



RAPPORT ANNUEL

2020



Aéroports  
de **Montréal**



## Table des matières

Profil d'organisation

Faits saillants

Message de la direction

Revue des activités

Exploitation aéroportuaire

Responsabilité sociale d'entreprise

Analyse par la direction de la situation financière

Rapport sur la gouvernance

Réflexion stratégique

Transparence

États financiers consolidés

# Profil d'organisation

01



# PROFIL D'ORGANISATION

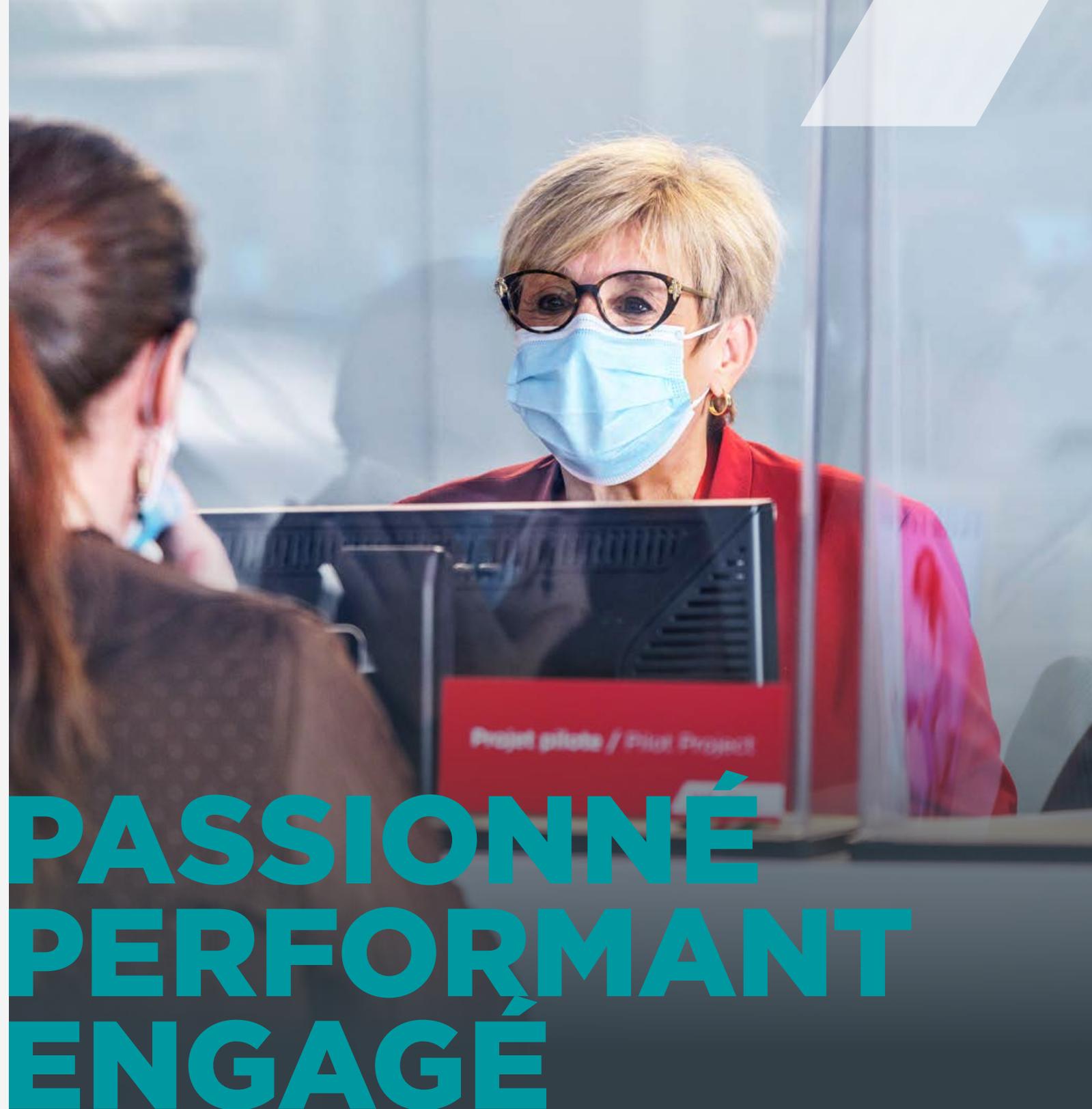
ADM Aéroports de Montréal, l'autorité aéroportuaire du grand Montréal, est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de YUL Aéroport international Montréal-Trudeau et de YMX Aérocity internationale de Mirabel en vertu d'un bail conclu avec Transports Canada en 1992 venant à échéance en 2072. 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 des secteurs domestique, transfrontalier et international, tandis que YMX agit comme aéroport tout-cargo et pôle aérospatial de calibre mondial. L'Aéroport international Montréal-Trudeau et l'Aérocity internationale de Mirabel constituent d'importants pôles d'activité économique et des atouts de développement pour le grand Montréal.



## MISSION D'ADM

Dans une perspective de développement durable, la mission d'ADM consiste à :

- Connecter Montréal et le monde entier par le talent et la passion de ses équipes;
- Offrir une prestation de service remarquable, sécuritaire et performante tout en assurant la mise en valeur de ses installations;
- Contribuer à la prospérité de sa communauté en incarnant la vitalité du grand Montréal.



**PASSIONNÉ  
PERFORMANT  
ENGAGÉ**

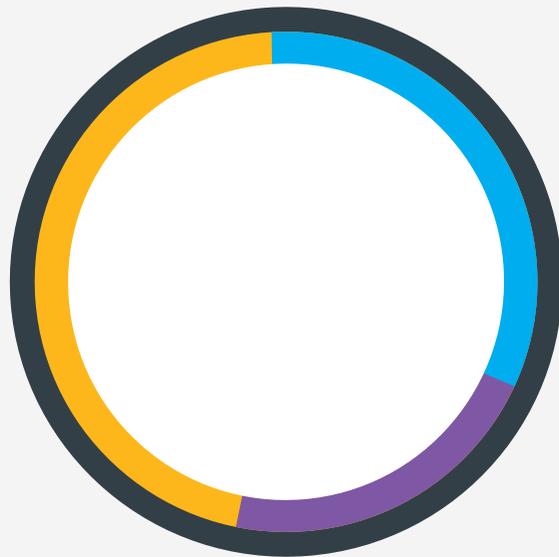
# Faits saillants

# 02



# SOURCES DE REVENUS

en millions de dollars (et comparaison avec 2019)



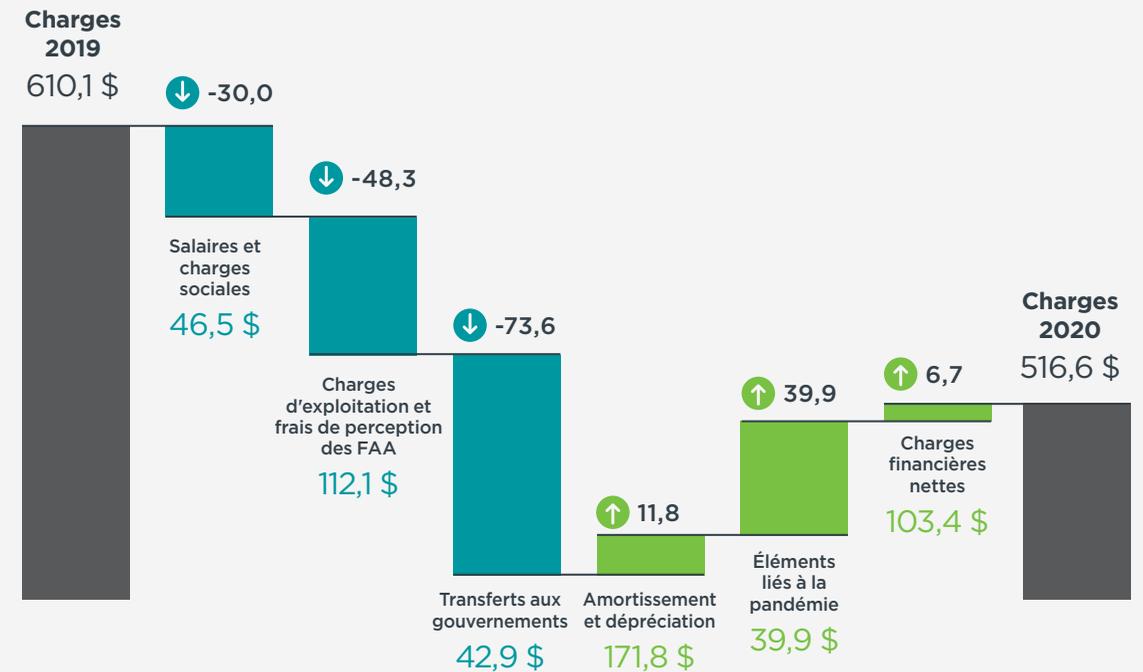
■ **Activités non aéronautiques**  
**129,7 \$**  
**46,0 %**  
↓ -41,0 %

■ **Activités aéronautiques**  
**91,2 \$**  
**32,3 %**  
↓ -63,6 %

■ **Frais d'améliorations aéroportuaires**  
**61,3 \$**  
**21,7 %**  
↓ -74,1 %

# TYPES DE DÉPENSES

en millions de dollars (et comparaison avec 2019)



# RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

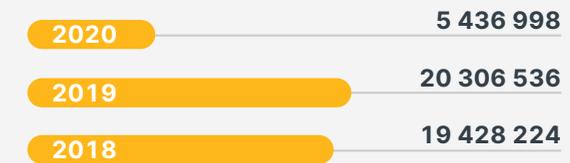
en milliers de dollars

	2020	2019	2018	2017*	2016*
<b>Produits</b>	<b>282 160 \$</b>	707 049 \$	645 021 \$	582 886 \$	525 283 \$
<b>Excédent des produits sur les charges</b>	<b>(233 994) \$</b>	97 799 \$	68 174 \$	42 916 \$	33 922 \$
<b>BAIIA</b>	<b>40 780 \$</b>	353 607 \$	322 867 \$	285 087 \$	252 314 \$
<b>Investissements</b>	<b>247 709 \$</b>	351 706 \$	219 803 \$	229 351 \$	254 775 \$

\* Les résultats financiers comparatifs n'ont pas été redressés à la suite de l'application initiale de l'IFRS16 au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

# EXPLOITATION 2018-2020

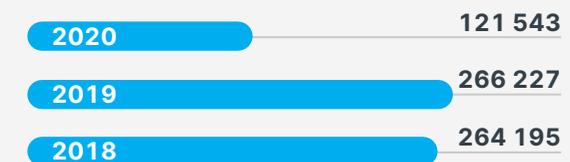
## TRAFIC DE PASSAGERS



## VOLUME DE FRET (t)



## MOUVEMENTS D'AÉRONEFS



# Message de la direction

03

# PILOTER EN CIEL TROUBLE

**Une aérogare déserte... Un débarcadère et des stationnements vides... Un silence presque complet... Des dizaines d'aéronefs cloués au sol...**

On croirait lire les premières pages d'un mauvais roman de science-fiction. Pourtant, c'est la triste et désolante réalité à laquelle nos équipes font face à YUL Aéroport international Montréal-Trudeau depuis la mi-mars 2020, au moment où la fermeture des frontières canadiennes a causé l'effondrement du trafic aérien. Le choc initial a été grand. Aucun événement de cette ampleur n'avait ébranlé aussi fortement l'industrie depuis l'avènement de l'aviation civile. En pleine zone de turbulences, notre organisation a affronté d'énormes défis, elle a dû repenser plus d'une fois ses façons de faire, tout en continuant d'offrir un service sécuritaire et efficace à tous ses passagers.

La revue des activités contenue dans les prochaines pages de ce rapport annuel sera présentée dans un format différent de celui des publications des années précédentes.

Après tout, l'année 2020 aura été tout sauf une année ordinaire! Contrairement à la tradition qui dictait de faire état de nos activités par vice-présidence, nous avons choisi, pour plus de cohérence, de remonter le fil des événements des 12 derniers mois par ordre chronologique. Cela nous permet aussi de rendre justice aux remarquables efforts de collaboration et de solidarité mis de l'avant par les équipes d'ADM. Le résultat final est étonnant. Si, depuis mars dernier, nous avons parcouru un chemin à la fois inconnu et difficile, la route devant nous est encore très longue, et l'industrie aérienne n'est pas au bout de ses peines. La présence d'employés, de partenaires, de compagnies aériennes et de commerçants dévoués, ingénieux, résilients et motivés nous permet tout de même de garder espoir. La grande famille aéroportuaire de YUL et de YMX continuera de se serrer les coudes.



## L'anatomie d'une crise

Notre monde aéroportuaire a basculé le 18 mars 2020. Du jour au lendemain, YUL a perdu la quasi-totalité de ses passagers. Les horaires de vols ont dû être réaménagés, les chantiers ont été mis à l'arrêt et presque tous les commerces ont dû être fermés. Devant une menace qui était encore alors inconnue, les équipes se sont mises en mode solution. Les priorités ont rapidement changé. Nos nouveaux objectifs : coopérer avec les organismes de santé publique et les transporteurs aériens afin de garantir un environnement sain pour assurer les voyages essentiels, et tout mettre en place pour permettre la réception de marchandises nécessaires telles que l'équipement de protection pour les employés du secteur de la santé.

Nous avons aussi dû réfléchir à ce que serait notre mode de fonctionnement « avec COVID », parce que le monde « post COVID-19 » semblait et semble encore bien loin. Concrètement, cela a mené à la création du programme Voyagez en toute confiance à YUL. Des contrôles sanitaires ont été instaurés aux trois seuls points d'accès à l'aérogare, avec une prise de température systématique pour tous les passagers avant de les laisser circuler dans l'enceinte. ADM s'est aussi démarquée et a fait preuve d'une certaine audace en étant la première installation publique d'importance à rendre obligatoire le port du masque, alors que celui-ci ne l'était ni dans les transports en commun, ni dans les commerces. Nous nous sommes imposés, bien humblement, comme des précurseurs sur la question.

Quelques mois plus tard, YUL s'est ajouté à la liste des aéroports offrant un service de dépistage rapide de la COVID-19. Initialement accessible aux passagers ayant pour destination finale la France, la clinique a ensuite ouvert ses portes aux voyageurs vers toute destination internationale exigeant un test négatif pour permettre l'entrée sur son territoire et reconnaissant le dépistage par test antigénique.

L'année 2021, initialement remplie de promesses, a aussi démarré sur les chapeaux de roues en nous rappelant que le virus était encore bien présent dans nos vies. Devant la flambée de cas enregistrés au pays, le gouvernement fédéral a exigé que tous les voyageurs présentent au transporteur aérien une preuve d'obtention d'un résultat négatif à un test de dépistage de la COVID-19 avant d'embarquer sur un vol international à destination du Canada.

À la fin du mois de janvier 2021, afin de limiter la possibilité de faire entrer des variants du virus au Canada, de nouvelles mesures ont été annoncées. Tous les vols vers les Caraïbes et le Mexique ont été annulés. Les voyageurs ont appris qu'ils devront dorénavant effectuer un test à leur retour au pays et s'isoler jusqu'à un maximum de trois jours à l'hôtel, à leurs frais. Ces règles strictes et nécessaires d'un point de vue de santé publique se révèlent néanmoins fort dommageables pour une industrie qui n'arrivera malheureusement pas à se relever de sitôt et qui ne bénéficie toujours d'aucune aide sectorielle spécifique pour faciliter le passage à travers cette tempête.



## NOTRE REGARD SUR LE FUTUR EST ÉVIDEMMENT TEINTÉ DES APPRENTISSAGES DES 12 DERNIERS MOIS.



### Changer le cours des choses

La pandémie et les mesures mises en place pour tenter de l'endiguer ont eu un impact qui a largement dépassé notre cadre opérationnel. L'absence de passagers à YUL a mené à un important manque à gagner de 300 M\$ pour 2020 seulement, et l'hémorragie financière se poursuit. Cette situation est dramatique pour notre organisation, qui, rappelons-le, est une organisation à but non lucratif: nous ne recevons pas de subventions d'exploitation. Devant cet état de fait, et tout en les repoussant le plus longtemps possible, nous avons dû prendre des décisions très difficiles afin de réduire nos coûts au maximum.

Dans un premier temps, nous avons été contraints de réduire nos effectifs. Dire adieu à une partie de l'équipe gagnante qui composait ADM s'est avéré extrêmement éprouvant. Nous tenons d'ailleurs à saluer chacune et chacun de ces employés, et à souligner leur talent et leur apport exceptionnel à l'essor de nos deux sites aéroportuaires.

Puis, nous avons mis à l'arrêt tous les projets de construction jugés non urgents et non essentiels à notre mission. Tous ces projets inspirants de développement prévus pour les sites aéroportuaires ne se feront pas, du moins à court terme. Notre attention s'est portée sur la construction de la station YUL-Aéroport-Montréal-Trudeau pour le projet du Réseau express métropolitain (REM). Nous avons rapidement constaté que notre nouvelle réalité financière ne nous permettrait pas de financer les coûts totaux associés au projet.

L'alarme a été sonnée l'été dernier: nous avons désespérément besoin d'un prêt des ordres de gouvernement, assorti de modalités de remboursement flexibles, pour pouvoir avancer. Le gouvernement fédéral a annoncé son intention de participer au financement lors de sa mise à jour économique de l'automne. Puis, en début d'année 2021, les négociations ont repris avec le gouvernement du Québec, qui s'était retiré de la table en novembre. Un troisième joueur s'est ajouté aux discussions, soit la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC). Grâce à la collaboration de ces trois entités, et à l'engagement d'ADM de fournir le premier 100 M\$ pour le projet, le REM pourra poursuivre son trajet jusqu'à YUL!

Tous les grands aéroports internationaux peuvent compter sur une connexion rapide, directe et durable avec leur centre-ville. Il aurait été impensable que Montréal y fasse exception.

### Et la suite

Alors que nous n'anticipons pas de retour à une « nouvelle normalité » avant 2024, il est difficile de prédire de quoi sera faite l'année 2021 et celles qui suivront. Malgré quelques soubresauts, la campagne de vaccination suit son cours. On entend de plus en plus parler de passeport santé. Les restrictions entourant les voyages aériens demeurent sévères, mais l'industrie cherche des pistes de solution. Des cliniques de dépistage ont été érigées dans les grands aéroports. Les choses bougent, et nous espérons que les prochains mois apporteront leur lot de bonnes nouvelles... et de soupirs de soulagement.

Notre regard sur le futur est évidemment teinté des apprentissages des 12 derniers mois. Notre équipe de gestionnaires aguerris a déjà amorcé une réflexion stratégique qui nous permettra de bâtir l'ADM de demain en fonction de notre nouvelle réalité. Différents scénarios sont à l'étude, et nous examinons des plans de sortie de crise avec des niveaux d'amplitude extrêmes dans le but d'extraire des activités essentielles à exécuter pendant la transition vers une éventuelle normalité.

Des questions demeurent : les passagers seront-ils tous de retour? Et quand? Quelle qu'en soit la réponse, nous demeurons convaincus d'une chose : l'aéroport sera encore et pour longtemps un outil de développement économique indiscutable pour Montréal et sa région.

## Le mot de la fin

En terminant, nous souhaitons souligner le travail exceptionnel de nos employés. En plus d'avoir assisté au départ de plusieurs de leurs collègues, ils ont vu leur charge de travail augmenter substantiellement depuis le mois de mars dernier. Ils ont dû s'adapter à une nouvelle façon de travailler, à distance, coupés des interactions sociales si profitables liées à un environnement de travail plus traditionnel. Les rencontres virtuelles se sont multipliées, et plusieurs d'entre eux n'ont pu mettre les pieds à l'aéroport depuis le début de la crise. Ces employés n'ont jamais baissé les bras, même lorsque le moral était à son plus bas.

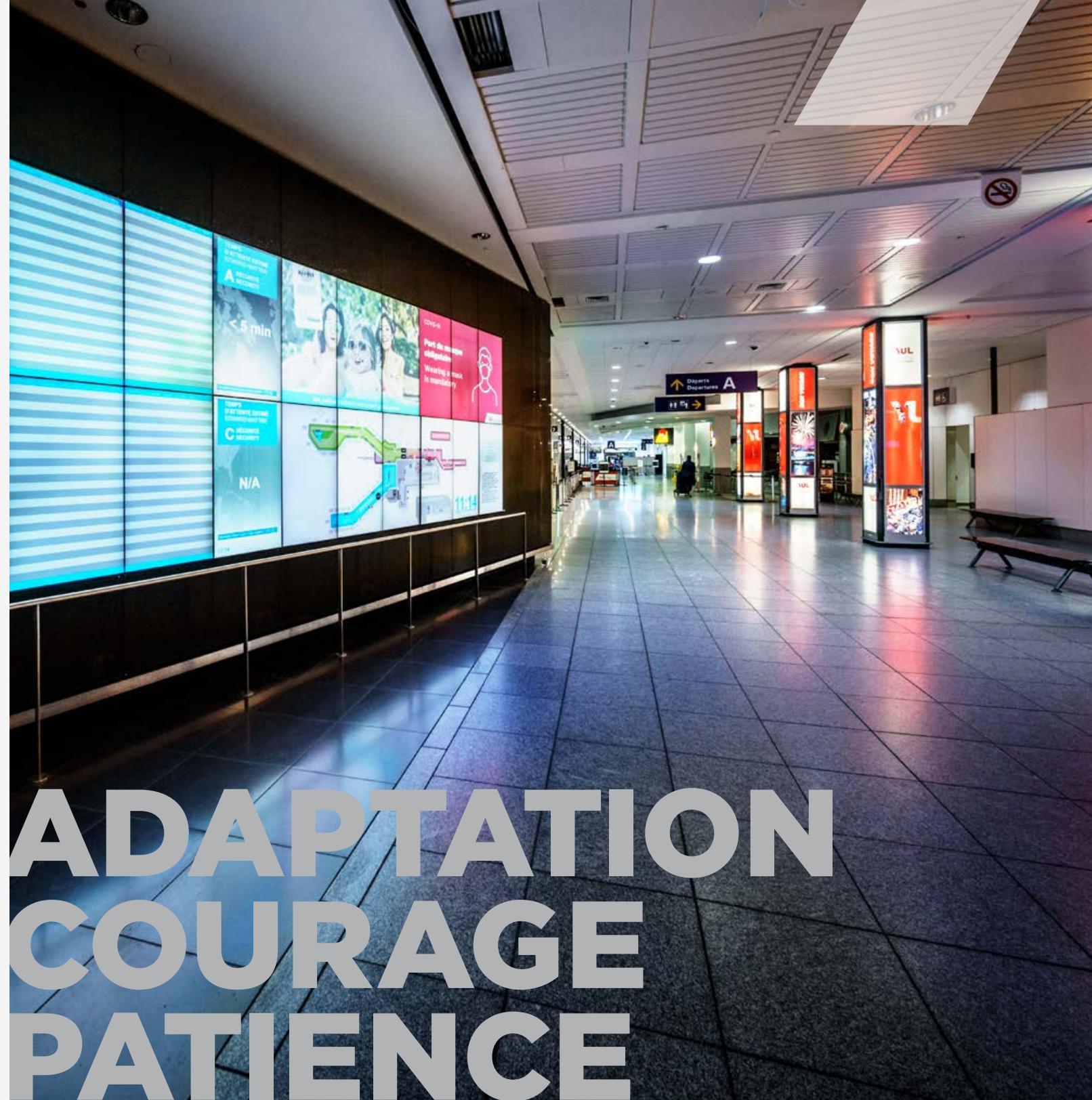
Nous les remercions pour leur courage et, tout comme eux, nous attendons avec impatience le retour des jours meilleurs.



