu de contrats de location-financement	Total
<b>Solde au 1<sup>er</sup> janvier 2018</b>	2 045 619 \$	19 365 \$	<b>2 064 984 \$</b>
<i>Variation des flux de trésorerie liés aux activités de financement</i>			
Remboursement des obligations à long terme	(11 109)	-	<b>(11 109)</b>
Remboursement des obligations en vertu des contrats de location-financement	-	(202)	<b>(202)</b>
<i>Variation du passif</i>			
Intérêts capitalisés	4 896	-	<b>4 896</b>
Charges financières	102 172	1 693	<b>103 865</b>
Amortissement des frais d'émission d'emprunts	1 212	-	<b>1 212</b>
Intérêts payés	(107 229)	(1 693)	<b>(108 922)</b>
<b>Solde au 31 décembre 2018</b>	<b>2 035 561 \$</b>	<b>19 163 \$</b>	<b>2 054 724 \$</b>

a) Les soldes incluent les intérêts courus.

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les dettes fournisseurs et autres créditeurs totalisent 108 967\$ (107 493\$, en 2017).

### 15. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées de la Société comprennent les principaux dirigeants. Aucune des transactions ne comporte de caractéristiques ni de conditions spéciales, et aucune garantie n'a été donnée ni reçue.

Les principaux dirigeants de la Société sont les membres du conseil d'administration, le président et les vice-présidents.

La rémunération des principaux dirigeants comprend les charges suivantes :

	2018	2017
Avantages à court terme du personnel	<b>5 945 \$</b>	8 580 \$

### 16. ACTIFS ÉVENTUELS ET PASSIFS ÉVENTUELS

Dans le cours normal de ses activités, la Société fait l'objet de procédures judiciaires comportant des demandes financières, lesquelles sont contestées. À moins qu'elle ne les ait comptabilisées dans les provisions (note 9), la direction estime que ces réclamations sont injustifiées et qu'il est peu probable que la Société ait à déboursier des sommes d'argent pour les régler. La direction estime que le règlement de ces demandes n'aura pas d'incidence négative importante sur la situation financière consolidée de la Société.

## Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

### 17. ENGAGEMENTS

La Société a des engagements en vertu d'ententes de service, de location simple, d'approvisionnement et d'entretien.

Les paiements minimums s'établissent comme suit :

Moins d'un an	<b>38 988 \$</b>
1 à 5 ans	<b>20 446</b>
Plus de 5 ans	-
	<b>59 434 \$</b>

En plus des engagements énumérés ci-dessus, la Société s'est engagée en vertu de contrats pour l'acquisition et la construction d'immobilisations totalisant 124 252\$ (96 756\$, en 2017), dont 5 929\$ (4 732\$, en 2017) sont en devises étrangères.

### 18. INSTRUMENTS FINANCIERS

#### A) 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.

#### B) Juste valeur et classement des instruments financiers

Le tableau suivant présente les valeurs comptables et les justes valeurs des actifs financiers et des passifs financiers, y compris leur niveau dans la hiérarchie de la juste valeur. Il ne comporte pas d'information sur la juste valeur si la valeur comptable constitue une estimation raisonnable de la juste valeur. La Société a déterminé que la juste valeur de ses actifs et passifs financiers courants (autres que ceux énumérés ci-dessous) se rapproche de leur valeur comptable respective aux dates de clôture en raison de l'échéance à court terme de ces instruments financiers.

Au 31 décembre, le classement des autres instruments financiers par catégorie de hiérarchie des justes valeurs, ainsi que leur valeur comptable et leur juste valeur respective, se détaillent comme suit :

	Niveau	Valeur comptable	Passifs financiers évalués au coût amorti	Juste valeur
<b>Passifs financiers au 31 décembre 2018</b>				
Obligations à long terme	2	<b>2 012 636 \$</b>		<b>2 409 489 \$</b>
Obligations en vertu des contrats de location-financement	2	<b>19 163 \$</b>		<b>19 163 \$</b>
		<b>2 031 799 \$</b>		<b>2 428 652 \$</b>
<b>Passifs financiers au 31 décembre 2017</b>				
Obligations à long terme	2	2 022 533 \$		2 599 257 \$
Obligations en vertu des contrats de location-financement	2	19 365		19 365
		2 041 898 \$		2 618 622 \$

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 18. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

### B) Juste valeur et classement des instruments financiers (suite)

La juste valeur de la facilité de crédit, des obligations à long terme et des obligations en vertu de contrats de location-financement a été déterminée selon les cours de marché comparables ajustés pour tenir compte de la prime de risque de la Société.