**Danielle Laberge**  
Présidente du Conseil  
d'administration



**Philippe Rainville**  
Président-directeur général



**ADAPTATION  
COURAGE  
PATIENCE**

# Revue des activités



04

## L'ANNÉE 2020 EN BREF

L'année 2020 s'annonçait des plus excitantes pour ADM Aéroports de Montréal. La desserte aérienne de YUL Aéroport international Montréal-Trudeau devait s'enrichir de nouvelles liaisons attendues depuis un bon moment par les passagers, et des projets d'infrastructure structurants pour la communauté, tant à YUL qu'à YMX, devaient s'amorcer dans les premiers mois de l'année.

Mais cet élan a pris fin abruptement à la mi-mars avec la fermeture des frontières et les restrictions sur les déplacements aériens. La COVID-19 est venue chambouler du jour au lendemain les opérations des sites aéroportuaires, plus particulièrement à YUL. L'équipe d'ADM a dû s'adapter à une nouvelle et brutale réalité, avec un aéroport international, habituellement si vibrant, devenu pratiquement vide.

La revue des activités explorera ainsi la chronologie des événements des 12 mois de l'année 2020 et mettra en lumière les actions prises par ADM afin d'assurer la santé et la sécurité du public voyageur et des employés à YUL, de permettre un maintien des activités sur les 2 sites aéroportuaires et de poursuivre les efforts consentis au cours des dernières années afin de faire rayonner la communauté du grand Montréal.



## JANVIER

### **CONSULTATION EN CLIMAT SONORE + LANCEMENT YULCHAT**

- YUL continue de porter fièrement le titre d'aéroport le plus international au Canada. En début d'année, 152 destinations, dont 90 à l'international, sont offertes aux passagers. Une nouvelle route Bogota (Colombie) – Montréal doit être inaugurée plus tard au cours de l'année, et la liste de transporteurs en opération doit se bonifier avec l'arrivée de TAP Portugal et de Brussels Airlines.
- Une première consultation publique visant à recueillir les commentaires des citoyens sur le Plan d'action sur la gestion du climat sonore est lancée. ADM cherche ainsi à moderniser son approche dans ce dossier en s'appuyant sur les meilleures pratiques de l'industrie et en favorisant le dialogue et l'ouverture avec la communauté.
- Avec le lancement de Yulchat, ADM devient l'un des premiers aéroports au Canada à offrir un service de clavardage en ligne. Accessible via les sites Web [yul.com](http://yul.com) et [yulsatisfaction.admtl.com](http://yulsatisfaction.admtl.com), ce nouvel outil permet de répondre aux besoins de communication des voyageurs en temps réel.
- Alors que le trafic aérien est en hausse à YMX Aérocity internationale de Mirabel, NAV CANADA ouvre à nouveau le service de la circulation aérienne pendant les périodes de pointe de la journée.

## FÉVRIER

### **MICROBRASSERIE ARCHIBALD + COVID-19 + MESURES SANITAIRES**

- Afin de mieux répondre à une demande toujours grandissante, la microbrasserie Archibald se refait une beauté. C'est maintenant un restaurant qui compte 1 420 pieds carrés supplémentaires, 52 nouvelles places et du mobilier modernisé qui accueille les voyageurs.
- Un nouveau mot émerge sur toutes les lèvres, et ce, à travers la planète : COVID-19. Cette maladie, de la famille des coronavirus, se transmet principalement par des gouttelettes et frappe de plein fouet la population de plusieurs pays, dont la Chine, l'Italie, l'Iran, la France et l'Espagne, en plus de rendre les voyageurs très nerveux.
- L'équipe d'ADM amorce une étroite collaboration avec celle de l'Agence de la santé publique du Canada, qui dicte les mesures à prendre pour détecter, surveiller et prévenir la propagation de ce nouveau virus à YUL et dans tous les aéroports canadiens. Des mesures supplémentaires de désinfection sont mises en place, et des conseils sanitaires sont diffusés à l'intention des voyageurs et des employés de la communauté.



## MARS

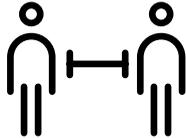
**RAPATRIEMENT  
DES CANADIENS  
+ TÉLÉTRAVAIL  
DES EMPLOYÉS  
+ SANTÉ ET SÉCURITÉ**

- Alors que des cas commencent à être répertoriés au pays, le Canada ferme ses frontières aériennes et recommande d'éviter tous les voyages non essentiels à l'étranger. Seuls les citoyens canadiens, les résidents permanents, les membres d'équipages, les diplomates et ceux dont la famille est canadienne peuvent continuer d'entrer au pays.
- YUL est désigné comme l'un des quatre aéroports canadiens autorisés à recevoir les aéronefs provenant d'outre-mer. S'ensuit une vaste opération de rapatriement des Canadiens coincés à l'étranger en collaboration avec les transporteurs aériens et le gouvernement fédéral.
- Les employés d'ADM doivent se mettre en mode télétravail. Les actions se multiplient afin de déployer le plan de continuité des affaires et de mettre à la disposition de tous les outils appropriés. L'utilisation d'Office 365, implanté dans l'environnement technologique peu de temps avant le déclenchement de la crise, permet une grande flexibilité pour le travail à la maison. En parallèle, les équipes des technologies de l'information doivent accroître leur vigilance et activer une surveillance continue des systèmes pour les protéger contre de possibles cyberattaques. À cet effet, plusieurs rehaussements technologiques ont également été réalisés au cours de l'année.
- De nombreuses mesures sont mises en place à YUL pour assurer la santé et la sécurité des passagers et des employés, une priorité de tous les instants. Parmi celles-ci, l'augmentation des fréquences d'entretien et de désinfection dans l'aérogare, la fermeture de tous les commerces jugés non essentiels, le déploiement de campagnes d'affichage diverses, le retrait d'un nombre important de chariots pour faciliter leur nettoyage, l'acquisition et l'ajout de distributeurs de gel désinfectant. Une signalisation permanente pour favoriser la distanciation physique est également déployée dans toutes les zones de l'aérogare.
- Faisant face à une baisse sans précédent du trafic de passagers et conséquemment des revenus qui y sont associés, une stratégie financière est rapidement mise à exécution dans le but de dégager d'importantes sources de liquidités pour permettre à l'organisation de respecter ses obligations financières et de continuer à offrir un service adéquat durant la crise. Des gestes concrets, comme la fermeture d'une piste et de certaines sections de l'aérogare, permettent la réduction de certains frais d'exploitation et d'administration.

## AVRIL

**BAISSE DU TRAFIC  
+ FERMETURE CERTAINES  
SECTIONS DE L'AÉROGARE**

### DEPUIS LA MI-MARS 2020, L'ÉQUIPE D'ADM A :

installé plus de  
**2850**   
pastilles pour promouvoir  
la distanciation physique

érigé plus de **650**  
écrans de protection en plexiglas,  
ou l'équivalent de 446 m<sup>2</sup>

écoulé plus de  
**3000**   
litres de gel désinfectant

utilisé plus de  
**35 650 + 22 400**  
paires de gants                      masques

distribué près de **7500**  
doigtiers en plastique  
pour écrans tactiles

## MAI

### TRANSPORT DE MARCHANDISES + PRESTIGIEUSE DISTINCTION

- Le transport de marchandises représente l'une des seules sphères d'activité qui n'a pas connu de ralentissement sur les sites aéroportuaires. D'importantes cargaisons d'équipement de protection individuelle (EPI) transitent par YMX Aérocity internationale de Mirabel. C'est d'ailleurs dans ce contexte que l'Antonov AN-225, le plus gros avion au monde chargé d'équipement médical, effectue une visite en sol québécois grâce au travail du partenaire Nolinor.
- Les employés de la communauté aéroportuaire sont reconnus comme étant les meilleurs en Amérique du Nord. En effet, c'est dans le cadre des World Airport Awards de Skytrax que YUL reçoit le prix du « Meilleur personnel aéroportuaire en Amérique du Nord ». Il s'agit là d'une des plus prestigieuses distinctions de l'industrie, décernée par les passagers lors d'une enquête annuelle sur leur satisfaction. Une rare bonne nouvelle motivante et revigorante pour les troupes, qui continuent de démontrer leur dévouement au travail, dans un contexte des plus difficiles.

## JUIN

### VOYAGEZ EN TOUTE CONFIANCE + STATION DU REM + FESTIVAL MUSIPARC

- Afin d'offrir un environnement encore plus sain et sécuritaire à tous les usagers, des mesures supplémentaires sont instaurées à YUL avec le lancement du programme Voyagez en toute confiance. Le port du masque est désormais obligatoire en tout temps dans l'aérogare, et les voyageurs doivent passer par des points de contrôle sanitaire pour accéder aux installations, lors desquels ils doivent répondre à un questionnaire et une prise de température est effectuée.
- ADM sonne l'alarme alors que la crise la prive des fonds nécessaires pour financer les travaux de construction de la station du REM à YUL comme prévu. Des discussions s'entament avec les ordres de gouvernement afin de contracter un prêt comportant des conditions de remboursement souples alors que le coût du projet global est estimé à 600 M\$.
- Parmi les initiatives permettant de combler un besoin de divertissement, le partenaire ICAR Mirabel à YMX accueille le festival Musiparc sur son site. Mettant en vedette des artistes qui performant sur une scène de grande envergure, il permet de se divertir de façon sécuritaire en direct de sa voiture en utilisant la radio FM.



**VOIR VIDÉO**  
*Voyagez en toute confiance.*

## JUILLET

### FESTIVAL D'HUMOUR AU VOLANT

- YUL, en collaboration avec son partenaire Indigo, accueille la toute première édition du festival d'humour au volant, FAUV, dans son stationnement, alors que celui-ci est tristement peu fréquenté par les voyageurs. Grand succès populaire, le festival sera de retour en août, pour le plus grand bonheur des amateurs du genre!

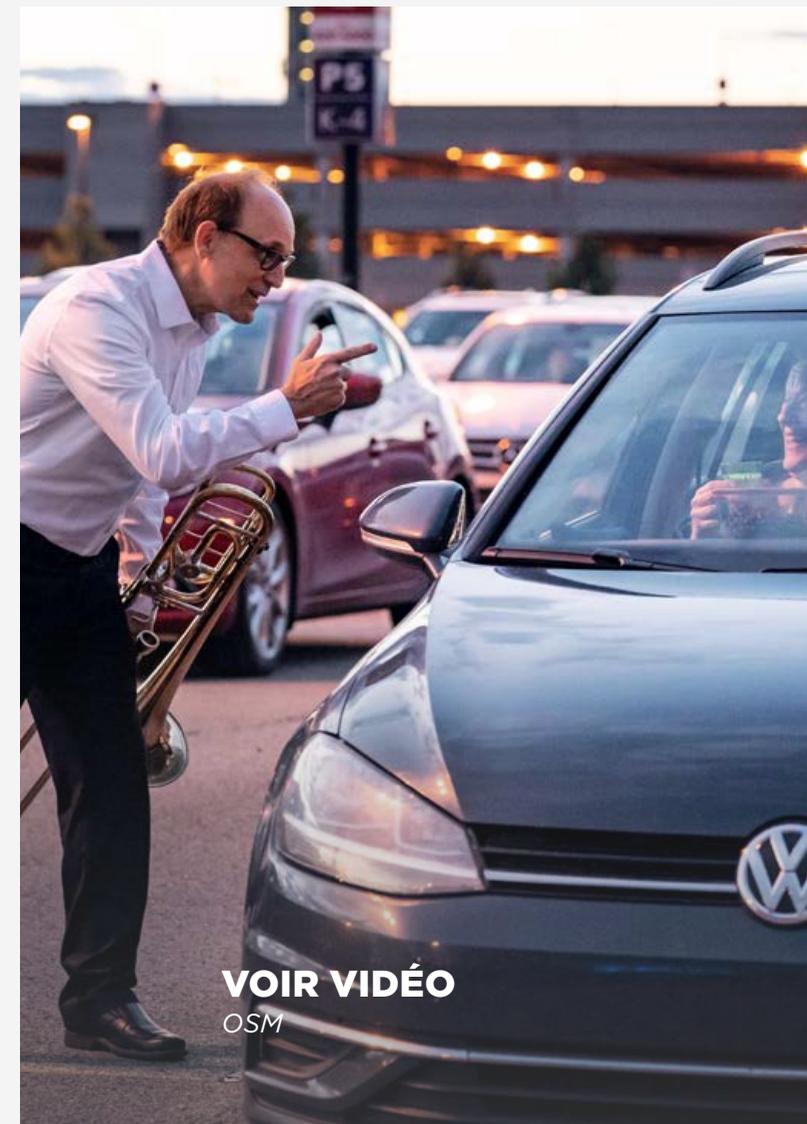
## AOÛT

### CONCERT DE L'OSM + INTERCONNECTIVITÉ RÉGIONALE + MISE À L'ARRÊT DES PROJETS NON URGENTS

- Fière partenaire de la culture d'ici, ADM ouvre encore bien grandes les barrières de son stationnement pour permettre la tenue d'un concert-bénéfice de l'Orchestre symphonique de Montréal. Le temps d'une soirée, les participants à l'événement ont la chance de voyager à nouveau grâce à la magie de la musique, et YUL redevient un lieu vibrant, rempli d'émotions.
- ADM se joint au groupe d'intervention sur la relance des services aériens régionaux mis en place par le gouvernement provincial afin de discuter de solutions permettant de conserver une interconnectivité essentielle entre les régions dans un territoire aussi vaste que le Québec, de même que d'assurer les liens entre les régions du Québec et le reste du monde.
- De nouvelles mesures sont mises en place pour assurer le maintien des opérations aéroportuaires. ADM ajuste ses effectifs afin de répondre aux activités minimales de YUL et de YMX. Ainsi, le nombre d'employés au sein des rangs de l'organisation est réduit de 30 %. De plus, tous les projets de construction qui ne visent pas la protection de l'intégrité des actifs sont mis à l'arrêt. Les équipes se concentrent désormais uniquement sur les travaux de construction dits d'urgence, et le projet de construction de la station du REM se poursuit en mode planification jusqu'à ce qu'une entente survienne avec les ordres de gouvernement pour régler l'enjeu du financement de la construction de la station.



**VOIR VIDÉO**  
FAUV

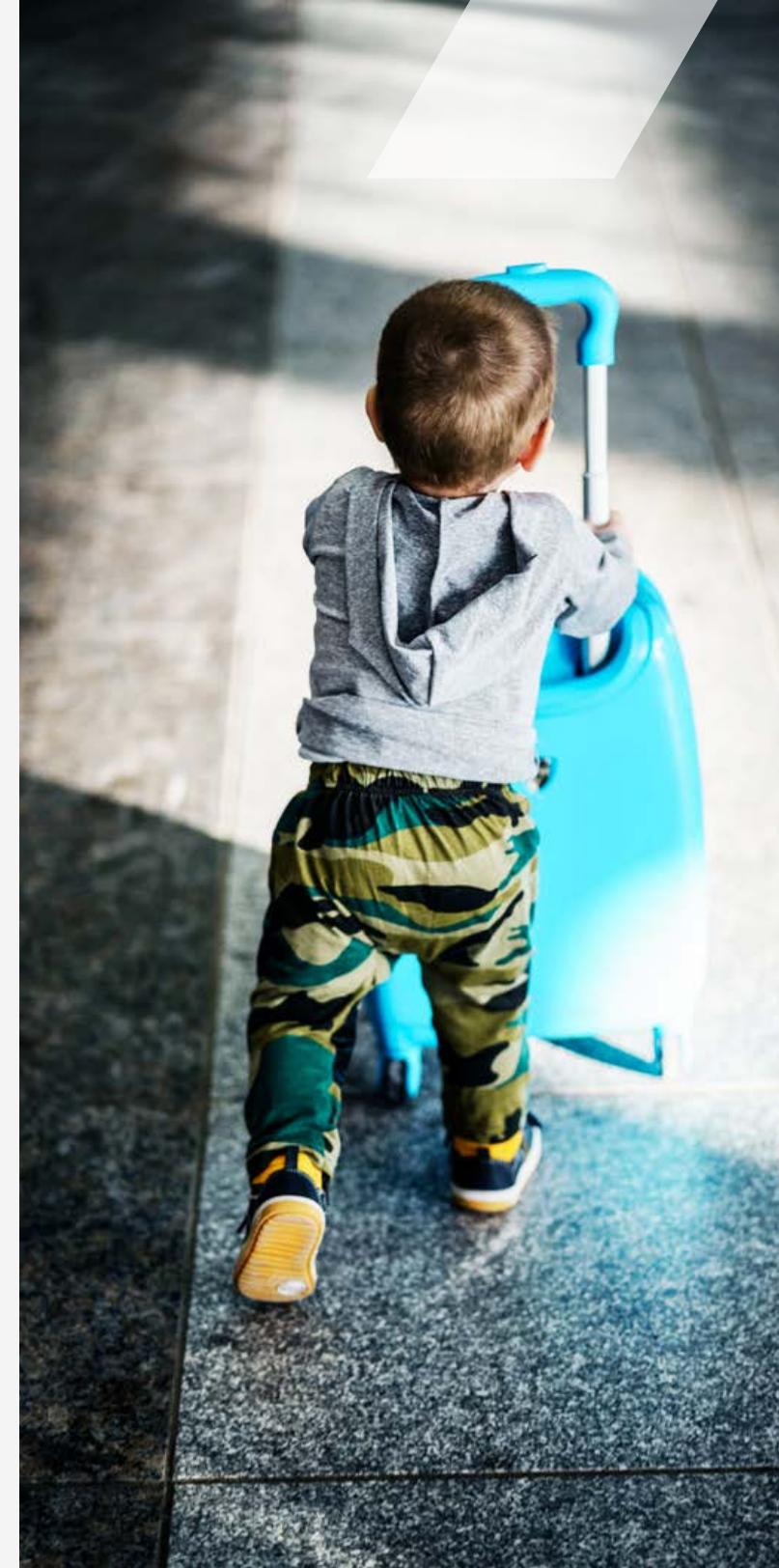


**VOIR VIDÉO**  
OSM

## SEPTEMBRE

### ATTESTATIONS MONDIALES + PROJET ÉCOLOGIQUE DES SOURCES + ROULEZ POUR DES VŒUX

- Le projet de parc écologique des Sources sur le site de YUL qui vise la préservation d'un terrain de 20 hectares pour favoriser l'observation des oiseaux et de la flore reçoit le prix Gemme dans la catégorie « Réalisation innovante », remis par le Conseil régional de l'environnement de Montréal lors du Gala virtuel de reconnaissance en environnement et développement durable.
- Une quinzaine d'employés participent à l'activité Roulez pour des vœux de l'organisme Fais-Un-Vœu et amassent ainsi près de 10 000 \$ pour soutenir la cause des enfants malades dans le plus grand respect des normes sanitaires en vigueur. ADM soutient l'organisme depuis plusieurs années notamment en accueillant l'événement 48 heures à vélo sur son site de YMX.
- ADM se voit attribuer deux attestations mondiales soulignant la rigueur des mesures sanitaires mises en place à YUL. Ainsi, YUL devient le troisième aéroport nord-américain à obtenir l'accréditation Airport Health Accreditation (AHA) dans le cadre du Programme d'accréditation des mesures d'hygiène aéroportuaire du Conseil international des aéroports (ACI). Quelques jours plus tard, YUL se démarque comme premier aéroport canadien, ainsi que première installation publique au Québec, à recevoir l'accréditation GBAC STAR<sup>MC</sup> du Global Biorisk Advisory Council® (GBAC), une division de l'ISSA, l'association mondiale de l'industrie du nettoyage. Celle-ci vise à reconnaître les bonnes pratiques d'entretien des établissements publics et commerciaux ainsi que la mise en œuvre de procédures éprouvées pour contrôler les facteurs de risque associés aux maladies infectieuses, y compris la COVID-19.



## OCTOBRE

### **FESTIVAL DU NOUVEAU CINÉMA + PROJET DE PÔLE AÉROLOGISTIQUE À YMX + CAMPAGNE ANNUELLE CENTRAIDE**

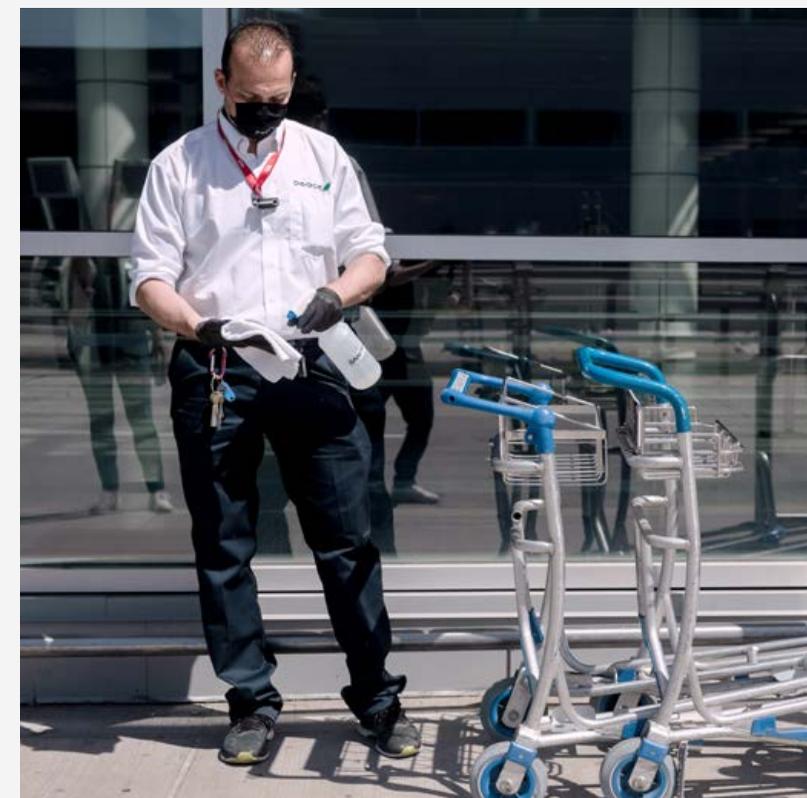
- Encore une fois, le stationnement de YUL est le théâtre d'un événement culturel important de la scène culturelle montréalaise. Le Festival du nouveau cinéma s'y installe pendant quelques jours, et offre quatre rendez-vous incontournables aux cinéphiles dans une formule cinéparc réinventée.
- Retardé à cause de la crise sanitaire toujours en cours, le projet de pôle aérologistique de YMX peut néanmoins prendre son envol grâce au soutien du gouvernement fédéral. La subvention de 25 M\$ reçue par le biais du Fonds national des corridors commerciaux permet à ADM d'aller de l'avant avec la première phase des travaux, qui consiste en l'agrandissement d'un bâtiment loué à STELIA Aerospace afin de lui permettre d'augmenter ses capacités de préassemblage de composantes de l'Airbus A220. À terme, le projet global de pôle aérologistique inclura la construction de bâtiments dédiés aux activités de fret aérien, de logistique, ou à des fins industrielles en plus de viser l'amélioration des aires de trafic pour accroître la capacité cargo et la fluidité des déplacements sur le site.
- Le projet d'amélioration de la salle à bagages (vols internationaux et domestiques) est complété. Le système de détection d'explosifs à cinq niveaux est ainsi remplacé par un système à trois niveaux. Celui-ci permet d'améliorer le temps de traitement des bagages en plus d'augmenter le nombre de bagages pouvant être traités sur une même période.
- ADM lance sa campagne annuelle au profit de Centraide. Encore une fois, les employés font preuve d'une générosité exceptionnelle envers les plus vulnérables de la communauté, qui se trouvent en situation précaire. Finalement, un montant total de 100 000 \$ est remis à Centraide du grand Montréal et de 5 000 \$ à Centraide des Laurentides.



## NOVEMBRE

### **GALA RECONNAISSANCE RH + DÉSINFECTION DES CHARIOTS À BAGAGES + STATION DU REM**

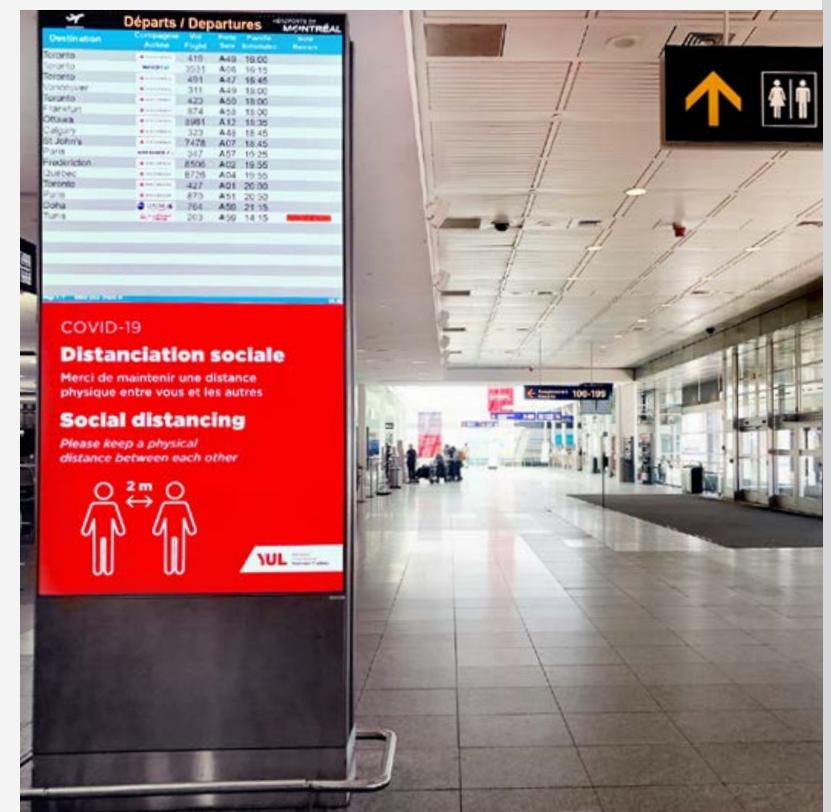
- ADM s'illustre par la qualité de ses relations de travail et remporte le prix dans la catégorie « Partenariat patronal-syndical » lors du Gala Reconnaissance RH de l'Ordre des conseillers en ressources humaines agréés, de concert avec le Syndicat des employé-e-s des Aéroports de Montréal (CSD), l'unité syndicale qui représente ses employés de métier. Ce prix souligne la collaboration entre une entreprise et son syndicat, qui travaillent de pair pour le bien-être de l'humain et la réussite de l'organisation.
- Afin de se préparer à la reprise éventuelle du trafic aérien et à un plus grand achalandage de voyageurs, un projet pilote pour la désinfection des chariots à bagages est lancé à YUL. Une machine équipée d'une solution de brumisation vient remplacer la méthode de désinfection manuelle. En plus de permettre de traiter plus de chariots dans un temps donné, cette nouvelle machine permet d'établir une standardisation des processus.
- Le gouvernement fédéral annonce la création d'un programme à travers lequel il contribuera à la hauteur de 500 M\$ sur 6 ans dans des projets d'investissements en infrastructure jugés essentiels pour les grands aéroports canadiens. Mentionnons qu'en avril 2021, une entente a été conclue dans le dossier de financement de la station du REM à YUL. Ainsi, s'ajouteront à la contribution de 100 M\$ du gouvernement du Canada des prêts de 100 et 300 M\$ de la part du gouvernement du Québec et la BIC, respectivement. ADM pourra donc entamer la construction de ce projet majeur et nécessaire pour assurer l'intermodalité du site.



# 📅 DÉCEMBRE

## AMBASSADEURS DE YUL + ÉCONOPARC P4 + PREMIERS VACCINS + CLINIQUE DE DÉPISTAGE

- Après quelques mois d'absence, l'équipe d'ambassadeurs de YUL revient sur le terrain afin de répondre aux questions des voyageurs, de les orienter et de les aider à bien comprendre les nouveaux processus mis en place à l'aérogare.
- Une première phase du projet de construction du stationnement EconoParc P4 est livrée. En raison des contraintes budgétaires en vigueur, l'équipe projet a réalisé les éléments essentiels pour rendre le bâtiment pérenne : infrastructures souterraines, structure d'acier, salles et alimentation électriques, chauffage, ventilation, systèmes de gicleurs, isolation et étanchéité. Des travaux supplémentaires devront être exécutés en temps et lieu pour permettre l'usage au public.
- Les premiers vaccins contre la COVID-19 font leur arrivée au pays à bord d'un aéronef qui atterrit à YMX. Plusieurs partenaires du site sont impliqués dans la gestion complexe de la logistique permettant de faire acheminer ces doses à bon port.
- La clinique de dépistage de la COVID-19 à YUL accueille ses premiers passagers. Le projet pilote, d'une durée de 8 semaines, propose un dépistage rapide via des tests antigéniques qui permettent d'effectuer des analyses certifiées et rapides en 15 minutes. Ce nouveau service est offert sur réservation aux voyageurs dont la destination finale est la France métropolitaine et qui ont un vol desservi par Air Canada, Air France, KLM Royal Dutch Airlines ou Air Transat. En janvier, l'offre de service de la clinique sera élargie à tous les voyageurs quittant vers une destination internationale exigeant un résultat négatif pour permettre l'entrée sur son territoire et qui reconnaît les tests antigéniques.



# SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

Afin d'améliorer l'expérience des passagers, ADM a déployé en 2019 un nouveau système de gestion des commentaires: YULsatisfaction. L'objectif de cette plateforme était de centraliser tous les commentaires reçus, afin d'obtenir une meilleure vue d'ensemble des besoins des passagers et ainsi de déterminer les actions requises pour améliorer leur parcours.

En 2020, cet outil s'est avéré fort utile, puisque les passagers ont été plus que jamais à la recherche d'information, principalement en lien avec les fermetures de frontières, les changements sur le plan des processus passagers et les mesures mises en place pour tenter de limiter la propagation de la COVID-19. Plus de 6 600 billets ont d'ailleurs été ouverts et traités via l'outil de gestion des commentaires. De ce nombre, plus de 80 % concernaient des demandes de renseignements et 11 %, des insatisfactions. À titre comparatif, en 2019, la proportion de billets traitant d'insatisfactions était beaucoup plus élevée (43 %) et ADM avait reçu beaucoup moins de demandes d'information (47 %).

Le service de clavardage YULchat a connu sa première année de mise en service complète en 2020. Un total de 118 166 discussions instantanées ont été enregistrées pour l'année avec un temps moyen de réponse de 30 secondes. Les clients de ce service peuvent noter leur taux de satisfaction par rapport aux agents qui gèrent le clavardage et 97,6 % d'entre eux ont mentionné avoir été satisfaits de l'aide obtenue.

La baisse importante du nombre de passagers accueillis à l'aérogare a mené ADM à suspendre son programme de sondages trimestriels OGSC (Outil de gestion du service à la clientèle) au cours de l'année 2020, pour une durée indéterminée.

## YULSATISFACTION

Plus de 6 600 billets

Billets de demandes de renseignements

80 %

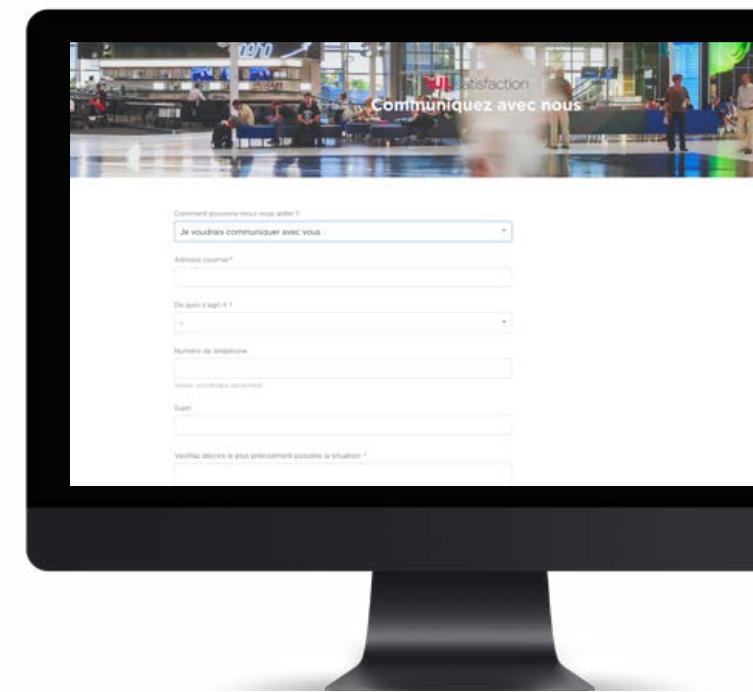
(2019 : 47 %)



Billets d'insatisfaction

11 %

(2019 : 43 %)



# Exploitation aéroportuaire



05

# EXPLOITATION AÉROPORTUAIRE

## Trafic de passagers

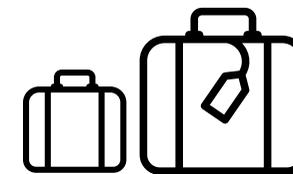
Sans surprise, YUL a connu une baisse radicale de son trafic de passagers pour la période comprise entre avril et décembre. Bien que les données recueillies en janvier et en février se soient inscrites dans la tendance des dernières années avec des niveaux de croissance de 4,3 % et 6,9 % respectivement, les mois qui ont suivi se sont soldés par des baisses vertigineuses du nombre de voyageurs accueillis à l'aérogare.

Un nombre total de 5,4 millions de passagers ont été traités à YUL en 2020, soit une baisse de 73,2 % par rapport à l'année précédente. Le deuxième trimestre de l'année a été particulièrement difficile, avec une perte de 96,7 % d'affluence totale.

	2020	2019	Variation 2020-2019
1 <sup>er</sup> trimestre	4 091 301	4 677 459	-12,5 %
2 <sup>e</sup> trimestre	165 157	5 010 242	-96,7 %
3 <sup>e</sup> trimestre	610 356	6 046 763	-89,9 %
4 <sup>e</sup> trimestre	570 184	4 572 072	-87,5 %
<b>Total</b>	<b>5 436 998</b>	<b>20 306 536</b>	<b>-73,2 %</b>

Les 3 secteurs desservis, soit domestique, transfrontalier et international, ont souffert des restrictions sur les voyages aériens mis en place, ayant enregistré des baisses totales de 72,1 %, 76,9 % et 72,2 % respectivement.

5,4 M  
de passagers



une  
baisse  
de ↓

73,2 %

## Services et mouvements aériens

Au cours des dernières années, les équipes affectées au développement des services aériens ont multiplié leurs efforts afin de diversifier l'offre au départ de Montréal. Des démarches qui ont été concluantes et qui ont permis à YUL de se positionner avantageusement et fièrement comme étant l'aéroport le plus international au Canada. Malheureusement, la fermeture des frontières canadiennes en mars 2020 a grandement changé le portrait de la desserte aérienne et des destinations proposées aux voyageurs à YUL.

Dans les faits, en 2019, YUL comptait un total de 152 destinations, soit 90 à l'international, 30 aux États-Unis et 32 au Canada. Entre avril et décembre 2020, ce ne sont plus que 81 destinations qui ont été desservies, soit 44 à l'international, 14 aux États-Unis et 23 au Canada. Dans la foulée des événements, des routes vers des villes populaires telles que Shanghai, Pékin, Vienne et Las Vegas ont été suspendues pour une période indéterminée.

Certaines compagnies aériennes, dont Air China, Porter, Austrian Airlines et Corsair, ont également dû cesser leurs activités régulières à YUL. Le nombre de transporteurs en opération s'est donc établi à 27 pour la période ci-haut mentionnée, contre 35 en 2019.

Finalement, le nombre de mouvements d'aéronefs passagers commerciaux à YUL a aussi subi une diminution de 66,4 % par rapport à 2019.



### Fret aérien

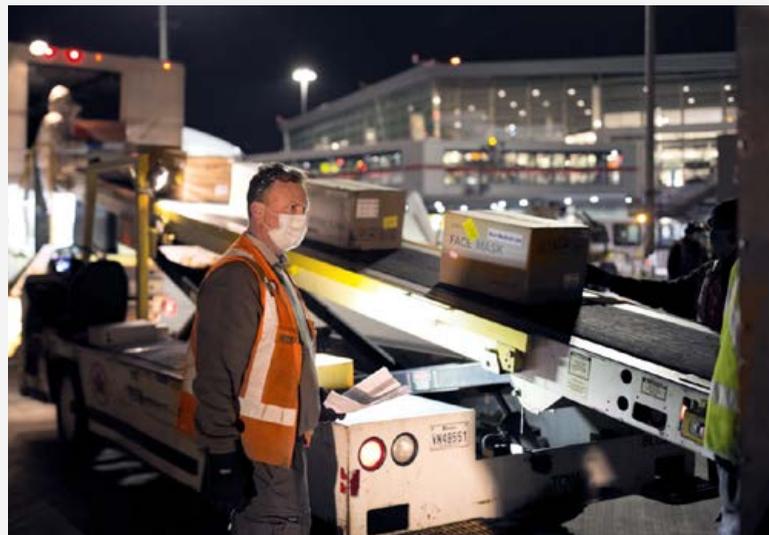
L'annulation de plusieurs vols à destination de Montréal a eu un impact négatif sur la capacité disponible pour le transport du fret aérien et, de ce fait, sur la quantité de marchandises qui ont transité par YUL.

Du côté de YMX, l'activité cargo s'est essentiellement maintenue, malgré un certain ralentissement dans les premiers mois de la pandémie. Bien qu'elles aient mené à une explosion des achats en ligne, les périodes de confinement auront aussi notamment eu pour effet de freiner la production manufacturière ici et ailleurs dans le monde, ce qui a eu un impact à tous les niveaux dans la chaîne d'approvisionnement.

### Volume de fret qui a transité par les sites aéroportuaires (t)

	2020	2019	Variation 2020-2019
<b>YMX</b>	<b>94 694</b>	102 831	-8 %
<b>YUL</b>	<b>107 389</b>	126 489	-15 %
<b>Total</b>	<b>202 083</b>	229 320	-12 %

La capacité de fret aérien calculé en MTOW (masse maximale au décollage) a enregistré une hausse de 3 % en 2020, à YMX. De plus gros appareils cargo ont été accueillis sur le site au cours de l'année. YMX s'est imposé comme plaque tournante pour soutenir le commerce en ligne et le transport de marchandises essentielles, comme l'équipement de protection personnel et les vaccins qui ont été acheminés au pays.



# Responsabilité sociale d'entreprise



06

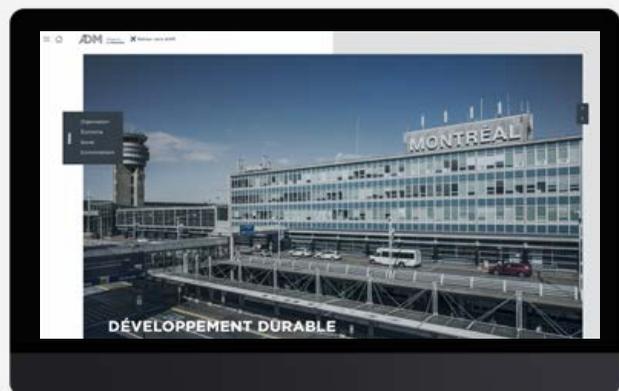
Crédit photo : Jean-Charles Hubert

## Responsabilité sociale d'entreprise

**Intégrés à la mission de l'organisation, les principes de développement durable sont demeurés au cœur des priorités et des actions d'ADM en 2020, malgré l'ampleur des défis auxquels l'organisation a dû faire face au cours de l'année.**

L'engagement d'ADM envers son plan de développement durable demeure entier. Comprenant plusieurs plans d'action sectoriels avec des objectifs précis, celui-ci vise notamment l'amélioration de l'efficacité énergétique, la réduction significative des émissions de gaz à effet de serre, la réduction de la consommation en eau, l'atteinte de l'objectif ultime zéro déchet, l'atteinte de hauts standards en matière d'approvisionnement responsable, le renforcement de l'engagement des employés, la promotion de la santé auprès des employés et les retombées positives dans la communauté. Des démarches ont d'ailleurs été entamées afin de revoir et de mettre à jour les objectifs du plan dans un contexte de réduction des activités aéroportuaires. Une revue des plans d'action est quant à elle prévue pour l'année 2021.

Dans un souci de transparence envers le grand public, ADM a poursuivi la mise à jour de sa plateforme d'indicateurs en matière de développement durable. Accessible sur son site Web, celle-ci permet de rendre compte de la performance de l'organisation, en plus de faire état des nouvelles initiatives mises de l'avant chaque année.



**ACCÉDEZ  
AU SITE**



**DÉVELOPPEMENT  
DURABLE ET  
TRANSPARENCE**

## LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT EST UN SOUCI POUR TOUS LES SECTEURS D'ACTIVITÉ CHEZ ADM.



# PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

La protection de l'environnement continue d'être une préoccupation pour les employés des divers secteurs d'activité chez ADM, qui ont poursuivi leurs efforts afin de limiter le plus possible l'empreinte écologique de leurs opérations. Plusieurs mesures ont été déployées en 2020, dont les suivantes :

### Efficacité énergétique et réduction des gaz à effet de serre (GES) reliés au bâtiment

- La conversion des luminaires fluorescents en des luminaires à la technologie DEL, offrant un éclairage plus efficace et moins énergivore. Près de 1 400 luminaires ont ainsi notamment été remplacés dans divers bâtiments à YMX dans le cadre de ce projet, qui a démarré en 2019.
- La réfection de trois passerelles d'embarquement de la jetée domestique à YUL menant à l'ajout de plusieurs mesures d'économie d'énergie, dont le remplacement de l'éclairage, l'amélioration de l'étanchéité de l'enveloppe (les murs et les portes) et le raccordement des sondes de température et de contrôle du chauffage des tunnels au système de contrôle du bâtiment.

- La mise en place d'indicateurs de performance énergétique visant le suivi des systèmes de production de chaleur et de refroidissement, ainsi que le suivi de la consommation énergétique à YUL.
- L'implantation d'une stratégie de délestage de la charge électrique qui s'inscrit dans le cadre d'une participation au Programme de gestion de la demande de puissance d'Hydro-Québec, permettant de réduire la demande de puissance des bâtiments exploités par ADM pendant les heures de pointe hivernales de la société d'État.

### Réduction des GES reliés au transport

- L'installation de 12 bornes de recharge du côté air à YUL pour la flotte de tracteurs à bagages électriques d'Air Canada, qui s'ajoutent aux 8 autres déjà installées par ADM en 2019. En plus de contribuer à améliorer la qualité de l'air autour des avions et dans les aires de dépôt de bagages, ce projet diminue le niveau de bruit auquel sont exposés les travailleurs.

### Mesures vertes dans les nouveaux projets de construction

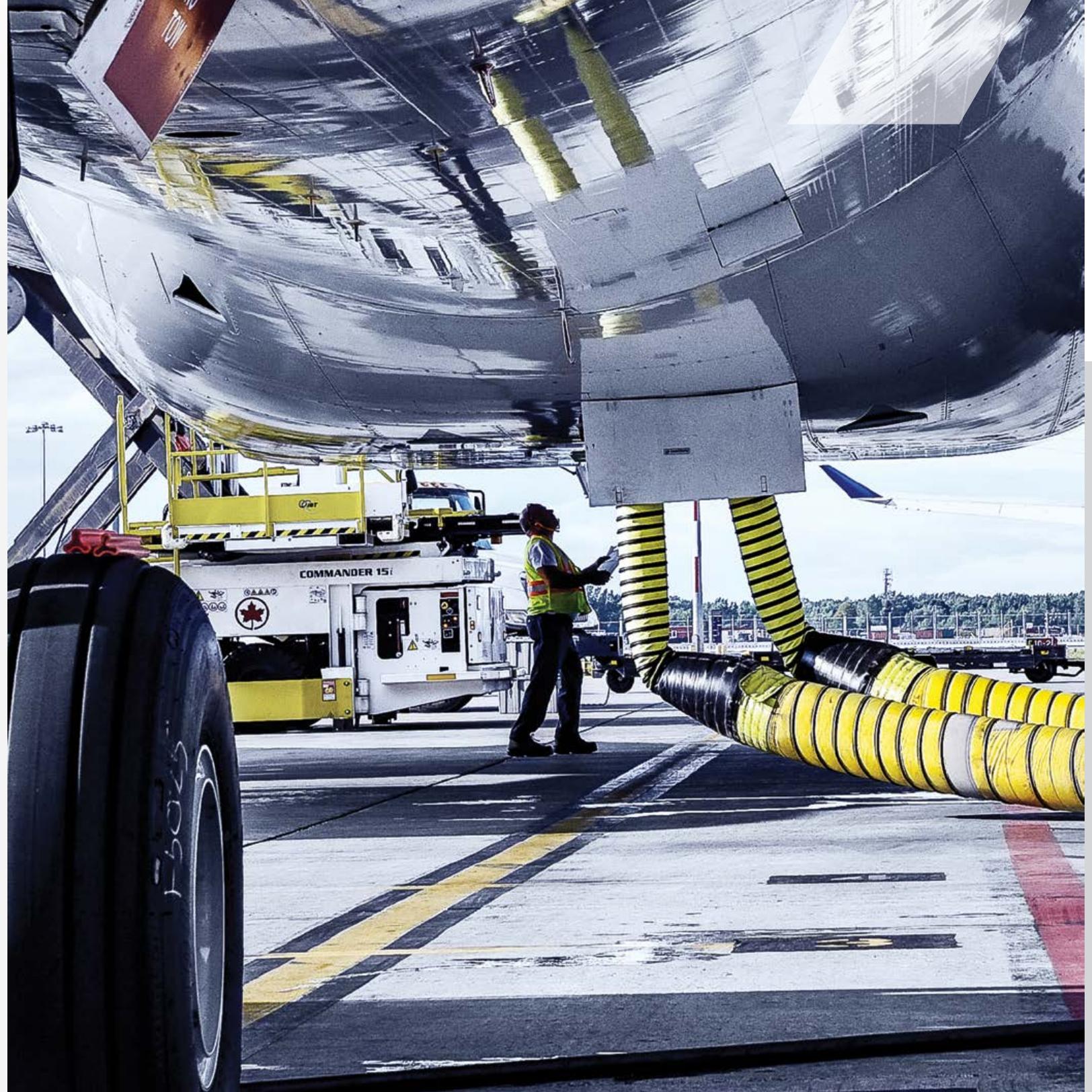
- L'intégration de diverses mesures d'efficacité énergétique dans le projet de construction du nouveau stationnement P4 à YUL, dont un système d'éclairage ultraéconome à lumières DEL et des ventilateurs munis de variateurs de vitesse. Ce nouveau bâtiment émettra ainsi 17 % moins de GES qu'une conception standard, lorsqu'il sera en activité. De plus, près de 90 % des déchets générés par ce chantier qui ont été envoyés au centre de tri ont pu être récupérés et détournés des centres d'enfouissement pour être recyclés.
- La conception des plans de construction du nouveau bâtiment STELIA à YMX dans le respect des exigences environnementales. Des efforts importants sont déployés pour minimiser l'impact du projet sur les espèces à statut particulier, dont les noyers cendrés qui se trouvent dans le périmètre du projet, conformément à la réglementation.