### C) Risque de change

La Société est exposée au risque de change en raison des achats de produits et services dans le cours normal des opérations et des paiements reçus de clients libellés en devises étrangères. Les actifs et passifs libellés en devises étrangères convertis en dollars canadiens, au taux de clôture, s'établissent comme suit :

	2018	2017
Trésorerie et équivalents de trésorerie et créances clients et autres débiteurs	2 731 \$	2 589 \$
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	410	433

La Société a procédé à une analyse de sensibilité des taux de change utilisés pour convertir les actifs et les passifs libellés en devises autres que le dollar canadien. Cette analyse révèle qu'une différence de 5% sur les taux de change utilisés n'a aucun impact significatif sur les actifs et les passifs de la Société. La Société ne détient pas d'instruments financiers dérivés pour atténuer ce risque.

### D) Risque de taux d'intérêt

Les équivalents de trésorerie et les obligations à long terme de la Société portent intérêt à des taux fixes. La Société a l'option de tirer sur la facilité de crédit à des taux variables ou fixes (note 6).

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 équivalents de trésorerie, la facilité de crédit et les obligations à long terme de la Société sont exposés à un risque de variation de leur juste valeur en raison des fluctuations des taux d'intérêt sous-jacents. Une variation de 50 points de base des taux d'intérêt n'aurait pas d'impact significatif sur ce risque.

### E) 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 des actifs financiers exposés au risque de crédit et présentés dans l'état consolidé de l'actif net de la Société, déduction faite de toute provision pour pertes applicables, représente le montant maximal exposé au risque de crédit.

Les actifs financiers qui peuvent exposer la Société au risque de crédit comprennent principalement la trésorerie et équivalents de trésorerie, l'encaisse affectée et les créances clients et autres débiteurs.

#### *Trésorerie et équivalents de trésorerie, encaisse affectée et débiteurs non courants*

La Société s'est dotée d'une politique de placement dont les objectifs sont de préserver le capital et 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 de placement ainsi que la cote de crédit acceptable et les échéances maximales de certains types d'instruments d'investissement.

Le risque de crédit lié à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie ainsi qu'à l'encaisse affectée est considérablement atténué si l'on s'assure que ces actifs financiers sont investis auprès des principales institutions financières se classant comme contreparties solvables selon les principales agences de notation.

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 18. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

### E) Risque de crédit (suite)

La dépréciation de la trésorerie et équivalents de trésorerie et de l'encaisse affectée a été évaluée sur la base de la perte de crédit attendue sur une période de douze mois. La Société considère que ses débiteurs non courants ont un faible risque de crédit en raison des cotes de crédit externes de la contrepartie. Au 31 décembre 2018, la Société n'avait aucun débiteur non courant en souffrance ni déprécié.

#### *Créances clients et autres débiteurs*

Le risque de crédit lié aux créances clients et autres débiteurs est limité en raison du processus d'évaluation du crédit des clients 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 créances clients et autres 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 pertes sur créances est maintenue conformément au risque de crédit, aux tendances historiques, à la conjoncture générale de l'économie et aux autres informations, comme il est décrit ci-après, et est prise en compte dans les états financiers consolidés.

Le tableau suivant présente des informations sur l'exposition au risque de crédit et les pertes de crédit attendues liés aux créances clients :

	2018	2017
Courant	9 878 \$	5 880 \$
Créances de 30 à 60 jours	1 954	1 763
Créances de 61 à 90 jours	308	378
Créances de plus de 90 jours	824	786
	12 964	8 807
Provision pour pertes sur créances	(326)	(392)
Solde à la fin de l'exercice	12 638 \$	8 415 \$

Au 31 décembre 2018, un montant de 250\$ (226\$, en 2017) inclus dans la provision pour pertes sur créances représente une provision spécifique pour des créances clients totalisant 289\$ (928\$, en 2017). Puisque les pertes de crédit attendues, outre la provision spécifique, se limitent à 76\$ (166\$, en 2017), ces dernières n'ont pas été présentées en fonction de l'âge des créances clients dans le tableau ci-dessus.

### F) 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 sa facilité de crédit, de ses obligations en vertu de contrats de location-financement, de ses dettes fournisseurs et autres créditeurs, 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.

La gestion du risque de liquidité vise à maintenir un montant suffisant de trésorerie et d'équivalents de trésorerie, 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 s'acquitter de ses obligations dans un avenir prévisible.

# Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018 (en milliers de dollars canadiens)

## 18. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

### F) Risque de liquidité (suite)

Le tableau qui suit établit les obligations financières de la Société incluant les paiements d'intérêts, lorsqu'ils sont applicables:

	Obligations en vertu de contrats de location-financement	Obligations à long terme	Engagements <sup>a)</sup>	Dettes fournisseurs et autres crédateurs	Total
<b>31 décembre 2018</b>					
Moins d'un an	<b>2 007 \$</b>	<b>120 206 \$</b>	<b>38 988 \$</b>	<b>163 938 \$</b>	<b>325 139 \$</b>
1 à 5 ans	<b>8 063</b>	<b>489 558</b>	<b>20 446</b>	-	<b>518 067</b>
Plus de 5 ans	<b>31 680</b>	<b>3 317 756</b>	-	-	<b>3 349 436</b>
31 décembre 2017					
Moins d'un an	1 895 \$	119 388 \$	28 042 \$	165 442 \$	314 767 \$
1 à 5 ans	8 042	486 133	26 257	-	520 432
Plus de 5 ans	33 707	3 441 387	-	-	3 475 094

a) Ces montants excluent les engagements relatifs à l'acquisition et à la construction d'immobilisations.

Compte tenu de la possibilité d'accès aux plateformes de financement de la Société, le montant de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que du calendrier des versements, la direction évalue que le risque de liquidité de la Société est faible.

## 19. GESTION DU CAPITAL

Les principaux objectifs de la Société dans la gestion du capital sont les suivants: <sup>1)</sup> préserver sa capacité à poursuivre son exploitation et <sup>2)</sup> préserver sa capacité et sa souplesse financières pour réaliser ses objectifs stratégiques et assurer sa croissance.

La structure du capital de la Société comprend la trésorerie et des équivalents de trésorerie, l'encaisse affectée, les obligations à long terme et la facilité de crédit. 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 liés aux activités d'exploitation, d'émission d'obligations et d'autres emprunts, au besoin.

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

	2018	2017
Obligations à long terme	<b>2 012 636 \$</b>	2 022 533 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie et encaisse affectée	<b>(249 251)</b>	(248 103)
	<b>1 763 385 \$</b>	1 774 430 \$

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. La direction examine périodiquement ce modèle financier et l'intègre à son plan stratégique quinquennal présenté et approuvé annuellement par le conseil d'administration.

La Société n'a pas modifié sa stratégie de gestion du capital par rapport à celle de 2017.

## 20. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE CLÔTURE

En janvier 2019, la Société a prolongé sa facilité de crédit obtenue auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes pour une période supplémentaire d'un an, soit jusqu'en avril 2024, aux mêmes modalités.

# Transporteurs

## 35 TRANSPORTEURS PASSAGERS

### 9 TRANSPORTEURS CANADIENS

Air Canada  
Air Creebec  
Air Inuit  
Air Transat  
First Air  
Porter  
Provincial Airlines  
Sunwing  
WestJet

### 23 TRANSPORTEURS INTERNATIONAUX

Aeromexico  
Air Algérie  
Air China  
Air France  
Air Saint-Pierre  
British Airways  
Copa Airlines  
Corsair  
Cubana de Aviación  
Icelandair  
Interjet  
KLM  
Level  
Lufthansa  
Norwegian  
Qatar  
Royal Air Maroc  
Royal Jordanian  
SATA Internacional  
SWISS  
Tunisair  
Turkish Airlines  
WOW air

### 3 TRANSPORTEURS AMÉRICAINS

American Airlines  
Delta  
United

## 15 TRANSPORTEURS TOUT-CARGO

Atlas Air  
Antonov Airlines  
AirBridge Cargo  
CargoJet Airways  
CargoLux  
Castle Aviation  
FedEx  
Kalitta Air  
Morningstar Air Express  
Nolinor Aviation  
Qatar Airways Cargo  
Silkway West  
Skylink Express  
UPS  
Volga Dnepr

# Services passagers

- DESTINATIONS RÉGULIÈRES
- DESTINATIONS SAISONNIÈRES

## 31 DESTINATIONS AU CANADA

### RÉGULIÈRES (29)

Bagotville, QC  
 Baie-Comeau, QC  
 Bathurst, NB  
 Calgary, AB  
 Charlottetown, PE  
 Chibougamau, QC  
 Edmonton, AB  
 Fredericton, NB  
 Halifax, NS  
 Hamilton, ON  
 Kuujuaq, QC  
 Kuujuarapik, QC  
 La Grande, QC  
 London, ON  
 Moncton, NB  
 Mont-Joli, QC  
 Mont-Tremblant, QC

Ottawa, ON  
 Québec, QC  
 Rouyn-Noranda, QC  
 Sept-Îles, QC  
 Saint-Jean, NB  
 St. John's, NL  
 Toronto (Billy Bishop), ON  
 Toronto (Pearson), ON  
 Val-d'Or, QC  
 Vancouver, BC  
 Windsor, ON  
 Winnipeg, MB