## Matières résiduelles

- La mise en place d'un système de récupération pour valorisation énergétique des quelque 400 kg d'équipement de protection individuelle (EPI) qui sont générés par semaine. Grâce à la collaboration des partenaires P.E.A.C.E Plus et Sanexen, ceux-ci sont détournés de l'enfouissement et sont utilisés pour générer de l'énergie thermique.

## Approvisionnement responsable

- La participation au Baromètre de l'achat responsable 2020 de l'Espace de concertation en approvisionnement responsable (ECPAR). Le Baromètre rend compte des pratiques des organisations selon cinq niveaux de maturité (peu concerné, engagement, progression, maturité, exemplarité) pour chacune des cinq composantes de l'achat responsable : la vision, la politique et la gouvernance, la mobilisation des parties prenantes, l'opérationnalisation et la mesure. ADM a atteint un niveau moyen de « 4 - Maturité » et fait partie du top 10 % des 142 répondants, constitués d'entreprises, d'organismes ou de ministères, de municipalités et d'organisations diverses à but non lucratif.



# GESTION DU CLIMAT SONORE

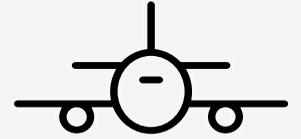
À titre d'autorité aéroportuaire, ADM est responsable de l'élaboration d'un plan de gestion du climat sonore, de la mise sur pied du Comité consultatif sur le climat sonore et du traitement des plaintes relatives au bruit. La gestion du climat sonore demeure un dossier prioritaire pour ADM, qui doit assurer un équilibre entre le rôle de YUL 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.

ADM applique les restrictions en vigueur pour les horaires de vol à YUL et analyse toutes les demandes d'exemption. De plus, ADM rencontre régulièrement les transporteurs aériens qui ont effectué des vols à l'extérieur des heures d'exploitation afin d'exiger des plans d'action pour remédier à ces situations.

En 2020, ADM a octroyé 375 exemptions aux transporteurs aériens, notamment en cas de retards occasionnés pour des raisons hors du contrôle du transporteur, telles que les conditions météorologiques, des vérifications mécaniques et des délais opérationnels. Par ailleurs, 21 demandes d'exemption ont été refusées et 7 dossiers ont été soumis à Transports Canada pour enquête. Transports Canada est l'organisme réglementaire chargé de veiller au respect de l'application des règles de contrôle et d'atténuation du bruit, et a le pouvoir d'imposer des sanctions aux contrevenants à ces règles.

## LA GESTION DU CLIMAT SONORE DEMEURE UN DOSSIER PRIORITAIRE POUR ADM.



### Mouvements d'aéronefs

Au cours des dernières années, malgré une augmentation significative du nombre de passagers, le nombre de mouvements est demeuré relativement stable. Toutefois, le nombre de mouvements a drastiquement chuté depuis mars 2020 en raison de la crise sanitaire internationale associée à la COVID-19.

### Aéroport international Montréal-Trudeau (YUL) - 2000 à 2020



### Plaintes de bruit

Bien que le nombre de mouvements ait diminué radicalement, l'analyse des plaintes de bruit démontre que le nombre de plaintes par mouvement a augmenté.

En effet, au cours de l'été 2020, le nombre de mouvements est passé en moyenne à 130 mouvements par jour comparativement à environ 600 mouvements par jour en 2019. Cependant, pour les mois de juin, juillet et août 2020, le ratio du nombre de plaintes versus le nombre de mouvements a augmenté. Par exemple, en juillet 2020, il y a eu 1 plainte par tranche de 2,9 mouvements alors qu'en juillet 2019, il y a eu 1 plainte par tranche de 5,3 mouvements.

Les [indicateurs mensuels](#) sur les plaintes de bruit sont publiés sur le site Web d'ADM, au [admtl.com](http://admtl.com).

### Mesure des niveaux de bruit

Pour mesurer les niveaux de bruit, ADM 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 également disponibles sur son site Web.

### Plan d'action du climat sonore

Afin d'adopter un mode de gestion plus efficace et dans un souci de se doter des meilleures pratiques existantes en la matière, 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.

Le plan d'action a fait l'objet d'une consultation en ligne, du 30 décembre 2019 au 30 avril 2020. Ce sont 241 personnes qui ont participé à la consultation.

Il rassemble plusieurs actions réparties dans huit catégories. La liste complète des actions est affichée dans la section « [Plan d'action sur la gestion du climat sonore](#) » du site Web d'ADM.

#### Catégories du plan d'action :

- Gestion des plaintes
  - [Engagement – gestion des plaintes sur le climat sonore](#) : en ligne depuis 2019
  - Déploiement des outils de traitement des plaintes : [WebTrak](#) et Viewpoint opérationnels depuis mai 2019
- Opérations nocturnes
- Flotte plus silencieuse
  - La crise sanitaire a accéléré le retrait par les transporteurs de leurs appareils plus bruyants, tels que le Boeing 767 et le Airbus 310 et l'utilisation d'avions plus performants et moins bruyants comme le Airbus 220 et le Boeing 320neo.
- Procédures d'atténuation du bruit
- Pistes préférentielles
- Mesure du bruit et rapports
  - Publication mensuelle [d'indicateurs interactifs](#) sur les opérations et sur les plaintes de bruit : en vigueur depuis mars 2020
- Utilisation du territoire
- Communauté

Bien que les mouvements aériens soient à la baisse, qu'ADM connaisse une perte radicale de ses revenus et ait consenti à des efforts importants pour réduire ses coûts notamment par le report de certains projets, l'organisation ne ménage aucun effort dans la gestion du climat sonore. Les résultats de la consultation seront rendus publics en 2021, et le plan d'action sera adapté en fonction des ressources disponibles tant chez ADM que chez ses partenaires.

## Information aux 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).
- WebTrak, qui affiche les mouvements aériens et les mesures de bruit, et permet aux citoyens de facilement soumettre une plainte de bruit. De plus, WebTrak affiche des informations sur les travaux réalisés sur les pistes, les fermetures de piste de courte durée et les conditions météorologiques.
- Publication d'indicateurs interactifs mensuels sur les plaintes de bruit et sur les mouvements aériens à YUL.
- Viewpoint, qui permet aux citoyens de déposer leur plainte en utilisant le formulaire sur le site Web d'ADM ou via leur cellulaire. Cette application permet la création d'un compte, accélérant ainsi le processus. Les plaintes sont automatiquement enregistrées dans le système de gestion du climat sonore et liées au mouvement aérien correspondant.
- 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.



## LA PANDÉMIE A INDUIT DE NOMBREUX CHANGEMENTS QUANT AUX FAÇONS DE TRAVAILLER, MAIS LA GRANDE FAMILLE ADM S'EN SORT PLUS RÉSILIENTE QUE JAMAIS.



# RESSOURCES HUMAINES

En 2020, l'équipe des Ressources humaines (RH) a concentré ses énergies à soutenir l'organisation et les employés face à cette crise sans précédent. La pandémie a induit de nombreux changements quant aux façons de travailler, mais la grande famille ADM s'en sort plus résiliente que jamais. À tous les instants, l'équipe RH a accompagné les gestionnaires et les équipes dans l'appropriation de ces changements, car ADM a toujours considéré ses employés comme étant son actif le plus précieux. En ces temps tumultueux, l'équipe RH a tout de même dû composer avec des priorités qui, à première vue, pouvaient paraître difficiles à réconcilier :

- Continuer d'offrir aux employés un milieu de travail sain et sécuritaire;
- Ajuster les effectifs pour faire face à la baisse du trafic de passagers et à la précarité de notre situation financière;
- Faciliter la transition rapide entre un mode d'organisation du travail traditionnel et un mode agile qui privilégie le travail à distance et l'adoption de nouvelles technologies;
- Préserver l'engagement et la confiance des équipes en place afin de limiter l'exode des talents dans un contexte empreint d'incertitude.

### Plan de réduction des effectifs

En 2020, ADM a dû ajuster ses effectifs afin de répondre aux activités minimales de YUL et de YMX, et, par le fait même, a renoncé à un principe qui lui était cher, soit celui de tenter de préserver aussi longtemps que possible le lien d'emploi de ses forces vives. Durant plusieurs mois, ADM a réussi à maintenir en poste la quasi-totalité de ses employés grâce à la Subvention salariale d'urgence du Canada, bien que le tiers d'entre eux n'avaient pas à offrir leur prestation de travail normale et recevaient un salaire en conséquence. Cependant, les changements substantiels apportés aux modalités du programme, jumelés à l'absence de signaux quant à une reprise de nos activités à court terme ont forcé un changement d'orientation à la fin de l'été et ont contraint l'organisation à prendre de difficiles décisions.

De ce fait, le nombre d'employés œuvrant pour ADM a été réduit d'un peu plus de 30 %, passant de 720 employés en 2019 à 481 ressources actives à la fin de l'année 2020.

### Relations de travail

ADM a pu, depuis le début de la pandémie, compter sur l'appui et la compréhension de ses partenaires syndicaux. Ces temps de crise auront permis de mesurer la solidité des rapports établis depuis les dernières années. L'exercice de revue des effectifs s'est réalisé en collaboration avec les syndicats. Plusieurs ententes permettant le maintien du lien d'emploi à des conditions de travail inférieures sont survenues, donnant le répit requis à ADM pour atteindre son objectif de maintenir un maximum de ses effectifs actifs et de rassurer ses employés dans cette période d'incertitude absolue.

De plus, alors que trois des quatre conventions collectives venaient à échéance en 2020, les parties ont fait preuve de sagesse en procédant à leur renouvellement de manière accélérée, sans processus de négociation formel et usuel. L'ouverture des syndicats à convenir de ces conventions démontre une fois de plus leur sensibilité face à la situation et leur volonté de contribuer aux efforts d'ADM dans cette situation shors du commun.

### Programme d'aide à la recherche d'emploi

Un programme d'aide à la recherche d'emploi a été entièrement conçu et déployé à l'interne afin d'assurer un accompagnement personnalisé à ceux qui ont dû quitter les rangs de l'organisation. Le programme s'est inspiré des meilleures pratiques dans le marché en offrant des activités de formation en ligne via un site conçu dans la plateforme SharePoint. Grâce à l'information disponible, aux différents outils, aux formations virtuelles et aux activités d'accompagnement offerts, quelque 160 employés en perte d'emploi ont pu obtenir l'aide requise pour se replacer assez rapidement ailleurs dans le marché de l'emploi montréalais. D'après les informations disponibles, environ 50 % des employés mis à pied auraient retrouvé un emploi, depuis qu'ils ont quitté ADM.

### Gestion et acquisition de talents

L'équipe acquisition de talents a dû s'ajuster pour soutenir ADM dans ses besoins d'acquérir les talents compétents requis à la planification des grands projets d'infrastructure incontournables et du projet de construction de la station du REM, et ce, malgré l'insécurité financière. Une stratégie d'attraction des talents agressive et originale a dû être déployée afin d'attirer les bonnes ressources, malgré la turbulence et l'incertitude entourant le lancement des projets. De plus, le processus d'évaluation des candidatures a notamment dû être ajusté en mode virtuel. Par ailleurs, l'équipe d'acquisition de talents a su adapter ces mêmes pratiques pour pourvoir les postes laissés vacants par les départs à la retraite, les démissions ou les absences pour cause de maladie et qui étaient indispensables au maintien des opérations et des services essentiels.

### Communication avec les employés

Dès le printemps, plusieurs employés ont été contraints de travailler à distance et d'autres ont été assignés à domicile sans devoir fournir leur prestation de travail. Dans tous les cas, il s'est avéré nécessaire de renouveler les approches ainsi que de revoir les stratégies et les tactiques de communication avec les équipes afin de préserver le sentiment d'appartenance et de proximité qui caractérise, depuis toujours, la culture d'ADM.

C'est dans cette optique que l'intranet d'ADM a migré sur SharePoint. Ce nouvel outil plus convivial et dynamique permet aux employés de rester branchés sur l'organisation en tout temps, grâce à leur appareil mobile. Depuis sa mise en place, le nouvel intranet est enrichi en continu de contenus plus stimulants et est maintenant considéré comme la référence pour toutes les communications internes d'ADM. De plus, il constitue la plateforme privilégiée pour reconnaître et promouvoir les bons coups des employés.

Que ce soit au sein d'une même équipe ou entre les différents services, la communication demeure essentielle au bon fonctionnement de l'organisation et à l'échange d'information. Voici diverses initiatives qui ont été mises en place en ce sens :

- Une infolettre a spécialement été conçue pour tenir informés les employés assignés à domicile;
- Dans un souci de transparence, plusieurs rencontres virtuelles ont été organisées entre les employés et le comité de gestion. Ces rencontres ont largement contribué à rassurer les équipes en leur donnant l'heure juste et en leur fournissant l'information leur permettant de mieux comprendre l'environnement d'affaires et son évolution;

- En complément, des capsules vidéo ont également été diffusées sur l'intranet afin de mettre en contexte la prise de décisions difficiles et ayant un fort impact sur le quotidien des employés;
- Les équipes de travail ont tourné de courtes vidéos pour mettre de l'avant leur réalité en temps de pandémie et comment ils ont su se réinventer pour s'ajuster à la situation;
- Des rencontres virtuelles mensuelles ont été instaurées entre les directeurs et les membres du comité de gestion. Ces échanges ont facilité l'alignement des équipes face au contexte changeant et ont contribué à consolider l'équipe de gestion.

## Santé globale

La santé fut évidemment le sujet de l'heure en cette année particulière. Dans un souci de contribuer à l'effort collectif visant à limiter la propagation de la COVID-19 et surtout d'assurer un milieu de travail sécuritaire pour nos employés, des efforts hors du commun ont été déployés afin d'ajuster les pratiques et de mettre en place de nombreuses mesures de santé-sécurité. Des directives et des procédures ont rapidement été élaborées dès le début de l'annonce de mesures pour combattre cette pandémie, lesquelles ont fait l'objet d'ajustements constants afin de répondre aux orientations évolutives de nos autorités gouvernementales. Des mesures très précises et relatives à la protection individuelle, aux méthodes de travail et à l'organisation du travail ont été mises en place. Des audits afin de valider et d'assurer leur respect ont eu lieu.

Une équipe dédiée a eu la responsabilité d'analyser la situation de chacun de nos employés en lien avec une possibilité de contamination interne ou externe à la COVID-19. Un exercice complexe qui fut possible grâce à l'élaboration d'une grille d'analyse très précise à cet effet.

Le travail à domicile désormais requis pour les employés pouvant exercer leurs fonctions hors des lieux de travail a nécessité un encadrement particulier notamment en termes d'ergonomie de l'espace de travail, de conditions afférentes et surtout une attention particulière quant aux conséquences de l'isolement social que cela engendre.

La qualité des directives et des procédures d'ADM a d'ailleurs été reconnue par Travail Canada, instance chargée d'évaluer la prise en charge de la santé-sécurité pour les entreprises de juridiction fédérale. Finalement, aucun cas de contamination n'a été recensé par ADM sur les lieux du travail, démonstration, sans contredit, d'un travail collectif de haute qualité.

## Principaux indicateurs reliés aux ressources humaines

Le contexte unique qui caractérise l'année 2020 impose une dose de prudence additionnelle dans la lecture et la comparaison des indicateurs de 2019 avec ceux de l'année dernière. Le visage de l'organisation a changé considérablement au cours de la dernière année, rendant ainsi l'exercice de comparaison avec le passé peu pertinent.

INDICATEURS	2020	2019
<b>Employés réguliers</b>	<b>481</b>	720
<b>Formation (heures)</b>	<b>3 800</b>	9 544
<b>Postes comblés</b>	<b>79</b>	167
<b>Départs à la retraite</b>	<b>30</b>	21
<b>Taux de roulement<sup>1</sup></b>	<b>14,6</b>	23,2
<b>Taux d'absentéisme</b>	<b>4,54</b>	6,22
<b>Taux de fréquence<sup>2</sup></b>	<b>2,39</b>	2,88
<b>Taux de gravité<sup>3</sup></b>	<b>34,36</b>	106,5
<b>Taux d'incidence<sup>4</sup></b>	<b>11,7</b>	16,3

1 Taux de roulement : pourcentage de l'effectif qui quitte l'organisation au cours d'une année.

2 Taux de fréquence : nombre de réclamations soumises à la CNESST.

3 Taux de gravité : nombre de jours perdus par 200 000 heures travaillées.

4 Taux d'incidence : nombre d'employés absents annuellement par tranche de 1 000 assurés.

# Analyse par la direction de la situation financière

407

# APERÇU GÉNÉRAL

ADM Aéroports de Montréal est l'autorité aéroportuaire du grand Montréal responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de YUL et de YMX en vertu d'un bail conclu avec Transports Canada en 1992 et dont l'échéance est le 31 juillet 2072. Société à but non 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		
	2020	2019	Variation (%)
<b>Produits</b>	<b>282,2 \$</b>	707,0 \$	(60,1)
Salaires et charges sociales	46,5 \$	76,5 \$	(39,2)
Charges d'exploitation	112,1	160,4	(30,1)
Éléments liés à la pandémie	39,9	-	100,0
Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités (PERI)	38,2	39,9	(4,2)
Loyer à Transports Canada	4,7	76,6	(93,8)
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation	171,8	160,0	7,4
Charges financières (nettes)	103,4	96,7	6,9
<b>Total des charges</b>	<b>516,6 \$</b>	610,1 \$	(15,3)
<b>Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges avant quote-part et impôts</b>	<b>(234,4) \$</b>	96,9 \$	(342,1)
Quote-part des résultats d'une coentreprise nets d'impôts	0,5	0,5	(6,1)
Impôts sur le résultat	(0,1)	0,4	(115,8)
<b>Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges</b>	<b>(234,0) \$</b>	97,8 \$	(339,3)
<b>BAIIA</b>	<b>40,8 \$</b>	353,6 \$	(88,5)

Les variations en % dans ce tableau sont calculées avec les résultats en milliers.

Les états financiers consolidés d'ADM 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 d'autres sociétés. Le BAIIA est défini par ADM comme étant l'excédent des produits par rapport aux charges avant impôts, charges financières, amortissement et dépréciation et quote-part des résultats d'une coentreprise. 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 (insuffisance) des produits par rapport aux charges mesuré selon les IFRS :

(en millions de dollars)	2020	2019
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	(234,0) \$	97,8 \$
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation	171,8	160,0
Charges financières (nettes)	103,4	96,7
Quote-part des résultats d'une coentreprise nets d'impôts	(0,5)	(0,5)
Impôts sur le résultat	0,1	(0,4)
<b>BAIIA</b>	<b>40,8 \$</b>	353,6 \$

# FAITS SAILLANTS

## Pandémie de COVID-19

En mars 2020, l'Organisation mondiale de la Santé a déclaré une pandémie mondiale en raison de la contagion généralisée de la COVID-19. La flambée de cette maladie a conduit les gouvernements du monde entier à prendre des mesures d'urgence pour lutter contre la propagation du virus. Ces mesures, qui comprennent les interdictions de voyager, les périodes de quarantaine imposées et la distanciation physique, ont eu un impact négatif sur la demande de transport aérien à l'échelle mondiale.

## BAIIA

Le BAIIA s'est établi à 40,8 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, soit une baisse de la performance de 312,8 M\$ ou 88,5 % par rapport à 2019. Le BAIIA en pourcentage des produits s'est établi à 14,5 % en 2020, comparativement à 50,0 % pour l'année 2019.

## Investissements

Les investissements totaux d'ADM ont atteint 247,7 M\$ en 2020 (351,7 M\$ en 2019). À YMX, les travaux ont porté principalement sur la première phase du projet de pôle aérologistique, qui consiste en l'agrandissement du bâtiment loué à STELIA Aerospace. Quant à YUL, les travaux ont porté notamment sur :

- La construction du stationnement EconoParc (P4);
- La réhabilitation de la piste 06G-24D et de ses voies de circulation, et de la voie rapide E;
- L'amélioration du système de manutention des bagages;
- Le réaménagement du réseau routier afin d'accéder aux chantiers de l'aéroport;
- La finalisation des travaux de construction du centre de correspondance permanent.

Au cours de 2020, les investissements dans les aéroports ont été financés par les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, y compris les frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) ainsi que la dette à long terme.

# PRODUITS

(en millions de dollars)	2020	2019	Variation (%)
Activités aéronautiques	91,2 \$	250,6 \$	(63,6)
FAA	61,3	236,4	(74,1)
Stationnements et transports au sol	37,7	98,5	(61,8)
Concessions	43,9	61,9	(29,1)
Immobiliers et autres	48,1	59,6	(19,3)
<b>Total des produits</b>	<b>282,2 \$</b>	<b>707,0 \$</b>	<b>(60,1)</b>

Les variations en % dans ce tableau sont calculées avec les résultats en milliers.

Les produits se sont élevés à 282,2 M\$ en 2020, soit une diminution de 424,8 M\$ ou 60,1 % par rapport à 2019.

## Activités aéronautiques

Les produits tirés des activités aéronautiques se sont élevés à 91,2 M\$ en 2020, une baisse de 159,4 M\$ ou 63,6 % par rapport à 2019. Ces revenus se composent principalement des droits d'atterrissage et des redevances générales d'aérogare perçus des sociétés aériennes, et représentent 32,3 % (35,4 % en 2019) de l'ensemble des revenus d'ADM. Cette diminution est la conséquence directe de la pandémie de COVID-19 sur la demande mondiale de voyages aériens, se traduisant par une baisse importante des activités des transporteurs et du trafic de passagers.

## FAA

Les produits générés par les FAA ont totalisé 61,3 M\$ en 2020, en baisse de 175,1 M\$ ou 74,1 % par rapport à 2019. Ces revenus, qui représentent 21,7 % (33,4 % en 2019) de l'ensemble des revenus d'ADM, sont entièrement affectés au financement de l'amélioration et du développement des infrastructures 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 YUL, à l'exception de ceux qui sont en correspondance. La chute significative des FAA est directement liée à la baisse importante du trafic de passagers conséquente à la pandémie.

## Stationnements et transports au sol

Les produits tirés des stationnements et transports au sol se sont chiffrés à 37,7 M\$ en 2020, une diminution de 60,8 M\$ ou 61,8 % par rapport à 2019. Ces revenus totalisent 13,4 % (13,9 % en 2019) de l'ensemble des revenus d'ADM. Le déclin de ces produits est directement attribuable à l'impact négatif de la pandémie sur le niveau d'activité.

## Concessions

Les concessions ont généré des produits de 43,9 M\$ en 2020, en baisse de 18,0 M\$ ou 29,1 % par rapport à 2019. Ces derniers totalisent 15,6 % (8,8 % en 2019) de l'ensemble des revenus d'ADM. La diminution de ces produits est principalement attribuable à la réduction des activités aéroportuaires et à la fermeture temporaire de certaines zones de l'aérogare. Les produits proviennent donc surtout du loyer minimum garanti prévu en vertu des ententes de location pour la plupart des concessions.

## Immobiliers et autres

Les produits immobiliers et autres se sont élevés à 48,1 M\$ en 2020, une réduction de 11,5 M\$ ou 19,3 % par rapport à 2019, et représentent 17,0 % (8,5 % en 2019) de l'ensemble des revenus d'ADM. Ces produits proviennent surtout de la location de terrains, de bâtiments et d'espaces, ainsi que des revenus tirés des activités des filiales. La baisse est principalement attribuable à un gain sur la disposition de bâtiments en 2019.

# CHARGES

(en millions de dollars)	2020	2019	Variation (%)
Salaires et charges sociales	46,5 \$	76,5 \$	(39,2)
Charges d'exploitation	112,1	160,4	(30,1)
Éléments liés à la pandémie	39,9	-	100,0
PERI	38,2	39,9	(4,2)
Loyer à Transports Canada	4,7	76,6	(93,8)
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation	171,8	160,0	7,4
Charges financières (nettes)	103,4	96,7	6,9
<b>Total des charges</b>	<b>516,6 \$</b>	<b>610,1 \$</b>	<b>(15,3)</b>

Les variations en % dans ce tableau sont calculées avec les résultats en milliers.

Le total des frais opérationnels, qui comprennent les salaires et charges sociales et les charges d'exploitation, s'est élevé à 158,6 M\$ en 2020, soit une diminution de 78,3 M\$ ou 33,0 % par rapport à 2019. Cette baisse est le reflet de la mise en œuvre par ADM de mesures significatives de réduction des coûts ainsi que de l'aide gouvernementale relative à la Subvention salariale d'urgence du Canada en raison de l'impact de la pandémie sur le niveau d'activité.

## Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales ont baissé de 30,0 M\$ ou 39,2 %, passant de 76,5 M\$ en 2019 à 46,5 M\$ en 2020. ADM a procédé à des baisses salariales ainsi que des réductions de son effectif et s'est prévalu du programme de Subvention salariale d'urgence du Canada.

## Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation se sont chiffrées à 112,1 M\$ en 2020, en baisse de 48,3 M\$ ou 30,1 % par rapport à 2019. Cette variation s'explique par les mesures de réduction des frais d'exploitation, notamment ceux qui sont liés à la réduction des activités aéroportuaires et à la fermeture temporaire de certaines zones de l'aérogare.

### Éléments liés à la pandémie

En raison de certaines initiatives de réduction des coûts, ADM a subi des dépenses supplémentaires de 39,9 M\$ considérées comme étant non récurrentes par leur caractère unique au contexte de la pandémie. ADM a consenti à des allègements à certains locataires pour lesquels la pandémie a eu un impact significatif sur leur capacité financière à payer le loyer minimum garanti compte tenu de la réduction du niveau d'activité. De plus, l'ensemble des projets d'investissement et la priorisation de chacun d'entre eux a été revu. Plusieurs projets liés à la capacité des installations ont été reportés ou tout simplement annulés à la suite de la baisse du trafic aérien, et ceci a engendré des coûts pour mettre fin à des contrats avec certains fournisseurs et fermer les chantiers de construction. Finalement, depuis avril 2020, ADM a réduit son effectif de près de 30 % de façon permanente au moyen de mises à pied, de cessations d'emploi et de retraites anticipées, et a dû encourir par le fait même des primes de départ.

### PERI

Les PERI sont demeurés relativement stables, à 38,2 M\$, soit 1,7 M\$ ou 4,2 % de moins qu'en 2019. 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 4,7 M\$, en baisse de 71,9 M\$ ou 93,8 % par rapport à l'exercice 2019. Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, le gouvernement fédéral a annoncé un allègement du loyer à payer par les autorités aéroportuaires à Transports Canada, pour la période de mars à décembre 2020. Cet allègement de loyer représente une économie de 21,2 M\$, alors que l'impact de la baisse des revenus représente quant à lui une réduction de 50,7 M\$.

Les transferts aux gouvernements, qui comprennent le loyer à Transports Canada et les PERI, ont atteint 42,9 M\$ en 2020 et représentent 15,2 % des revenus totaux (116,5 M\$ et 16,5 % respectivement en 2019).

### Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation

L'amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation s'est élevé à 171,8 M\$ en 2020, ce qui représente une hausse de 11,8 M\$ ou 7,4 % par rapport à l'exercice précédent, résultant principalement de la mise en service de nouveaux actifs au cours de 2019 et de 2020.

### Charges financières (nettes)

Les charges financières sont présentées nettes des produits financiers. Ces charges ont augmenté à 103,4 M\$ par rapport à 96,7 M\$ en 2019, soit une hausse de 6,7 M\$ ou 6,9 %. La variation s'explique principalement par la hausse des dépenses d'intérêts à la suite de l'émission de la série d'obligations R en avril 2020.

### Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges

L'exercice terminé le 31 décembre 2020 s'est soldé par une insuffisance des produits par rapport aux charges de 234,0 M\$, comparativement à un excédent des produits par rapport aux charges de 97,8 M\$ pour l'exercice 2019.

# PERSPECTIVES FINANCIÈRES POUR 2021

La pandémie de COVID-19 et les mesures adoptées par les gouvernements des pays du monde entier pour atténuer la propagation du virus ont eu un impact significatif sur ADM. Comme c'est le cas pour tous les acteurs de l'industrie aérienne à l'échelle mondiale, ADM fait face à une baisse importante des mouvements aériens en raison des restrictions de voyage imposées dans de nombreux pays consécutives à la pandémie de COVID-19, se traduisant par un impact négatif majeur sur les activités et les résultats d'exploitation d'ADM, et ce, malgré les différentes mesures significatives de réduction des dépenses d'exploitation et des investissements en immobilisations mises de l'avant par ADM.

Alors que s'amorce 2021, la mise en branle de la vaccination à travers le monde ramène l'espoir d'un retour à une « nouvelle normalité ». Dans l'immédiat, plusieurs pays du monde, dont le Canada, devant une flambée de contamination, ont dû réinstaurer des mesures de confinement et de restriction sévères des contacts. Éventuellement, des mesures d'allègement de la quatorzaine, rendues possibles par des tests rapides et les progrès de la vaccination, pourraient contribuer à redonner un peu d'oxygène à l'industrie aérienne.

Cependant, le moment d'un retour à un niveau d'activité s'approchant des seuils prépandémie est encore hors de vue. Il semble toutefois se créer un consensus voulant que l'année 2022 marquera une certaine reprise. Il faut donc envisager 2021 comme une année charnière, l'occasion de se préparer à la reprise, peut-être même de se redonner un élan. La reprise économique sera tributaire de tous ces événements, des dynamiques politiques et commerciales, ainsi que du retour à la confiance des consommateurs et des entreprises.

Dans un contexte où la reprise des activités aériennes pour les périodes futures demeure très incertaine, ADM a entamé un processus de sollicitation de consentement auprès de ses détenteurs d'obligations en circulation afin d'amender l'acte de fiducie-cadre, et ce, pour libérer ADM de ses obligations de respecter ou de satisfaire aux exigences de certaines clauses restrictives en 2021 et 2022. L'approbation de la majorité des détenteurs a été obtenue le 17 mars 2021. De plus, selon les soldes de trésorerie et d'équivalents de trésorerie actuels ainsi que les besoins évalués pour la prochaine année, ADM estime avoir suffisamment de liquidités, ou avoir accès à du financement supplémentaire, et ce, même dans les

scénarios les plus pessimistes. Ainsi, ADM prévoit être en mesure de s'acquitter de ses obligations financières peu importe le contexte.

La situation est en constante évolution, et ADM la surveille de près afin de pouvoir répondre rapidement aux changements, notamment par des mesures de réduction de coûts. En 2021, ADM se concentrera sur les projets en capital essentiels, notamment ceux liés au maintien de ses actifs ainsi que ceux nécessaires afin de respecter les normes et la réglementation en vigueur, le tout conformément aux obligations prévues au bail foncier liant ADM au gouvernement du Canada.

# 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 2020, mais ils n'ont eu aucun impact sur les états financiers consolidés d'ADM.

Le Bureau International des normes comptables continue de proposer des changements aux IFRS. Selon la direction, aucune nouvelle norme ou modification aux normes existantes en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2021 n'aura d'impact sur les états financiers consolidés d'ADM.

# Rapport sur la gouvernance

08



# LES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



**Danielle Laberge**  
**Présidente du conseil**  
Professeure émérite,  
Université du Québec  
à Montréal



**Hélène V. Gagnon**  
**Vice-présidente du conseil**  
Vice-présidente, Affaires  
publiques et communications  
mondiales, CAE



**Yves Beauchamp**  
**Administrateur**  
Président du Comité  
d'analyse et d'évaluation des  
projets d'infrastructure  
Vice-principal,  
Administration et finances,  
Université McGill



**Marc G. Bruneau**  
**Administrateur**  
Associé et vice-président  
exécutif, Valeurs Mobilières  
WhiteHaven Inc.



**Alain Côté**  
**Administrateur**  
Président du Comité d'audit  
et de gestion des risques  
Administrateur de sociétés



**Yves Dufresne**  
**Administrateur**  
Administrateur de sociétés



**Mélanie Kau**  
**Administratrice**  
Présidente du Comité  
de gouvernance et de  
responsabilité sociale  
Administratrice de sociétés



**Robert Lefebvre**  
**Administrateur**  
Administrateur de sociétés



**Ann MacDonald**  
**Administratrice**  
Présidente du Comité  
de développement et  
d'innovation  
Cheffe de l'exploitation,  
Bone Structure



**Marie-Hélène Nolet**  
**Administratrice**  
Cheffe de l'exploitation,  
Desjardins Capital



**Louise Roy**  
**Administratrice**  
Chancelière émérite,  
Université de Montréal  
Présidente du conseil,  
CIRANO



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

## LE CONSEIL D'ADMINISTRATION SE COMPOSE ACTUELLEMENT DE 12 ADMINISTRATEURS.



# RAPPORT SUR LA GOUVERNANCE

### Pratiques en matière de régie d'entreprise

Bien que non assujettie aux règles de gouvernance qui régissent les compagnies publiques, ADM 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, veuillez consulter le site Web [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 ses règlements administratifs 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 d'administration se compose actuellement de 12 administrateurs, dont 2 sont désignés par le gouvernement du Canada.

Quatre organismes de mise en candidature sont appelés à soumettre, sur demande, le nom de trois candidats dont le profil correspond aux compétences recherchées par le Conseil d'administration, et ce, pour chaque poste qui doit être pourvu. Ces organismes de mise en candidature, nommés dans les règlements administratifs d'ADM, sont le gouvernement du Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et les transporteurs principaux faisant affaire à YUL. Le président-directeur général est administrateur de facto d'ADM, et le Conseil d'administration peut nommer un administrateur additionnel.

Le mandat des administrateurs est d'une durée maximale de 3 ans et est renouvelable, pourvu que la durée totale des mandats qui auront été confiés à un administrateur donné ne dépasse pas 9 ans ou, par dérogation à ce qui précède, n'excède pas 12 ans.

Le Conseil d'administration s'est réuni à 16 reprises, en 2020. Les aspects les plus importants du plan stratégique d'ADM ont été traités par ses membres. Bien sûr, la pandémie de COVID-19 ainsi que ses impacts majeurs sur les finances et les opérations d'ADM ont été les enjeux les plus importants et continuent de faire l'objet d'une attention particulière, tout comme l'approbation des contrats majeurs et le suivi du dossier du REM.

En mai 2020, en pleine pandémie, le Conseil d'administration a décidé de prolonger le mandat de madame Danielle Laberge à titre de présidente du Conseil dans un premier temps jusqu'au 30 juin 2021, afin de pouvoir profiter de son leadership en ces temps incertains, et d'assurer la relance au moment opportun. Voyant que la situation perdurait plus longtemps que prévu, le Conseil a ensuite décidé de prolonger son mandat jusqu'au 4 mai 2023.

Le Conseil d'administration a procédé à une refonte complète des mandats de ses Comités en lien avec l'évolution d'ADM et ses besoins actuels, permettant d'y inclure les notions de développement durable, d'innovation et d'imputabilité, et de se doter d'une expertise de pointe pour le suivi des projets techniques et complexes.

### Comité d'audit et de gestion des risques

Le Comité d'audit et de gestion des risques 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) des contrôles internes, et (iii) des audits internes et externes.

Il s'assure que soit présentée annuellement au Conseil d'administration une grille d'analyse sur la hiérarchie des risques d'entreprise, l'évaluation quant à la probabilité de leur survenance, l'impact global de ces risques et l'impact résiduel à la suite de la mise en place de mesures d'atténuation. Il veille à ce que les critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) soient intégrés dans les ententes contractuelles sous sa responsabilité, les communications financières et les financements de la Société, en conformité avec les objectifs en matière de développement durable adoptés par le Conseil d'administration.

Plus particulièrement, le Comité d'audit et de gestion des risques révisé et recommande à l'approbation du Conseil d'administration les budgets annuels ainsi que les états financiers trimestriels et annuels. Il recommande toute forme de financement requis par ADM. Il veille à ce que des contrôles financiers et des procédures efficaces de communication de l'information financière soient mis en place. 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. Ses autres responsabilités visent le plan d'audit externe, la nomination des auditeurs externes, les certificats de la direction, l'octroi des contrats sujets à l'approbation du Conseil d'administration et des contrats à revenus, ainsi que les politiques d'acquisition de biens et services, d'octroi de contrats à revenus, et d'indépendance de l'auditeur externe. En outre, le Comité d'audit et de gestion des risques 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 d'audit et de gestion des

risques 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 gouverne, aux règles des régimes, à la gestion financière (placements et capitalisation) et à la conformité. Il revoit périodiquement le programme d'assurances d'ADM. Finalement, le Comité d'audit et de gestion des risques reçoit une reddition de comptes sur une base régulière quant à l'application du système de gestion de la sécurité et quant aux enjeux de sûreté aéroportuaire, et s'assure de la mise en place des plans de continuité des affaires.

Le Comité d'audit et de gestion des risques est composé de : Alain Côté (président du Comité), Marc G. Bruneau et Marie-Hélène Nolet.

### Comité de développement et d'innovation

Le Comité de développement et d'innovation appuie le Conseil d'administration sur les questions relatives au volet environnemental du développement durable (réduction des gaz à effet de serre, efficacité énergétique, optimisation de la gestion des matières résiduelles, valorisation et protection de la biodiversité, protection des eaux de surface et souterraines, réduction de la consommation d'eau potable, résilience face aux effets des changements climatiques). Le Comité de développement et d'innovation appuie également le Conseil d'administration quant à l'approbation et au suivi du programme quinquennal d'immobilisations et à l'alignement des projets d'infrastructure avec le plan directeur. De plus, le Comité appuie le Conseil

d'administration sur les questions relatives à la gouvernance et au développement en matière de technologies de l'information. Finalement, le Comité de développement et d'innovation s'assure qu'ADM soit à l'avant-garde dans son domaine d'affaires et voit à l'adoption de pratiques innovantes dans les secteurs jugés prioritaires, notamment en matière de développement durable et en ce qui a trait à l'utilisation des technologies de l'information pour rehausser l'expérience-client.

Les membres du Comité de développement et d'innovation sont : Ann MacDonald (présidente du Comité), Yves Beauchamp, Hélène V. Gagnon et Robert Lefebvre.

### Comité de gouvernance et de responsabilité sociale

Le Comité de gouvernance et de responsabilité sociale appuie le Conseil d'administration en matière de gouvernance et de déontologie. Il s'intéresse aux aspects de la responsabilité sociale qui constituent des zones d'intervention prioritaires reliées au volet social du développement durable (relations avec les communautés, les parties prenantes et les autorités politiques, gestion du climat sonore, approvisionnement responsable, expérience employés, expérience client, culture de service). De plus, le Comité de gouvernance et de responsabilité sociale examine, approuve et recommande l'adoption des politiques, des pratiques et des programmes relatifs à la gestion des ressources humaines, notamment ceux qui concernent la planification de la relève, la rémunération globale des cadres supérieurs et des employés, et la santé et sécurité au travail (tant au sein de la Société que sur les chantiers de construction).

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 (i) à la gouvernance, y compris les pratiques de gouvernance d'ADM, le mode de fonctionnement et la taille du Conseil d'administration, 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; (ii) 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; et (iii) 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 de responsabilité sociale se compose des administrateurs suivants : Mélanie Kau (présidente du Comité), Yves Dufresne et Louise Roy.

### Comité d'analyse et d'évaluation des projets d'infrastructure

Le Comité d'analyse et d'évaluation des projets d'infrastructure du Conseil d'administration est un comité mixte composé d'administrateurs d'ADM et d'experts externes. Il a pour rôle de revoir et de recommander, pour approbation par le Conseil d'administration, les projets de maintien et de développement des infrastructures qui requièrent une analyse technique ou une évaluation complexe, incluant leurs aspects techniques, leur modèle de gestion, leur intégration des objectifs en matière de

développement durable, leur calendrier de réalisation ainsi que leur enveloppe budgétaire. Il fait un suivi budgétaire des projets d'entretien et de développement des infrastructures approuvés par le Conseil d'administration, fait un examen régulier de leur exécution et des risques liés à leur réalisation, et en fait rapport périodiquement au Conseil d'administration. Il fournit également les conseils appropriés en temps opportun à la direction d'ADM.

Les membres du Comité d'analyse et d'évaluation des projets d'infrastructure sont : Yves Beauchamp (membre interne et président du Comité), Robert Lefebvre (membre interne), Alain Bonnot (membre expert externe), et Réal Laporte (membre expert externe).

### Comité consultatif communautaire

Le Comité consultatif communautaire appuie la direction d'ADM. 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 aux règlements administratifs d'ADM. Le Comité consultatif communautaire se compose de membres issus d'organismes s'intéressant au développement aéroportuaire et représentant les diverses régions du grand Montréal. Le Comité consultatif communautaire relève du président-directeur général. Le budget de fonctionnement du Comité consultatif communautaire est déterminé annuellement par le Conseil d'administration. Les membres sont nommés pour un mandat d'une durée de trois ans, renouvelable. En 2020, le Comité consultatif communautaire s'est réuni à deux reprises et a discuté des grands enjeux d'ADM. Plus spécifiquement, le Comité s'est penché sur les impacts de la pandémie de COVID-19 sur ADM, les mesures sanitaires, et le dossier du REM.

### Les membres du Comité consultatif communautaire

Le Comité consultatif communautaire est présidé par Ève Paré, présidente-directrice générale de l'Association des hôtels du grand Montréal et est composé de représentants des organisations suivantes :

- Aéro Montréal
- Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec
- Chaire de recherche mobilité – École Polytechnique
- Chaire de tourisme UQAM
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain
- Chambre de commerce de l'Ouest de l'Île de Montréal
- Chambre de commerce et d'industrie de Mirabel
- Chambre de commerce et d'industrie St-Laurent/Mont-Royal
- Cité de Dorval
- Club des professionnels du transport Québec
- Conseil du patronat du Québec
- Ecotech Québec
- Fédération de l'âge d'or du Québec
- Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec
- Jeune Chambre de Commerce de Montréal
- Jour de la Terre
- Kéroul
- Manufacturiers et Exportateurs du Québec
- Montréal international
- Palais des congrès de Montréal
- Regroupement des événements majeurs internationaux
- Tourisme Montréal
- Trajectoire Québec
- Ville de Mirabel
- Ville de Montréal
- Université McGill

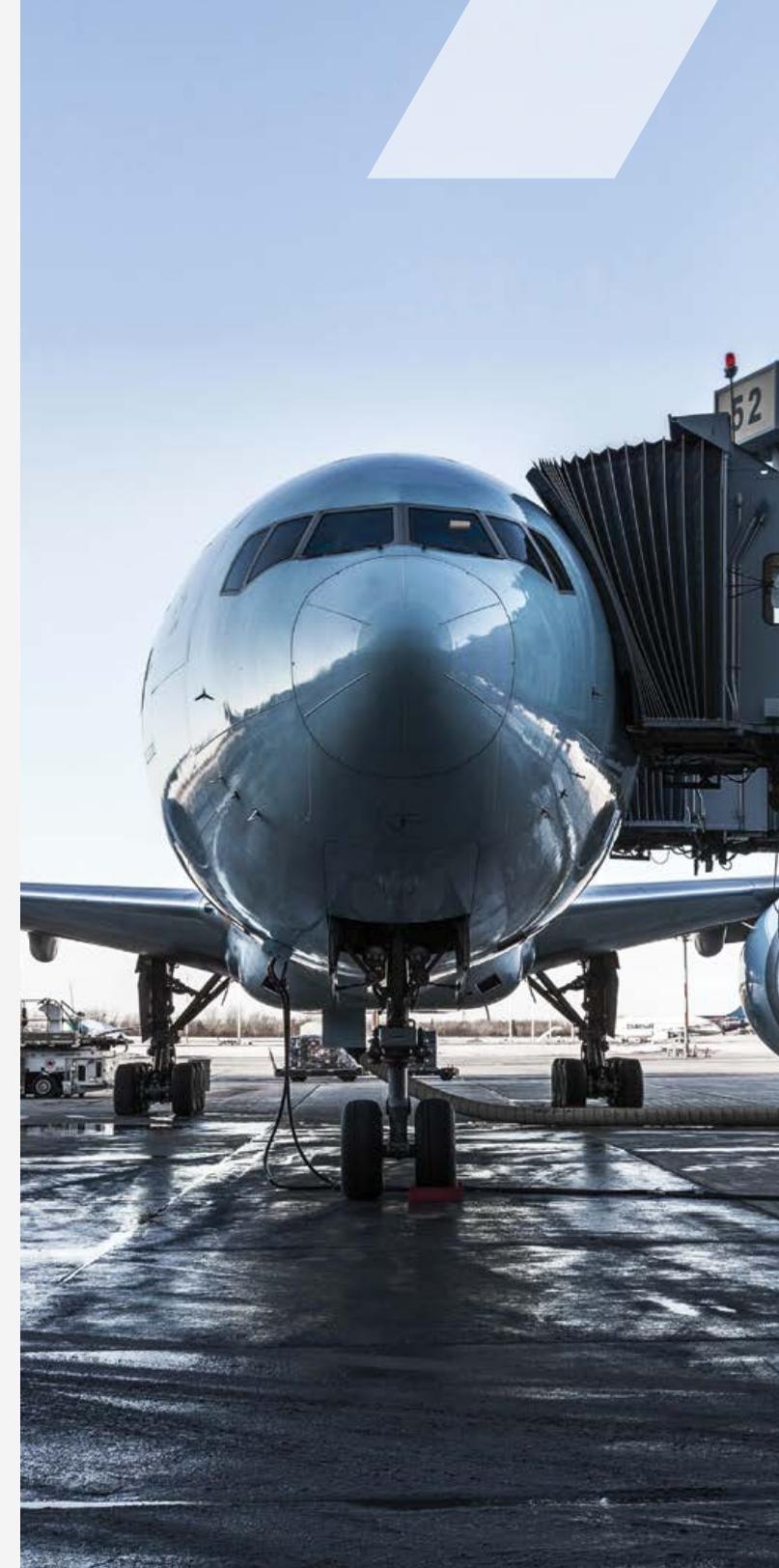
## Rémunération des administrateurs pour l'année 2020

	Présences					Rémunération		
	Conseil d'administration	Comité d'audit et gestion des risques <sup>1</sup>	Comité de développement et d'innovation <sup>2</sup>	Comité de gouvernance et de responsabilité sociale <sup>3</sup>	Comité d'analyse et d'évaluation des projets d'infrastructure <sup>4</sup>	Honoraires	Jetons	Total
Yves Beauchamp	16	—	4	—	10	60 000 \$	56 750 \$	116 750 \$
Marc G. Bruneau	16	4	—	—	—	35 000 \$	21 750 \$	56 750 \$
Michel A. Brunet <sup>5</sup>	16	—	—	7	—	35 000 \$	24 750 \$	59 750 \$
Alain Côté	14	4	—	—	—	45 000 \$	19 500 \$	64 500 \$
Yves Dufresne	16	—	—	7	—	35 000 \$	24 750 \$	59 750 \$
Yves Filion <sup>6</sup>	—	1	—	—	—	14 583 \$	1 500 \$	16 083 \$
Hélène V. Gagnon	14	—	4	—	—	35 000 \$	18 750 \$	53 750 \$
Mélanie Kau	15	—	—	7	—	45 000 \$	23 250 \$	68 250 \$
Danielle Laberge	16	4	4	7	10	160 416 \$	—	160 416 \$
Robert Lefebvre	16	—	4	—	10	45 000 \$	56 750 \$	101 750 \$
Ann MacDonald	15	—	4	—	—	35 000 \$	21 000 \$	56 000 \$
Marie-Hélène Nolet	15	4	—	—	—	35 000 \$	21 000 \$	56 000 \$
Philippe Rainville	16	4	4	7	10	—	—	—
Suzanne Rancourt <sup>7</sup>	16	—	4	—	—	50 834 \$	21 750 \$	72 584 \$
Louise Roy	16	—	—	7	—	35 000 \$	24 750 \$	59 750 \$
<b>Total</b>						<b>665 834 \$</b>	<b>336 250 \$</b>	<b>1 002 084 \$</b>

<sup>1</sup> Précédemment Comité d'audit <sup>2</sup> Précédemment Comité des immobilisations et de l'environnement

<sup>3</sup> Précédemment Comité de gouvernance et de ressources humaines <sup>4</sup> Précédemment Comité dédié - Programme côté ville

<sup>5</sup> Fin de mandat : 22 février 2021 <sup>6</sup> Fin de mandat : 4 mai 2020 <sup>7</sup> Fin de mandat : 22 février 2021



# COMITÉ DE GESTION

## Les membres du comité de gestion<sup>1</sup>



**Philippe Rainville**  
Président-directeur général



**Joanne Bergeron**  
Vice-présidente  
Ressources humaines



**Sylvain Choinière**  
Vice-président  
Affaires juridiques et  
secrétaire corporatif



**Aymeric Dussart**  
Vice-président  
Technologies et innovation



**Stéphane Lapierre**  
Vice-président  
Exploitation et  
développement aérien



**Ginette Maillé**  
Vice-présidente  
Finances et administration et  
chef de la direction financière



**Martin Massé**  
Vice-président  
Affaires publiques et  
vice-président,  
Développement durable

## Rémunération des dirigeants

Le salaire annuel du président et des autres membres du comité de gestion en poste varie de 200 000 \$ à 450 000 \$. De plus, une somme de 966 355 \$ leur a été versée en début d'année 2020 à titre de boni de performance pour l'année 2019.