**ÉTÉ (2)**  
 Îles de la Madeleine, QC  
 Victoria, BC

## 28 DESTINATIONS AUX ÉTATS-UNIS

### RÉGULIÈRES (24)

Atlanta, GA  
 Baltimore, MD  
 Boston, MA  
 Charlotte, NC  
 Chicago, IL  
 Dallas/Fort Worth, TX  
 Denver, CO  
 Detroit, MI  
 Fort Lauderdale, FL  
 Hartford, CT  
 Houston, TX  
 Las Vegas, NV  
 Los Angeles, CA  
 Miami, FL  
 Minneapolis/St-Paul, MN  
 Newark, NJ  
 New York (JFK), NY

New York (LGA), NY  
 Orlando (International), FL  
 Philadelphie, PA  
 Pittsburgh, PA  
 San Francisco, CA  
 Washington (Dulles), DC  
 Washington (Reagan), DC

**HIVER (4)**  
 Fort Myers, FL  
 Phoenix, AZ  
 Tampa, FL  
 West Palm Beach, FL

## 89 DESTINATIONS DANS LE MONDE (EXCLUANT LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS)

### RÉGULIÈRES (48)

Alger, Algérie  
 Amman, Jordanie  
 Amsterdam, Pays-Bas  
 Antigua, Antigua-et-Barbuda  
 Beijing, Chine  
 Bruxelles, Belgique  
 Camagüey, Cuba  
 Cancún, Mexique  
 Casablanca, Maroc  
 Cayo Coco, Cuba  
 Cayo Largo del Sur, Cuba  
 Cozumel, Mexique  
 Doha, Qatar  
 Fort-de-France, Martinique  
 Francfort, Allemagne  
 Genève, Suisse  
 Holguín, Cuba  
 Istanbul, Turquie  
 La Havane, Cuba  
 La Romana, République Dominicaine  
 Lima, Pérou  
 Lisbonne, Portugal  
 Londres (Heathrow), Royaume-Uni  
 Lyon, France  
 Málaga, Espagne

Montego Bay, Jamaïque  
 Munich, Allemagne  
 Panama, Panama  
 Paris (CDG), France  
 Pointe-à-Pitre, Guadeloupe  
 Port-au-Prince, Haïti  
 Puerto Plata, République Dominicaine  
 Puerto Vallarta, Mexique  
 Punta Cana, République Dominicaine  
 Reykjavik, Islande  
 Roatan, Honduras  
 Rome, Italie  
 Saint-Martin, Antilles Néerlandaises  
 Samana, République Dominicaine  
 San Salvador, Bahamas  
 Santa Clara, Cuba  
 Shanghai, Chine  
 St-Pierre, St-Pierre-et-Miquelon  
 Tokyo, Japon  
 Tunis, Tunisie  
 Varadero, Cuba  
 Zurich, Suisse

### ÉTÉ (18)

Athènes, Grèce  
 Bâle-Mulhouse, Suisse  
 Barcelone, Espagne  
 Bordeaux, France  
 Bucarest, Roumanie  
 Dublin, Irlande  
 Londres (Gatwick), Royaume-Uni  
 Madrid, Espagne  
 Marseille, France  
 Nantes, France  
 Nice, France  
 Paris (Orly), France  
 Ponta Delgada, Portugal  
 Porto, Portugal  
 Prague, République Tchèque  
 Tel Aviv, Israël  
 Toulouse, France  
 Venise, Italie

### HIVER (23)

Acapulco, Mexique  
 Aruba, Aruba  
 Bridgetown, Barbade  
 Cartagena, Colombie  
 Cienfuegos, Cuba  
 Freeport, Bahamas  
 Huatulco, Mexique  
 Ixtapa/Zihuatanejo, Mexique  
 Liberia, Costa Rica  
 Managua, Nicaragua  
 Manzanillo, Cuba  
 Nassau, Bahamas  
 Providenciales, Turks et Caicos  
 Rio Hato, Panama  
 Sainte-Lucie, Sainte-Lucie  
 San Andres, Colombie  
 San Jose, Costa Rica  
 San José del Cabo, Mexique  
 San Juan, Porto Rico  
 San Salvador, Salvador  
 Santiago, Cuba  
 Santo Domingo, République Dominicaine  
 Willemstad, Curaçao



English copies of this report are available from  
**Public Affairs, Aéroports de Montréal**  
800 Leigh-Capreol Place, Suite 1000, Dorval, Québec  
CANADA H4Y 0A5  
Telephone: 514 394-7201, Fax: 514 394-7356  
[admtl.com](http://admtl.com)