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

Mélanie Kau, Alimentation Couche-Tard Inc.; Alain Côté, Goodfellow inc.

<sup>1</sup> Les postes de vice-président Services commerciaux et développement immobilier et de vice-président Infrastructures aéroportuaires sont laissés vacants

# Réflexion stratégique

09

# RÉFLEXION STRATÉGIQUE

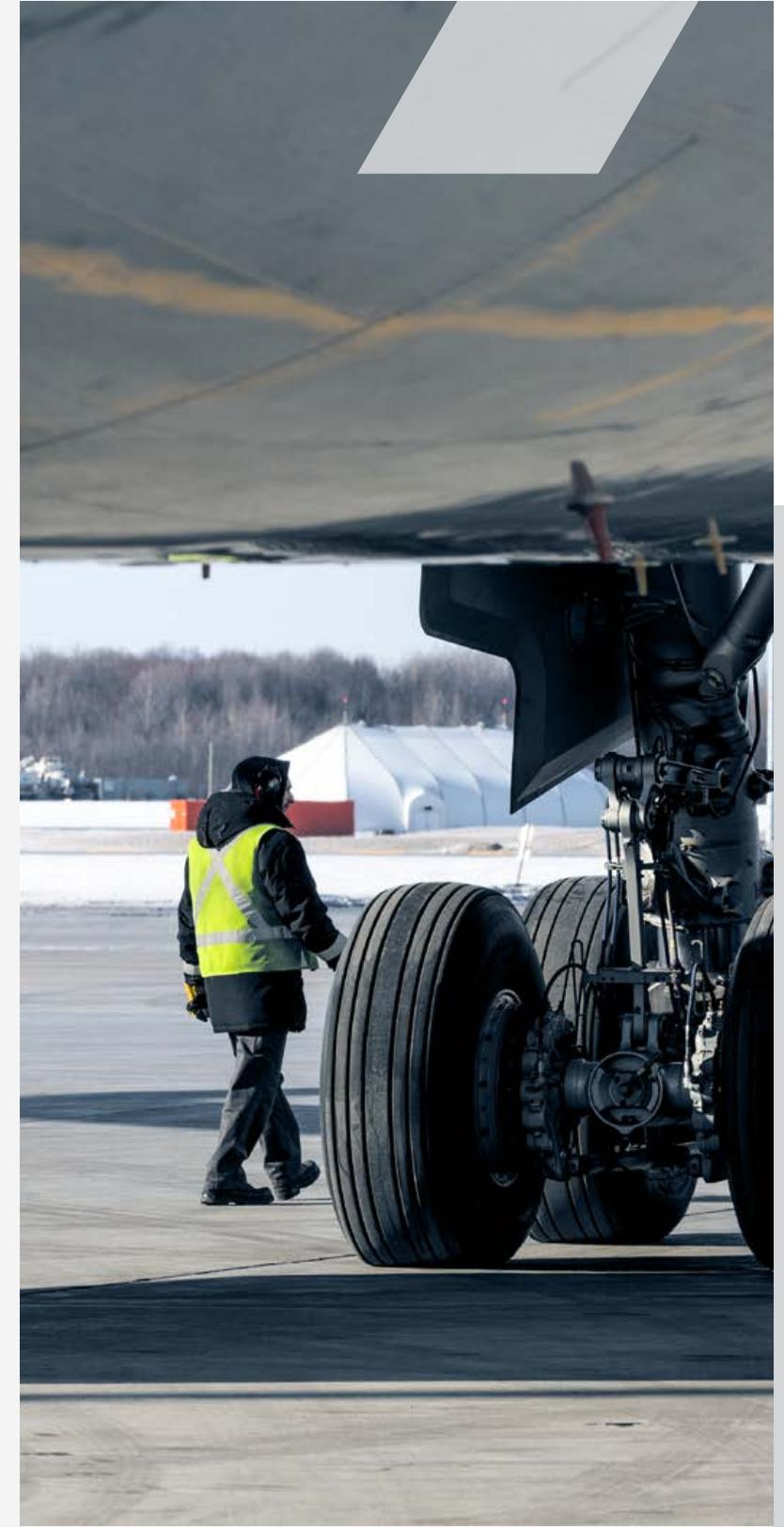
La pandémie aura permis à ADM de faire une prise de conscience sur ses orientations futures. Sa croissance effrénée pré-COVID-19 aura mis en relief les forces de l'organisation, mais aussi fait ressortir les opportunités à saisir. L'exercice de réflexion stratégique entamé en 2020 aura permis un réalignement des objectifs corporatifs d'ADM, tout en visant à apporter des solutions durables pour l'avenir.

Alors que pour l'instant il n'existe pas d'indications claires quant au moment d'un retour à un niveau d'activité s'approchant des seuils pré-pandémie, il semble toutefois se créer un consensus selon lequel l'année 2022 serait celle de la relance. L'année 2021 sera sans aucun doute une année charnière, l'occasion pour ADM de se redonner un élan et de mettre la table pour les années à venir, en gardant en tête le souci de répondre aux besoins et aux attentes de ses différentes parties prenantes.

## Résumé de l'approche

Dans cette réflexion stratégique, ADM a choisi de travailler avec une approche à quatre scénarios. Ce type de planification a pour but d'aider les organisations à naviguer dans un contexte marqué par la nécessité d'importants investissements à long terme et une grande incertitude à court terme, ce qui reflète tout à fait la situation dans laquelle se trouve ADM et plus particulièrement YUL.

Ces scénarios n'avaient pas pour but de chercher à « deviner » l'avenir. Aucun d'eux d'ailleurs ne se réalisera pleinement. L'exercice visait plutôt à mettre en lumière les différentes évolutions possibles et leurs implications sur les opérations pour dégager les impacts communs à toutes les éventualités.



### Actions prioritaires

Le recoupement de ces impacts communs a permis de déterminer des actions prioritaires. Quoi qu'il adienne dans les 12 à 18 prochains mois, celles-ci seront mises de l'avant afin de permettre à ADM et à ses 2 sites aéroportuaires de s'inscrire dans la relance.

Dans un premier temps, ADM doit intervenir là où les besoins sont les plus pressants et adapter ses façons de faire à une nouvelle réalité.

Sphères d'activité principales	 Capacité financière	 Capacité opérationnelle	 Capacité humaine
Exemples d'actions privilégiées	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sécuriser les besoins financiers en lien avec les projets prioritaires et les besoins opérationnels.</li> <li>• Préserver la compétitivité et l'attractivité de YUL auprès des compagnies aériennes dans un contexte de relance.</li> <li>• Maximiser les liquidités pour s'offrir une marge de manœuvre permettant d'investir dans les initiatives jugées essentielles.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poursuivre la planification de six grands projets incontournables :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Infrastructures pistes;</li> <li>- Station du REM à YUL;</li> <li>- Besoins en barrières additionnelles;</li> <li>- Accès au site;</li> <li>- Pôle logistique à YMX;</li> <li>- Optimisation de la capacité énergétique.</li> </ul> </li> <li>• Accélérer le virage vers le sans-contact pour l'ensemble des processus opérationnels et commerciaux qui touchent le passager.</li> <li>• Revoir les processus de gestion des horaires de vol et de l'assignation des barrières afin de les adapter à la réalité opérationnelle.</li> <li>• Développer davantage le cargo et améliorer les installations à YMX afin de permettre des gains d'efficacité pour les transporteurs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Évaluer et établir les besoins en effectifs tant sur les plans tant quantitatif que qualitatif et mettre à jour les stratégies d'attraction et d'acquisition de talents afin d'assurer le succès de la reconstruction d'ADM.</li> </ul>

ADM devra aussi, notamment, ajuster et stabiliser son offre commerciale à YUL, poursuivre le dialogue et son implication dans la communauté, le tout en ajustant ses pratiques d'affaires afin de les aligner davantage à ses nouvelles priorités en matière de développement durable, qui ont été revues pour l'année 2021.

# Transparence

**YUL**<sup>TM</sup>

Montréal-Trudeau  
International  
Airport

10

# TRANSPARENCE

## Reddition de comptes

ADM 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 des 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, à moins d'obtenir leur consentement à y déroger.

ADM communique également de façon soutenue avec les conseils de ville ou d'arrondissement des collectivités environnantes, dont ceux de Dorval, de Pointe-Claire, de Saint-Laurent, de Montréal et de Mirabel.



## 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, les villes de Dorval et de Pointe-Claire ainsi que l'arrondissement Saint-Laurent, Transports Canada, le gouvernement du Québec, NAV CANADA, les transporteurs aériens et Aéroports de Montréal, 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 ainsi que 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 chacun des 2 aéroports 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 de 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 consultation 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 visitant les différentes plateformes sociales d'ADM, soit Facebook, Twitter, Instagram (@yulaeroport) ainsi que LinkedIn (@ADM Aéroports de Montréal);

- En composant les numéros des renseignements généraux (514 633-3333 ou 1 800 465-1213);
- 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 ([yulsatisfaction@admtl.com](mailto:yulsatisfaction@admtl.com));
- En communiquant par écrit avec les Affaires publiques.

# 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 125 000 \$ 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.

## Motifs de dérogation

**A.** Lorsqu'Aéroports de Montréal considère qu'il est plus efficient d'octroyer un nouveau contrat à un fournisseur actuel, lorsque les fournisseurs des services ont acquis une expérience particulière en rapport avec le contrat précédent ou lorsqu'il est urgent d'entreprendre des travaux afin d'éviter de causer préjudice à la sécurité des lieux et des personnes.

**B.** Lorsque la technologie acquise demeure la propriété du fournisseur, est sous brevet ou licence, que l'expérience et l'expertise spécialisée du fournisseur sont quasi exclusives, ou que 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
1 250 000 \$	Services Accessair Inc.	Opération des véhicules de transport pour les passagers	A
1 776 374 \$	Englobe Corp	Réhabilitation du site d'entraînement SIADM – Phase I	B
5 000 000 \$	PriceWaterhouseCoopers S.R.L./ S.E.N.C.R.L.	Services d'accompagnement pour l'appel d'offres en lien avec la planification du programme de développement côté air	B
5 875 000 \$	Arup Canada Inc.	Services professionnels – ingénieur du propriétaire – planification du projet agrandissement de l'aérogare à YUL	B

## Contrats de moins de 1 M\$ :

### Motif de dérogation A – Compagnie (contrat)

Adviso Conseil Inc. (référencement Web), Bédard Ressources (comptoir d'information au niveau des départs), Clark Influence Inc. (plan marketing), Biron Laboratoire Médical S.E.C. (clinique de dépistage de la COVID-19), FNX-Innov Inc. (mandat de services professionnels), Ruscio Studio (mandat de services de conception), Serbec Construction Inc. (entrepreneur en construction), SirionLabs PTE Ltée (solution de gestion de contrats), synergie Conseil (services professionnels TI).

### Motif de dérogation B – Compagnie (contrat)

Alstef Canada (amélioration de la capacité de la salle à bagages), Autocar Chartrand Inc. (service de navettes de stationnement), Construction C.A.L. (Ceriko Asselin Lombardi) (service d'inspection et de réfection de dalles de béton), Construction Raytech (remplacement de joints de dilatation), DRL Beaudoin Équipement inc. (équipement pour véhicules lourds), Les Entreprises Fervel Inc. (entretien ménager à YMX), Four Winds Interactive (renouvellement de licences), GDI Services (Québec) S.E.C. (gestion des centres de tri), Groupe Lefebvre M.R.P. Inc. (travaux de réhabilitation du réseau de drainage), Groupe Solutions Sociales (simulation et optimisation du processus passagers), Les Minéraux Harsco Inc. (abrasifs haute performance côté piste), Palton Aircraft & Industries Limited (unités d'alimentation au sol pour gros porteurs), Vision GSS (accompagnement Lean).

# États financiers consolidés

POUR L'EXERCICE CLOS  
LE 31 DÉCEMBRE 2020

# 11



# ÉTATS FINANCIERS

- 64 État consolidé de l'actif net
- 65 État consolidé du résultat global
- 66 État consolidé de l'évolution de l'actif net
- 67 État consolidé des flux de trésorerie
- 68 Notes afférentes aux états financiers consolidés

## 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,  
et chef de la direction financière,



**GINETTE MAILLÉ**, CPA, CA

Le 1<sup>er</sup> avril 2021

# 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 2020;
- 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 annexes, 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 2020, 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 Normes internationales d'information financière (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.

En outre :

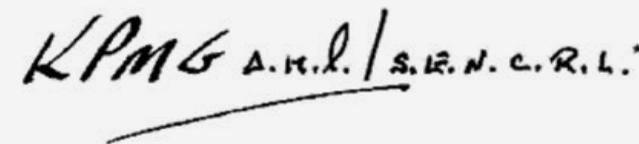
- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour 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 y 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 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;
- nous obtenons des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités et activités de l'entité du groupe pour exprimer une opinion sur les états financiers. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit du groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.



Montréal, Canada  
Le 1<sup>er</sup> avril 2021

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

# ÉTAT CONSOLIDÉ DE L'ACTIF NET

(en milliers de dollars canadiens)

31 décembre 2020, avec informations  
comparatives de 2019

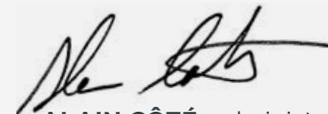
	Note	31 décembre 2020	31 décembre 2019
<b>ACTIFS</b>			
<b>Courants</b>			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		179 366 \$	117 962 \$
Encaisse affectée	2	56 069	55 880
Créances clients et autres débiteurs		58 002	35 877
Loyer à Transports Canada	7 a)	14 803	-
Stocks		6 506	6 544
Autres actifs courants		14 995	11 963
		<b>329 741</b>	228 226
<b>Non courants</b>			
Immobilisations corporelles	4	2 445 415	2 373 990
Actifs au titre des droits d'utilisation	5	23 053	19 245
Débiteurs		32 558	33 212
Participation dans une coentreprise	6	6 373	5 909
Autres actifs non courants		47 073	30 796
		<b>2 554 472</b>	2 463 152
		<b>2 884 213 \$</b>	2 691 378 \$
<b>PASSIFS</b>			
<b>Courants</b>			
Dettes fournisseurs et autres créditeurs		164 196 \$	217 021 \$
Portion courante des obligations à long terme et obligations de location	7 a), 9	20 060	16 084
Provisions	10	8 570	11 050
Autres avantages du personnel	11	10 882	12 874
Produits reportés		5 661	7 684
		<b>209 369</b>	264 713
<b>Non courants</b>			
Obligations à long terme	9	2 468 784	1 986 886
Obligations de location	7 a)	26 223	24 067
Passif au titre de la retraite	11	52 868	36 493
Produits reportés		39 836	45 497
Passifs d'impôt différé	12	85	177
		<b>2 587 796</b>	2 093 120
Engagements	19		
		<b>87 048</b>	333 545
		<b>2 884 213 \$</b>	2 691 378 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Au nom du Conseil d'administration, ces états financiers consolidés ont été approuvés le 18 mars 2021.



DANIELLE LABERGE, administratrice



ALAIN CÔTÉ, administrateur

# ÉTAT CONSOLIDÉ DU RÉSULTAT GLOBAL

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre 2020,  
avec informations comparatives de 2019

	Note	2020	2019
<b>PRODUITS</b>			
Activités aéronautiques		91 226 \$	250 625 \$
Frais d'améliorations aéroportuaires («FAA»)	15	61 318	236 438
Stationnements et transports au sol		37 664	98 514
Concessions		43 846	61 878
Immobiliers		46 565	51 082
Autres produits		1 541	8 512
	14	282 160	707 049
<b>CHARGES</b>			
Salaires et charges sociales	11	46 536	76 501
Charges d'exploitation		112 082	160 413
Éléments liés à la pandémie	13	39 866	-
Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités		38 178	39 870
Loyer à Transports Canada	7 a)	4 718	76 658
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation		171 859	160 039
		413 239	513 481
Charges financières	14	107 153	102 017
Produits financiers	14	(3 777)	(5 292)
		103 376	96 725
		516 615	610 206
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges avant quote-part et impôts		(234 455)	96 843
Quote-part des résultats d'une coentreprise nets d'impôts		524	558
Impôts sur le résultat	12	(63)	398
<b>EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES</b>		<b>(233 994) \$</b>	<b>97 799 \$</b>
<b>Autres éléments du résultat global</b>			
<b>Poste qui ne sera pas reclassé ultérieurement à l'excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges</b>			
Avantages postérieurs à l'emploi			
<i>Pertes actuarielles des régimes à prestations définies</i>		(13 590) \$	(5 582) \$
<b>Poste qui sera reclassé ultérieurement à l'excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges</b>			
Couverture de flux de trésorerie			
<i>Reclassement à l'excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges</i>	14	1 087	1 086
		(12 503)	(4 496)
<b>RÉSULTAT GLOBAL</b>		<b>(246 497) \$</b>	<b>93 303 \$</b>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

# ÉTAT CONSOLIDÉ DE L'ÉVOLUTION DE L'ACTIF NET

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre 2020,  
avec informations comparatives de 2019

	2020	2019
<b>Solde au début de l'exercice</b>		
Solde déjà établi	333 545 \$	219 027 \$
Modifications comptables (IFRS 16)	-	21 215
Solde redressé	333 545	240 242
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	(233 994)	97 799
Autres éléments du résultat global	(12 503)	(4 496)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>87 048 \$</b>	333 545 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

# ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre 2020,  
avec informations comparatives de 2019

	Note	2020	2019
<b>FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>			
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges		(233 994) \$	97 799 \$
Ajustements pour :			
Impôts sur le résultat		(179)	(398)
Quote-part des résultats d'une coentreprise nets d'impôts		(524)	(558)
Gain sur contrats de sous-location		-	(3 555)
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation		171 859	160 039
Amortissement des avantages incitatifs relatifs aux baux		937	884
Variation des produits reportés		(7 684)	(7 985)
Loyer à Transports Canada	7 a)	474	474
Charge de retraite		10 025	9 846
Charges financières		107 151	101 963
Produits financiers		(3 777)	(5 292)
		<b>44 288</b>	353 217
Contributions au régime de retraite		(7 240)	(7 233)
Variation des éléments du fonds de roulement	16	(25 703)	(18 734)
		<b>11 345</b>	327 250
<b>FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>			
Augmentation des obligations à long terme	8	500 000	-
Frais d'émission d'emprunt	8	(3 430)	-
Remboursement des obligations à long terme et des obligations de location		(17 526)	(14 024)
Encaisse affectée		(189)	(388)
Augmentation des produits reportés		-	5 103
Intérêts payés		(115 949)	(110 280)
		<b>362 906</b>	(119 589)
<b>FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>			
Participation dans une coentreprise		-	(5 404)
Autres actifs non courants		(14 184)	(481)
Acquisition d'immobilisations corporelles		(302 084)	(283 293)
Produits découlant de la cession d'immobilisations corporelles		79	293
Produits découlant de contrats de location-financement		(99)	(8)
Intérêts reçus		3 441	5 435
		<b>(312 847)</b>	(283 458)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		<b>61 404</b>	(75 797)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice		117 962	193 759
<b>TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE</b>		<b>179 366 \$</b>	117 962 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

# NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre 2020

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 et prorogée le 23 mai 2014 sous la Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif. 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 (la « Société ») est l'autorité aéroportuaire du grand Montréal responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de YUL, Aéroport international Montréal-Trudeau et de YMX, Aérocity internationale de Mirabel.

Dans une perspective de développement durable, la mission de la Société consiste à :

- Connecter Montréal et le monde entier par le talent et la passion de ses équipes;
- Offrir une prestation de service remarquable, sécuritaire et performante tout en assurant la mise en valeur de ses installations;
- Contribuer à la prospérité de la communauté en incarnant la vitalité du grand Montréal.

## 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 2020. 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 18 mars 2021.

### B) Évaluation de la continuité de l'exploitation

La pandémie de COVID-19 et les mesures adoptées par les gouvernements des pays du monde entier pour atténuer la propagation du virus de la COVID-19 ont eu un impact significatif sur la Société. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, la Société a enregistré une insuffisance des produits par rapport aux charges de 233 994 \$. Au 31 décembre 2020, la Société dispose de 235 435 \$ en trésorerie et équivalents de trésorerie, incluant l'encaisse affectée, ainsi qu'un montant de 80 820 \$ disponible sur sa facilité de crédit à la date d'autorisation de ces états financiers (note 8).

L'impact de la pandémie sur les activités de la Société pour les périodes futures reste très incertain. Selon les liquidités actuelles et les besoins estimés pour la prochaine année, la Société estime avoir suffisamment de liquidités, ou avoir accès à du financement supplémentaire et ce, même dans les scénarios les plus pessimistes. La Société prévoit donc être en mesure de s'acquitter de ses obligations financières peu importe le contexte pour 12 mois à compter de la date de l'état consolidé de l'actif net. Des discussions sont en cours afin d'évaluer les différentes options de financement qui s'offrent à la Société.

Par conséquent, ces états financiers consolidés ont été préparés en fonction du principe de continuité de l'exploitation et n'incluent aucun ajustement des montants ni de la classification des actifs et des passifs de la Société.

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### C) 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 du 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.

### D) Principes de consolidation

#### Filiale

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

ADMC 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.

Tous les soldes et toutes les opérations intersociétés ont été éliminés lors de la consolidation.

#### Participation dans une coentreprise

Une coentreprise est un partenariat dans lequel les parties qui exercent un contrôle conjoint sur l'entreprise ont des droits sur l'actif net de celle-ci. Le contrôle conjoint s'entend du partage contractuellement convenu du contrôle exercé sur une entreprise, qui n'existe que dans le cas où les décisions concernant les activités pertinentes requièrent le consentement unanime des parties partageant le contrôle.

La Société utilise la méthode de la mise en équivalence pour comptabiliser sa participation dans une coentreprise. La participation de la Société est initialement comptabilisée au coût et ajustée par la suite pour présenter la quote-part lui revenant du résultat global de la coentreprise.

Par le biais de sa filiale en propriété exclusive, Investissement Cargo C&F Mirabel Inc., ADMC possède une participation de 40 % dans Mirabel Cargo LP, une entreprise responsable du développement et de la gestion opérationnelle de bâtiments locatifs à YMX.

Tous les soldes et toutes les opérations avec la coentreprise ont été éliminés à la hauteur des intérêts détenus par la Société dans l'entité.

### 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 Obligations à long terme

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### E) Instruments financiers (suite)

#### *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 12 mois, ne comportent pas de composante 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'état consolidé du résultat global sous le poste « Autres charges d'exploitation ».

#### *Actifs financiers évalués à la juste valeur*

Ces actifs sont évalués à leur juste valeur, et toute variation de cette dernière, y compris les intérêts ou dividendes reçus, est comptabilisée dans l'état consolidé du résultat global. 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.

#### *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'état consolidé du résultat global.

La Société décomptabilise un passif financier lorsque ses obligations contractuelles sont éteintes, 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.

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### E) Instruments financiers (suite)

#### *Juste valeur des instruments financiers*

Les instruments financiers évalués à la juste valeur ont recours à la hiérarchie de la juste valeur suivante pour classer par ordre de priorité les données utilisées pour évaluer la juste valeur :

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.

### F) Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et 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.

Les subventions gouvernementales octroyées pour couvrir des charges spécifiques, y compris la Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC »), sont comptabilisées dans l'état consolidé du résultat global, au net des coûts afférents à ces dernières.

L'Aide d'urgence du Canada pour le loyer commercial (« AUCLC ») est comptabilisée sous la rubrique « Autres produits » de l'état consolidé du résultat global.

### I) Immobilisations corporelles

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

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 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 7 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. 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.

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### I) Immobilisations corporelles (suite)

Les coûts d'emprunt qui sont directement attribuables à l'acquisition, la construction ou 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 bâtiments et améliorations locatives incluent 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'état consolidé du résultat global 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.

### J) Contrats de location

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

Comme bailleur, la Société doit classer chacun de ses contrats de location soit en tant que contrat de location simple, soit en tant que contrat de location-financement.

Un contrat de location est classé en tant que contrat de location-financement s'il transfère au preneur la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété du bien sous-jacent. Sinon, il est classé en tant que contrat de location simple.

La créance à recevoir d'un locataire en vertu d'un contrat de location-financement est comptabilisée à un montant égal à la valeur actuelle des versements de loyers futurs du contrat de location pendant la durée du contrat.

Les paiements de loyers provenant de contrats de location-financement sont comptabilisés sur la durée du bail sous le poste « Produits financiers », 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.

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### J) Contrats de location (suite)

#### *La Société en tant que bailleur (suite)*

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 dans les « 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 variables 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 variable sont reconnues dans l'état consolidé du résultat global.

#### *La Société en tant que preneur*

À la date de passation d'un contrat, la Société doit déterminer si celui-ci est, ou contient, un contrat de location. Un contrat est ou contient un contrat de location s'il confère le droit de contrôler l'utilisation d'un bien déterminé pour un certain temps moyennant une contrepartie.

Un contrat de location confère le droit de contrôler l'utilisation d'un bien déterminé pour un certain temps si :

- Le bien est habituellement déterminé par sa mention explicite au contrat, ou implicite au moment où il est mis à la disposition de la Société. Si le fournisseur a le droit substantiel de remplacer le bien tout au long de la durée d'utilisation, la Société ne détient pas le droit d'utiliser un bien déterminé;

- La Société obtient la quasi-totalité des avantages économiques découlant de l'utilisation du bien déterminé;
- La Société a le droit de décider de l'utilisation d'un bien déterminé tout au long de la durée d'utilisation seulement si elle a le droit de décider comment utiliser le bien et à quelle fin l'utiliser tout au long de la durée d'utilisation sans que le fournisseur puisse changer les consignes d'exploitation ou si elle a conçu le bien (ou des aspects particuliers du bien) d'une façon qui prédétermine comment l'utiliser et à quelle fin l'utiliser tout au long de la durée d'utilisation.

À la date de passation, la Société doit évaluer l'actif au titre du droit d'utilisation et une obligation de location à l'état consolidé de l'actif net. L'actif au titre du droit d'utilisation est évalué au coût qui inclut le montant initial de l'obligation locative, les paiements de loyers versés à la date de début ou avant cette date, déduction faite des incitatifs de location reçus, les coûts directs initiaux engagés et une estimation des coûts que la Société devra engager pour le démantèlement et l'enlèvement du bien sous-jacent, ainsi que la restauration du lieu ou pour la remise du bien sous-jacent dans l'état exigé par les termes et conditions du contrat de location.

La Société contracte l'obligation afférente à ces coûts soit à la date de début, soit par suite de l'utilisation du bien sous-jacent pendant une durée donnée.

La Société amortit les actifs au titre des droits d'utilisation selon sa durée d'utilité ou selon la durée du contrat de location, si inférieure, en utilisant la méthode de l'amortissement linéaire.

Les actifs au titre des droits d'utilisation sont aussi soumis aux fins d'évaluation de la dépréciation lorsque des événements ou des changements de circonstances surviennent.

À la date de passation, la Société doit évaluer l'obligation de location à la valeur actualisée des paiements de loyers qui n'ont pas encore été versés. La valeur actualisée des paiements de loyers doit être calculée à l'aide du taux d'intérêt implicite du contrat de location, s'il est possible de déterminer facilement ce taux. Sinon, la Société utilise son taux d'emprunt marginal qui représente le taux que la Société obtiendrait pour financer l'achat d'un actif d'une valeur similaire et sur une durée similaire.

Les paiements de loyers pris en compte dans l'évaluation de l'obligation de location comprennent les paiements fixes, déduction faite des incitatifs de location à recevoir, qui se rapportent au droit d'utiliser le bien sous-jacent pour la durée du contrat de location et qui n'ont pas encore été versés, les paiements de loyers variables qui sont fonction d'un indice ou d'un taux, les sommes que la Société s'attend à devoir payer au bailleur au titre de garanties de valeur résiduelle, le prix d'exercice de l'option d'achat que la Société a la certitude raisonnable d'exercer et les pénalités exigées en cas de résiliation du contrat de location, si la durée du contrat de location reflète l'exercice par la Société de l'option de résiliation du contrat de location.

Après la date de passation, la Société doit évaluer l'obligation de location en augmentant la valeur comptable pour refléter les intérêts sur l'obligation de location et en réduisant la valeur comptable pour refléter les paiements de loyers effectués. L'obligation de location est réévaluée s'il y a une nouvelle appréciation ou modification du contrat de location. Si tel est le cas, l'actif au titre du droit d'utilisation est ajusté, ou l'ajustement est comptabilisé à l'état consolidé du résultat global si l'actif au titre du droit d'utilisation est nul.

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### J) Contrats de location (suite)

#### *La Société en tant que preneur (suite)*

La Société a choisi d'exclure les contrats de location à court terme, soit ceux dont la durée est de moins de 12 mois et ceux dont le bien sous-jacent est de faible valeur (moins de 5 \$). Les paiements relatifs à ces derniers sont comptabilisés en charges dans la période à laquelle ils sont engagés à l'état consolidé du résultat net.

Les coûts d'exploitation et d'entretien découlant d'un contrat de location, excluant ceux qui sont liés aux équipements technologiques et électroniques, sont comptabilisés en charges dans la période à laquelle ils sont engagés sous le poste « Autres charges d'exploitation ».

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

Dans le cas d'un contrat de sous-location pour lequel la Société est le bailleur intermédiaire, elle doit déterminer si le contrat de sous-location constitue un contrat de location-financement ou un contrat de location simple en ce qui a trait à l'actif au titre du droit d'utilisation. Un contrat de sous-location constitue un contrat de location-financement si la quasi-totalité des risques et des avantages des inhérents à l'actif au titre du droit d'utilisation du contrat de location principal a été transférée au preneur du contrat de sous-location et la Société comptabilise le contrat de sous-location comme deux contrats distincts. La Société décomptabilise l'actif au titre du droit d'utilisation qui correspond au contrat de location principal et elle comptabilise un investissement net dans le contrat de sous-location sous forme de contrat de location-financement ainsi que des produits d'intérêts correspondants sous la rubrique « Produits financiers » dans l'état consolidé du résultat global, en plus d'un

investissement net à recevoir dans les débiteurs courants et non courants de l'état consolidé de l'actif net.

### 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 (« UGT »). Les UGT 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 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

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 et sa participation dans une coentreprise, est exemptée des impôts sur les bénéfices relativement à ses activités aéroportuaires.

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### M) Impôts sur le résultat (suite)

#### *Impôts exigibles*

Les impôts exigibles correspondent au montant prévu de l'impôt sur le bénéfice imposable ou la perte fiscale pour l'exercice, calculé selon les taux d'imposition adoptés ou quasi adoptés à la date de clôture et compte tenu de tout ajustement lié aux exercices précédents.

#### *Impôts différés*

Les impôts différés sont comptabilisés relativement aux différences temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs aux fins de la présentation de l'information financière et la valeur utilisée aux fins de l'impôt. 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.

### 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 en 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 ainsi que le régime de retraite supplémentaire à cotisations définies sont sécurisés par des lettres 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 les 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.

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### P) Avantages postérieurs à l'emploi (suite)

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.

### Q) 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.

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.

### Frais d'améliorations aéroportuaires

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 biens immobiliers 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 de l'AUCLC, et sont comptabilisés lorsque l'obligation de prestation est remplie.

### R) Charges financières et produits financiers

Les charges financières incluent les charges d'intérêts sur les obligations à long terme et sur les obligations de location, 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 et des contrats de location-financement. 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.

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

### S) 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.

### T) Conversion des monnaies étrangères

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

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

Les éléments monétaires en devise étrangère 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.

### U) 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, 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 relative aux estimations*

##### Perte de valeur sur des actifs

La Société doit évaluer la possibilité que les valeurs comptables des immobilisations corporelles puissent ne pas être recouvrables. Des tests de dépréciation sont effectués lorsqu'il existe un indice que les immobilisations corporelles ont subi une perte de valeur. La direction est tenue d'effectuer des estimations importantes afin d'établir le montant recouvrable de l'UGT, y compris les estimations de la juste valeur, du coût des ventes ou des flux de trésorerie futurs actualisés relatifs à l'UGT. Des écarts dans les estimations pourraient avoir une incidence sur le fait que les immobilisations corporelles aient réellement subi une perte de valeur et sur le montant de la perte de valeur en question.

##### Frais d'améliorations aéroportuaires

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 a 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.

##### Provision pour pertes sur créances

La Société évalue si les créances clients sont recouvrables, en fonction d'un modèle fondé sur la perte de crédit attendue qui prend en compte l'évolution de la qualité du crédit depuis la comptabilisation initiale des créances clients d'après les catégories de risque client. La qualité du crédit est évaluée en considérant la situation financière et le dossier de paiement des clients de la Société, et d'autres facteurs. 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.

##### 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.

## 1. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

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

#### *Jugements posés relativement aux méthodes comptables appliquées*

##### Contrats de location

Dans le cas où la Société est bailleur, 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 des avantages inhérents se rattachant à la propriété au preneur.

Dans les cas où la Société est preneur, elle doit exercer son jugement dans l'appréciation des contrats afin de déterminer s'ils sont ou contiennent un contrat de location. Pour comptabiliser les contrats de location, la direction doit par la suite se baser sur ses meilleures estimations et son jugement dans différents aspects spécifiques à chaque entente.

Lorsqu'un contrat de location comprend une option de renouvellement ou de résiliation, la Société doit estimer la durée du bail en prenant en considération tous les faits et circonstances afin de déterminer s'il y a un avantage économique d'exercer l'option de renouvellement ou de ne pas exercer l'option de résiliation. La Société réévalue s'il est raisonnablement certain qu'elle exercera les options lorsque survient un événement significatif ou un changement de circonstances ayant une incidence sur les évaluations initiales effectuées.

L'obligation de location est révisée lorsqu'un événement significatif survient ou s'il y a un changement de circonstances.

##### Pandémie de COVID-19

En mars 2020, l'Organisation mondiale de la Santé a déclaré une pandémie mondiale en raison de la contagion généralisée de la COVID-19. Cette flambée mortelle de maladies contagieuses, qui n'a cessé de se propager, a conduit les gouvernements du monde entier à prendre des mesures d'urgence pour lutter contre la propagation du virus. Ces mesures, qui comprennent les interdictions de voyager, les périodes de quarantaine imposées et la distanciation physique, ont causé un impact négatif sur la demande de transport aérien à l'échelle mondiale.

Dans ce contexte, la Société a connu des baisses importantes des mouvements aériens, se traduisant ainsi par une baisse importante du trafic de passagers et des revenus pour l'année 2020. Conséquemment, la Société a mis en œuvre des mesures significatives de réductions de ses frais d'exploitation, notamment ceux qui sont liés à la réduction des activités aéroportuaires et à la fermeture temporaire de certaines zones de l'aérogare. De plus, la Société a réduit ses effectifs de près de 30 %, a procédé à des baisses salariales, et s'est prévalu du programme de SUCC (note 11). Aussi son programme d'investissement en immobilisations pour l'année financière 2020 a été revu à la baisse, passant de 556 000 \$ à 247 709 \$. Cependant, la Société a subi des coûts supplémentaires en raison de la pandémie de COVID-19 (note 13).

À la fin mars 2020, le gouvernement du Canada a accordé à la Société une exonération de son loyer payable en vertu de son Bail foncier pour la période de mars 2020 à décembre 2020 (note 7a)).

Compte tenu de l'évolution rapide de la situation de la pandémie de COVID-19 et de la contraction économique émergente, la Société continue d'analyser l'ampleur de

l'impact financier, qui est, et continue d'être, important. Entre-temps, la Société surveille la situation de près afin de répondre rapidement aux changements, notamment par des mesures de réduction des coûts opérationnels et de réduction de son programme d'investissement en immobilisations.

La Société a aussi révisé certaines de ses estimations et hypothèses les plus complexes, y compris les zones de jugement importantes, utilisées dans la préparation des états financiers consolidés. Les principales estimations révisées pour considérer l'impact de la pandémie de COVID-19 sur l'information financière ont été la détermination de l'existence d'indicateurs de dépréciation sur les actifs et les UGT, les hypothèses utilisées dans l'établissement de leur valeur recouvrable lorsqu'un test de dépréciation s'est avéré nécessaire et l'évaluation du risque de crédit sur les débiteurs. Des révisions additionnelles pourraient être nécessaires dans le futur en fonction de l'évolution de la pandémie et de ses impacts sur les résultats d'exploitation et sur la situation financière de la Société, ce qui pourrait avoir une incidence sur l'évaluation finale de la valeur comptable des actifs de la Société.

## 2. ENCAISSE AFFECTÉE

En vertu de l'acte de fiducie cadre 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 67 816 \$ (59 832 \$ en 2019) sous forme de trésorerie, de placement ou de lettre de crédit. Ce montant représente la somme des paiements d'intérêts et de capital 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 2020, la Société détenait 56 069 \$ (55 880 \$ en 2019) sous forme d'encaisse affectée et 11 775 \$ (4 200 \$ en 2019) sous forme de lettre de crédit.

## 3. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

	Note	2020	2019
Créances clients		17 913 \$	10 352 \$
Provision pour pertes sur créances		(1 418)	(360)
		16 495 \$	9 992 \$
FAA redevances d'atterrissage et d'aérogare		4 450 \$	15 256 \$
Recouvrement de coûts d'amélioration des immobilisations	4	18 366	7 186
Taxes à la consommation récupérables		8 711	-
Subvention salariale d'urgence du Canada	11 b)	6 517	-
Primes d'assurance		1 885	-
Revenus de concessions		905	2 497
Autres		673	946
		41 507 \$	25 885 \$
		58 002 \$	35 877 \$

## 4. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

2020

	Terrain	Bâtiments et améliorations locatives	Infrastructures civiles	Mobilier et équipement	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Projets d'immobilisations en cours <sup>a)</sup>	Total
Valeur comptable brute								
Solde au début	32 905 \$	1 969 919 \$	1 034 724 \$	357 817 \$	213 986 \$	73 121 \$	346 727 \$	4 029 199 \$
Acquisitions	8 336	231 200	35 143	10 527	15 579	13 137	(65 996)	247 926
Reclassement	-	-	-	-	-	(6 923)	-	(6 923)
Dispositions et radiations	-	(12)	-	-	-	(874)	-	(886)
Solde à la fin	41 241	2 201 107	1 069 867	368 344	229 565	78 461	280 731	4 269 316
Amortissement et dépréciation								
Solde au début	751	850 207	405 716	212 969	147 446	38 120	-	1 655 209
Amortissement	474	86 144	43 909	12 160	20 500	6 312	-	169 499
Reclassement	-	-	-	-	-	(770)	-	(770)
Dispositions et radiations	-	(3)	-	-	-	(34)	-	(37)
Solde à la fin	1 225	936 348	449 625	225 129	167 946	43 628	-	1 823 901
Valeur comptable nette	40 016 \$	1 264 759 \$	620 242 \$	143 215 \$	61 619 \$	34 833 \$	280 731 \$	2 445 415 \$

2019

	Terrain	Bâtiments et améliorations locatives	Infrastructures civiles	Mobilier et équipement	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Projets d'immobilisations en cours <sup>a)</sup>	Total
Valeur comptable brute								
Solde au début	32 905 \$	1 874 476 \$	979 257 \$	350 571 \$	201 295 \$	74 454 \$	166 508 \$	3 679 466 \$
Acquisitions	-	95 443	55 467	7 246	12 734	529	180 219	351 638
Dispositions et radiations	-	-	-	-	(43)	(1 862)	-	(1 905)
Solde à la fin	32 905	1 969 919	1 034 724	357 817	213 986	73 121	346 727	4 029 199
Amortissement et dépréciation								
Solde au début	277	772 633	362 646	200 557	126 591	34 562	-	1 497 266
Amortissement	474	77 574	43 070	12 412	20 898	5 127	-	159 555
Dispositions et radiations	-	-	-	-	(43)	(1 569)	-	(1 612)
Solde à la fin	751	850 207	405 716	212 969	147 446	38 120	-	1 655 209
Valeur comptable nette	32 154 \$	1 119 712 \$	629 008 \$	144 848 \$	66 540 \$	35 001 \$	346 727 \$	2 373 990 \$

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

#### 4. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

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 134 670 \$ et 66 322 \$ (134 670 \$ et 61 892 \$ au 31 décembre 2019).

Les acquisitions ont été réduites de 16 868 \$ (1 949 \$ en 2019) représentant le montant des contributions provenant de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (« ACSTA ») et du Fonds national des corridors commerciaux (« FNCC »). Le poste débiteurs courants inclut 18 366 \$ recouvrables de l'ACSTA et du FNCC (7 186 \$ au 31 décembre 2019).

#### 5. ACTIFS AU TITRE DES DROITS D'UTILISATION

2020

	Terrain	Bâtiments et améliorations locatives	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Total
Valeur comptable brute					
Solde au début	671 \$	26 357 \$	2 363 \$	2 042 \$	31 433 \$
Acquisitions	-	-	5 994	1 434	7 428
Solde à la fin	671	26 357	8 357	3 476	38 861
Amortissement					
Solde au début	20	8 686	1 671	1 811	12 188
Amortissement	34	1 568	1 260	758	3 620
Solde à la fin	54	10 254	2 931	2 569	15 808
Valeur comptable nette	617 \$	16 103 \$	5 426 \$	907 \$	23 053 \$

2019

	Terrain	Bâtiments et améliorations locatives	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Total
Valeur comptable brute					
Solde au début	- \$	22 515 \$	1 936 \$	1 963 \$	26 414 \$
Acquisitions	671	3 842	427	79	5 019
Solde à la fin	671	26 357	2 363	2 042	31 433
Amortissement					
Solde au début	-	7 289	1 351	1 348	9 988
Amortissement	20	1 397	320	463	2 200
Solde à la fin	20	8 686	1 671	1 811	12 188
Valeur comptable nette	651 \$	17 671 \$	692 \$	231 \$	19 245 \$

Les actifs au titre des droits d'utilisation comprennent des contrats de location ayant une durée allant jusqu'à 20 ans, dont certains avec des options de renouvellement pour des périodes additionnelles variant de 1 à 20 ans.

## 6. PARTICIPATION DANS UNE COENTREPRISE

La Société, par le biais de sa filiale ADMC, a une participation de 40 % dans Mirabel Cargo LP, une entreprise responsable du développement et de la gestion opérationnelle de bâtiments locatifs à YMX.

## 7. CONTRATS DE LOCATION

### A) La Société en tant que preneur

#### *Bail foncier avec Transports Canada*

La location des installations aéroportuaires se fait au moyen du Bail foncier signé le 31 juillet 1992 avec Transports Canada (note 1 j)). 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, 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 a été négocié 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 calculé sur les revenus de l'aéroport, la charge de « Loyer à Transports Canada » à l'état consolidé du résultat global représente un loyer variable.

Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, le gouvernement fédéral a annoncé un allègement du loyer à payer par les autorités aéroportuaires à Transports Canada, pour la période de mars à décembre 2020. Par conséquent, la charge comptabilisée pour l'année 2020 est équivalente à deux douzièmes du loyer calculé sur les revenus de l'aéroport pour l'année. De plus, un compte débiteur de 14 803 \$ a été enregistré pour les montants payés en trop durant le premier trimestre de 2020.

#### *Autres contrats de location*

La Société conclut des contrats de location et des contrats de service qui contiennent des contrats de location intégrés pour des biens immobiliers, des équipements technologiques et des véhicules. Les contrats de location ayant des loyers variables qui ne dépendent pas d'un taux ou d'un index, ceux d'une durée de moins de 12 mois et ceux dont le bien sous-jacent est de faible valeur ne sont pas présentés à l'état consolidé de l'actif net.

Le total des paiements en capital exigibles pour les cinq prochains exercices et par la suite s'établit comme suit (voir informations additionnelles à la note 16) :

Paiements minimaux exigibles	2020	2019
Moins d'un an	3 830 \$	1 693 \$
1 à 5 ans	4 930	4 930
Plus de 5 ans	17 904	19 137
	30 053 \$	25 760 \$

## 7. CONTRATS DE LOCATION (suite)

### B) La Société en tant que bailleur

La Société loue, en vertu de contrats de location simple, des biens immobiliers. Plusieurs contrats incluent des options de renouvellement sujettes à des révisions des taux locatifs 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 variables totalisant 33 531 \$ en 2020 (32 331 \$ en 2019) représentant la différence entre le pourcentage convenu sur les ventes déclarées 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	2020	2019
Moins d'un an	64 225 \$	100 909 \$
1 à 5 ans	254 194	248 244
Plus de 5 ans	716 125	647 566
	<b>1 034 544 \$</b>	996 719 \$

La Société sous-loue certaines parcelles de terrain situées sur le territoire aéroportuaire à des tiers. Les contrats de sous-location dont le terme couvre la majorité de la durée restante du Bail foncier avec Transports Canada sont comptabilisés comme des contrats de location-financement.

Les paiements de loyers non actualisés à recevoir se détaillent comme suit :

	2020	2019
Moins d'un an	1 093 \$	1 065 \$
1 à 5 ans	4 622	4 541
Plus de 5 ans	70 004	71 178
Paiements de loyers non actualisés	75 719	76 784
Produits financiers non acquis	(44 317)	(45 481)
Investissement net dans les contrats de location-financement	<b>31 402 \$</b>	31 303 \$

L'investissement net dans les contrats de location-financement est inclus dans les débiteurs courants et non courants à l'état consolidé de l'actif net.

## 8. FACILITÉ DE CRÉDIT

La Société dispose d'une facilité de crédit de 150 000 \$ (150 000 \$ en 2019) obtenue auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes, échéant le 4 avril 2025. La facilité de crédit est garantie par une obligation nantie émise aux termes de l'acte de fiducie supplémentaire décrit à la note 9.

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 2019). Les frais d'attente sont calculés à un taux annuel de 14 points de base (14 points de base en 2019) sur le montant inutilisé de la facilité de crédit.

Une portion de cette facilité de crédit a aussi été utilisée pour émettre des lettres de crédit d'une valeur totale de 30 189 \$ (19 716 \$ en 2019). Ces lettres de crédit sont soumises aux mêmes conditions que la facilité de crédit.

De plus, un montant de 38 991 \$ (58 575 \$ en 2019) est réservé pour le fonds de prévoyance lié à l'exploitation et à l'entretien en vertu de l'acte de fiducie-cadre (note 9).

## 9. OBLIGATIONS À LONG TERME

	2020	2019
<b>Obligations de série B</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	<b>236 632 \$</b>	246 521 \$
<b>Obligations de série D</b> , 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	<b>194 483</b>	194 209
<b>Obligations de série E</b> , 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	<b>123 702</b>	127 665
<b>Obligations de série G</b> , 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	<b>291 615</b>	291 214
<b>Obligations de série H</b> , 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	<b>297 482</b>	297 379
<b>Obligations de série J</b> , 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	<b>148 668</b>	148 613
<b>Obligations de série K</b> , 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	<b>248 625</b>	248 586
<b>Obligations de série M</b> , 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	<b>198 760</b>	198 731
<b>Obligations de série N</b> , 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	<b>248 397</b>	248 359
<b>Obligations de série R</b> , valeur nominale à l'émission de 500 000 \$, taux nominal et effectif de 3,03 % et de 3,05 %, respectivement, intérêts payables le 21 avril et le 21 octobre de chaque année, débutant le 21 octobre 2020 et échéant le 21 avril 2050, capital exigible à l'échéance	<b>496 650</b>	-
	<b>2 485 014</b>	2 001 277
Portion courante des obligations à long terme	<b>16 230</b>	14 391
	<b>2 468 784 \$</b>	1 986 886 \$

a) Si la perte sur l'opération de couverture de flux de trésorerie (passif financier dérivé) est prise en considération (note 18), le taux effectif est de 4,98 %.

**9. 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'élevaient à 29 925 \$ (28 053 \$ en 2019).

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-cadre, 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 respecter certaines clauses restrictives, dont celle de maintenir un ratio de couverture du service de la dette brute supérieur ou égal à 1,25 pour les 12 mois terminés le 31 décembre. La Société respectait les différentes clauses restrictives financières prévues à l'acte de fiducie-cadre, au 31 décembre 2020.

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 %, de 0,30 % et de 0,44 % 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, de série N et de série R.

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

<b>Paiements minimaux exigibles</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Moins d'un an	<b>16 230 \$</b>	14 391 \$
1 à 5 ans	<b>86 391</b>	77 469
Plus de 5 ans	<b>2 412 319</b>	1 937 470
	<b>2 514 940 \$</b>	2 029 330 \$

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

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Série B	<b>315 242 \$</b>	317 605 \$
Série D	<b>295 400</b>	285 700
Série E	<b>167 948</b>	166 773
Série G	<b>405 570</b>	389 940
Série H	<b>433 590</b>	417 780
Série J	<b>216 900</b>	209 340
Série K	<b>307 125</b>	293 000
Série M	<b>249 060</b>	236 660
Série N	<b>288 450</b>	272 200
Série R	<b>549 450</b>	-
	<b>3 228 735 \$</b>	2 588 998 \$

**10. PROVISIONS**

	Obligations de remise en état d'un site	Autres	Total
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2020	851 \$	10 199 \$	11 050 \$
Augmentation des provisions	-	1 536	1 536
Diminution des provisions	(569)	(3 447)	(4 016)
<b>Solde au 31 décembre 2019</b>	<b>282 \$</b>	<b>8 288 \$</b>	<b>8 570 \$</b>
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2019	1 332 \$	7 599 \$	8,931 \$
Augmentation des provisions	-	4 589	4,589
Diminution des provisions	(481)	(1 989)	(2 470)
Solde au 31 décembre 2019	851 \$	10 199 \$	11 050 \$

**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 et/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.

**11. 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 :

	2020	2019
Courant		
Avantages du personnel à court terme	10 882 \$	12 874 \$
Non courant		
Régimes à prestations définies et régime supplémentaire à cotisations définies	52 868 \$	36 493 \$

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

## 11. 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)

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 2020 est de 402 \$ (441 \$ en 2019).

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

	2020	2019
Obligation au titre des prestations définies au début	394 450 \$	350 851 \$
Coût des services rendus	6 196	6 360
Coût des services passés	182	-
Cotisations salariales	1 187	1 460
Intérêts	12 143	12 892
Prestations versées	(14 347)	(14 218)
Gains actuariels dus à l'expérience du régime	(1 128)	(1 208)
Pertes actuarielles dues à un changement d'hypothèse économique	23 833	38 313
Obligation au titre des prestations définies à la fin	422 516 \$	394 450 \$
Juste valeur de l'actif du régime au début	357 957 \$	322 553 \$
Cotisations patronales	5 172	5 254
Cotisations salariales	1 187	1 460
Intérêts sur les actifs	10 964	11 785
Gains actuariels	9 115	31 523
Prestations versées	(14 347)	(14 218)
Frais d'administration	(400)	(400)
Juste valeur de l'actif du régime à la fin	369 648	357 957
Passif au titre de la retraite	52 868 \$	36 493 \$

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 2020, le montant total des lettres de crédit s'élève à 40 158 \$ (37 096 \$ en 2019).

Les hypothèses actuarielles significatives suivantes ont été utilisées :

	2020	2019
Obligation au titre des prestations définies à la fin des exercices considérés		
Taux d'actualisation	2,75 %	3,10 %
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	3,10	3,70
Taux de croissance de la rémunération	3,00	3,00
Taux d'inflation	2,00	2,00

Les hypothèses de mortalité au 31 décembre 2019 et au 31 décembre 2020 sont basées sur la table de mortalité CPM2014 avec amélioration de la mortalité selon l'échelle MI-2017.

Le coût des prestations constatées pour les régimes à prestations définies ainsi que le régime supplémentaire à cotisations définies va comme suit :

	2020	2019
Coût des services rendus de l'exercice	6 196 \$	6 360 \$
Intérêts nets	1 179	1 107
Frais d'administration	400	400
Coût des services passés	182	-
Coût des prestations constatées	7 957 \$	7 867 \$

## 11. 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 actifs des régimes peuvent être répartis entre les principales catégories de placement suivantes :

	Niveau	2020	2019
Encaisse		3 046 \$	4 023 \$
Contrat d'achat de rentes	3	215 035	210 902
Parts de fonds communs de placement d'obligations canadiennes	2	59 559	41 674
Parts de fonds communs de placement d'actions étrangères	2	44 184	29 578
Parts de fonds communs d'infrastructure	3	17 164	23 010
Parts de fonds communs de placement immobilier	3	18 082	22 941
Parts de fonds communs de placement d'actions canadiennes	2	13 740	9 240
Actions canadiennes	1	-	10 526
Parts de fonds communs de placement du marché monétaire	2	-	209
Actions étrangères	1	-	178
Autres		(1 162)	5 676
		<b>369 648 \$</b>	<b>357 957 \$</b>

Le comité de retraite prépare la documentation relative 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.

Pour l'exercice 2021, la Société s'attend à ce que des cotisations de l'ordre de 8 200 \$ soient versées pour les 2 volets du régime de retraite des employés, dont 1 000 \$ de cotisations envers le déficit sous forme de lettre de crédit.

Le rapport actuariel pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 n'est pas disponible, au moment de la comptabilisation. Cependant, la direction estime que l'extrapolation des chiffres du 31 décembre 2019 est la meilleure méthode pour estimer l'obligation au titre des prestations définies et la charge de la Société au 31 décembre 2020 et pour l'exercice clos à cette date, puisque les hypothèses révisées utilisées en relation avec cette extrapolation ont été examinées et jugées fidèles.

Les régimes de retraite exposent la Société aux risques suivants :

#### i) 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.

#### ii) Risque de taux d'intérêt

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

#### iii) Risque de longévité

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

## 11. 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)

#### iv) 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 qui est anticipée aura pour effet d'augmenter la valeur de l'obligation au titre des prestations définies.

#### v) 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>a)</sup>
Taux d'intérêt : diminution de 1 %	81 559 \$	52 171 \$
Taux d'inflation : augmentation de 1 %	69 777	38 590
Taux d'augmentation salariale : augmentation de 1 %	9 030	9 030
Taux de mortalité : multiplication des taux par 99 %	1 100	589

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

Au 31 décembre 2020, la durée moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies s'élève à 19,4 ans (19,4 ans en 2019).

### B) Salaires et charges sociales

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

	2020	2019
Salaires et charges sociales	36 511 \$	66 655 \$
Régime de retraite à prestations définies	7 805	7 642
Régime de retraite à cotisations définies	2 220	2 204
	46 536 \$	76 501 \$

En avril 2020, le gouvernement du Canada a annoncé le programme de SSUC, une aide aux employeurs pour maintenir ou rétablir au registre de paie leurs employés en poste au Canada et atténuer les difficultés découlant de la pandémie de COVID-19.

La Société remplit les critères d'admissibilité à titre d'employeur et a demandé la SSUC à compter du 15 mars 2020. La Société a comptabilisé un montant brut total en vertu du programme de SSUC de 15 574 \$ à l'état consolidé du résultat global sous le poste « Salaires et charges sociales ». Au 31 décembre 2020, un montant de 6 517 \$ est inclus dans les Créances clients et autres débiteurs (note 3).

## 12. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La filiale de la Société dispose d'environ 287 \$ de pertes en capital disponibles pour réduire ses gains en capital futurs.

Au 31 décembre 2020, la filiale a cumulé des pertes autres qu'en capital de 4 444 \$ disponibles pour réduire le bénéfice imposable des exercices futurs. Le montant et l'échéance de ces pertes sont les suivants : 3 264 \$ 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 respectivement d'environ 278 \$ et 479 \$, disponibles pour réduire le bénéfice imposable des exercices futurs.

## 13. ÉLÉMENTS LIÉS À LA PANDÉMIE

La pandémie de COVID-19 a eu un impact négatif à l'échelle mondiale sur la demande de voyages aériens au cours de l'année 2020. Dans ce contexte, la Société a procédé à plusieurs initiatives afin de réduire ses coûts d'exploitation et son programme d'investissement. En raison de certaines de ces initiatives, la Société a subi des dépenses supplémentaires considérées comme étant non récurrentes par leur caractère unique au contexte de la pandémie. Ces éléments comptabilisés dans les charges d'exploitation sont les suivants :

	2020	2019
Allègements aux ententes contractuelles	27 316 \$	- \$
Coûts de démobilisation de chantiers	6 667	-
Frais de restructuration	5 883	-
	39 866 \$	- \$

### A) Allègements aux ententes contractuelles

La pandémie a eu un impact sur la capacité financière des locataires à payer le loyer minimum garanti prévu en vertu des ententes de location compte tenu de la réduction du niveau d'activité. La Société a consenti différents allègements à la suite de la renégociation des ententes avec certains locataires. La Société a également participé au programme de l'AUCLC pour les locataires admissibles au programme et qui souhaitent y souscrire en offrant des réductions de loyer. Le programme de l'AUCLC a fourni un abattement de 75 % du loyer pour les petites entreprises admissibles au programme pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2020 au 30 septembre 2020, dont les deux tiers ont été payés par les gouvernements fédéral et provincial pour un montant de 838 \$ et est inclus dans « Autres produits ». Le tiers restant a été financé par la Société.

### B) Coûts de démobilisation de chantiers

La Société a revu l'ensemble de ses projets d'investissement et la priorisation de chacun d'entre eux. Plusieurs projets d'investissement liés à la capacité des installations ont été reportés ou tout simplement annulés à la suite de la baisse du trafic aérien. Par conséquent, ceci a engendré des coûts pour mettre fin à des contrats avec certains fournisseurs et pour fermer les chantiers de construction. Cette revue est une conséquence directe de l'effet sans précédent de la pandémie de COVID-19 sur la Société.

### C) Frais de restructuration

Au début de la pandémie, la Société a maintenu le lien d'emploi avec l'ensemble de ses employés même si certains ont été assignés à la maison temporairement. Ces salaires ont été maintenus et supportés en bonne partie par la SSUC afin de conserver l'expertise au sein de la Société pour une reprise éventuelle. Aussi, dès avril 2020, la Société a offert, aux employés admissibles, la possibilité de se prévaloir d'une retraite anticipée. Enfin, en septembre 2020, la Société a pris la décision de réduire son effectif de façon permanente au moyen de mises à pied et de cessations d'emploi. Un montant de 5 883 \$ a été comptabilisé relativement à ces mesures, déduction faite de la SSUC afférente aux employés assignés à la maison.

## 14. INFORMATIONS SUR LE RÉSULTAT GLOBAL

	2020		2019	
Prestation de services	174 133	\$	562 987	\$
Produits tirés des contrats de location simple	106 486		131 995	
Subvention AUCLC	838		-	
Gain sur vente d'actifs	89		7 577	
Gain sur contrats de sous-location	-		3 555	
Autres	614		935	
	<b>282 160</b>	<b>\$</b>	707 049	\$
<b>Charges financières</b>				
Intérêts sur les obligations à long terme	115 944	\$	106 191	\$
Intérêts sur les obligations de location	1 759		1 730	
Amortissement des frais d'émission d'emprunts	1 558		1 328	
Reclassement des pertes sur les opérations de couverture de flux de trésorerie <sup>a)</sup>	1 087		1 086	
Intérêts capitalisés <sup>b)</sup>	(13 811)		(9 470)	
Autres	616		1 152	
	<b>107 153</b>	<b>\$</b>	102 017	\$
<b>Produits financiers</b>				
Intérêts sur les placements à court terme	(2 590)	\$	(4 194)	\$
Intérêts sur les contrats de location-financement	(1 164)		(1 059)	
Autres	(23)		(39)	
	<b>(3 777)</b>	<b>\$</b>	(5 292)	\$

a) Les pertes cumulatives sur les opérations de couverture incluses dans les autres éléments du résultat global sont de 26 443 \$ (27 530 \$ en 2019).

b) Le taux moyen pondéré utilisé pour capitaliser les coûts d'emprunt est de 5,11 % (5,56 % en 2019).

## 15. FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

La Société perçoit des FAA pour tous les passagers en partance de YUL. Ces frais sont utilisés dans le but de financer une partie du programme en immobilisations de l'aéroport international de YUL. La Société a également perçu des FAA pour tous les passagers en partance de YMX 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. Depuis la mise en place des FAA, les dépenses en immobilisations cumulatives à YUL et à YMX totalisent 4 089 000 \$ (3 854 000 \$ en 2019) et excèdent de 1 634 000 \$ (1 460 000 \$ en 2019) les montants cumulatifs perçus au titre des FAA (avant déduction des frais de perception) pour ces 2 aéroports.

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

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

	2020	2019
Créances clients et autres débiteurs	(37 144) \$	(6 518) \$
Autres actifs courants	4 596	(7 748)
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	12 656	(5 672)
Autres avantages du personnel	(1 992)	(897)
Provisions	(3 819)	2 101
	<b>(25 703) \$</b>	<b>(18 734) \$</b>

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 de location	Total
<b>Solde au 1<sup>er</sup> janvier 2020</b>	2 023 952 \$	25 760 \$	<b>2 049 712 \$</b>
<i>Variation des flux de trésorerie liés aux activités de financement</i>			
Augmentation des obligations à long terme	500 000	-	<b>500 000</b>
Frais d'émission d'emprunt	(3 430)	-	<b>(3 430)</b>
Remboursements	(14 391)	(3 135)	<b>(17 526)</b>
<i>Variation du passif</i>			
Augmentation des obligations de location	-	7 428	<b>7 428</b>
Intérêts capitalisés	13 811	125	<b>13 936</b>
Charges financières	102 133	1 759	<b>103 892</b>
Amortissement des frais d'émission d'emprunts	1 558	-	<b>1 558</b>
Intérêts payés	(113 120)	(1 884)	<b>(115 004)</b>
<b>Solde au 31 décembre 2020</b>	<b>2 510 513 \$</b>	<b>30 053 \$</b>	<b>2 540 566 \$</b>

a) Les soldes incluent les intérêts courus.

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les dettes fournisseurs et autres créditeurs totalisent 98 893 \$ (167 368 \$ en 2019).

## 17. 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 ou reçue.

Les principaux dirigeants de la Société sont les membres du Conseil d'administration, le président et les vice-présidents. La rémunération de ces derniers, y compris les primes de séparation, est de 6 529 \$ en 2020 (7 182 \$ en 2019).

## 18. 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 10), 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.

## 19. ENGAGEMENTS

La Société a des engagements en vertu d'ententes de services, d'approvisionnement et d'entretien. Les paiements minimums s'établissent comme suit :

Moins d'un an	<b>45 617</b>	<b>\$</b>
1 à 5 ans	<b>20 448</b>	
Plus de 5 ans	-	
	<b>66 065</b>	<b>\$</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 169 185 \$ (340 284 \$ en 2019), dont 198 \$ (6 819 \$ en 2019) sont en devises étrangères.

## 20. 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 qui sont 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 :

	Valeur comptable		Juste valeur
	Niveau	Passifs financiers évalués au coût amorti	
<b>Passifs financiers au 31 décembre 2020</b>			
Obligations à long terme	2	2 485 014 \$	3 228 735 \$
Passifs financiers au 31 décembre 2019			
Obligations à long terme	2	2 001 277 \$	2 588 998 \$

La juste valeur des obligations à long terme a été déterminée selon les cours de marché comparables ajustés pour tenir compte de la prime de risque de la Société.

## 20. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

### 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 :

	2020	2019
Trésorerie et équivalents de trésorerie, et créances clients et autres débiteurs	261 \$	1 070 \$
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	253	1 235

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 un taux variable ou fixe (note 8).

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 les 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 placements 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 et 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.

La dépréciation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et de l'encaisse affectée a été évaluée sur la base de la perte de crédit attendue sur une période de 12 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 2020, la Société n'avait aucun débiteur non courant en souffrance ni déprécié.

**20. INSTRUMENTS FINANCIERS** (suite)**E) Risque de crédit** (suite)*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 liées aux créances clients :

	2020	2019
Courant	12 493 \$	7 621 \$
Créances de 30 à 60 jours	3 964	1 253
Créances de 61 à 90 jours	76	154
Créances de plus de 90 jours	1 380	1 324
	<b>17 913</b>	10 352
Provision pour pertes sur créances	<b>(1 418)</b>	(360)
Solde à la fin de l'exercice	<b>16 495 \$</b>	9 992 \$

Au 31 décembre 2020, un montant de 1 333 \$ (267 \$ en 2019) inclus dans la provision pour pertes sur créances représente une provision spécifique pour des créances clients totalisant 3 439 \$ (418 \$ en 2019). Puisque les pertes de crédit attendues, outre la provision spécifique, se limitent à 85 \$ (93 \$ en 2019), 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 de location, 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.

**20. 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 de location	Obligations à long terme	Engagements <sup>a)</sup>	Dettes fournisseurs et autres créditeurs	Total
<b>31 décembre 2020</b>					
Moins d'un an	5 670 \$	135 909 \$	45 617 \$	164 196 \$	351 392 \$
1 à 5 ans	14 877	552 211	20 448	-	587 536
Plus de 5 ans	29 648	3 935 896	-	-	3 965 544
<b>31 décembre 2019</b>					
Moins d'un an	3 530 \$	119 935 \$	43 887 \$	217 021 \$	384 373 \$
1 à 5 ans	11 673	488 146	23 793	-	523 612
Plus de 5 ans	32 404	3 188 966	-	-	3 221 370

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

Compte tenu de la possibilité d'accès aux plateformes de financement de la Société, du montant disponible 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.

## 21. GESTION DU CAPITAL

Les principaux objectifs de la Société dans la gestion du capital sont les suivants :

i) préserver sa capacité à poursuivre son exploitation et ii) 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 les 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'émissions d'obligations et d'autres emprunts, au besoin.

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

	2020		2019
Obligations à long terme	2 485 014	\$	2 001 277 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie, et encaisse affectée	(235 435)		(173 842)
	<b>2 249 579</b>	<b>\$</b>	1 827 435 \$

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-cadre. La direction examine périodiquement ce modèle financier et l'intègre à son plan stratégique 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 2019.

## 22. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE CLÔTURE

Le 17 mars 2021, la Société a obtenu le consentement des détenteurs d'obligations en circulation d'amender l'acte de fiducie-cadre, permettant ainsi à la Société de se libérer temporairement de ses obligations de respecter ou de satisfaire aux exigences de certaines clauses de l'acte de fiducie-cadre pour les années 2021 et 2022. Cette exemption a été demandée en raison de l'incertitude qui persiste sur la durée de la baisse importante du trafic de passagers et des vols dans un contexte de pandémie.

# POUR NOUS JOINDRE

## ADM Aéroports de Montréal

800, place Leigh-Capreol, Suite 1000  
Dorval (Québec) CANADA H4Y 0A5

## Renseignements généraux

Téléphone : 514 394-7201  
info@admtl.com

ADM Aéroports de Montréal remercie tous les employés dévoués  
et les fournisseurs qui figurent sur les photos du présent rapport annuel.

*La version française de ce document fait foi.  
This document is also available in English.*



[www.admtl.com](http://www.admtl.com)