

**Rapport
annuel**

2024



Table des matières

	Profil d'entreprise PAGE 3		Revue des activités PAGE 17		Rapport sur la gouvernance PAGE 96
	Faits saillants PAGE 6		Rapport de durabilité PAGE 35		Plan stratégique 2024-2028 PAGE 105
	Message de la direction PAGE 9		Index du contenu GRI PAGE 59		Transparence PAGE 107
	2024 en bref PAGE 14		Analyse par la direction de la situation financière PAGE 82		États financiers consolidés PAGE 113

Profil d'entreprise

YUL
MX



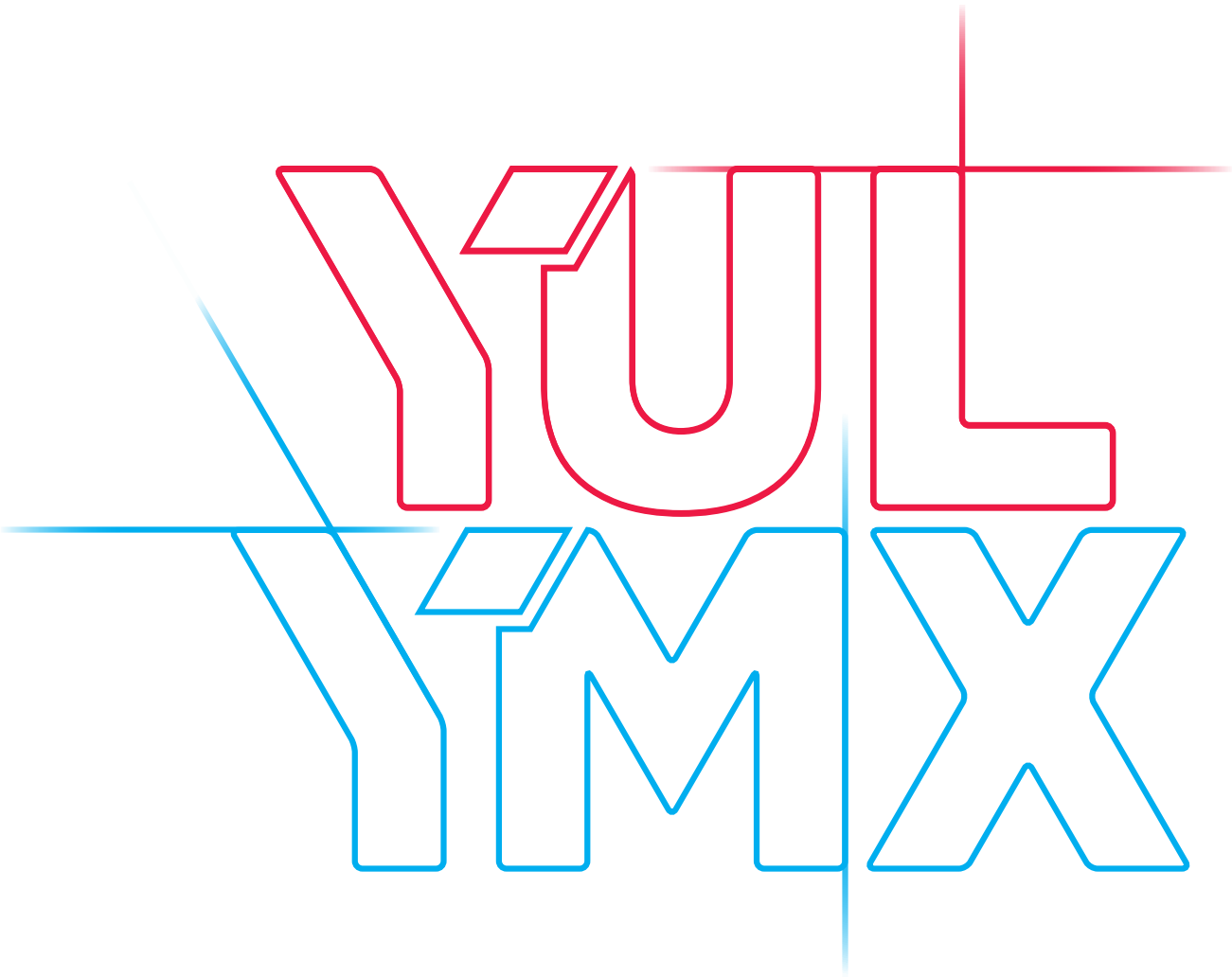
Profil d'organisation

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 principalement comme plaque tournante du transport de passagers des secteurs domestique, transfrontalier et international, tandis que YMX agit comme aéroport tout-cargo ainsi que pôle aérospatial et d'innovation 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. Trente-six transporteurs de passagers et sept transporteurs tout-cargo relient Montréal à un nombre important de destinations dans le monde. En 2024, quelque 22,4 millions de passagers et 249 403 tonnes métriques de marchandises ont transité par YUL et YMX.



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.



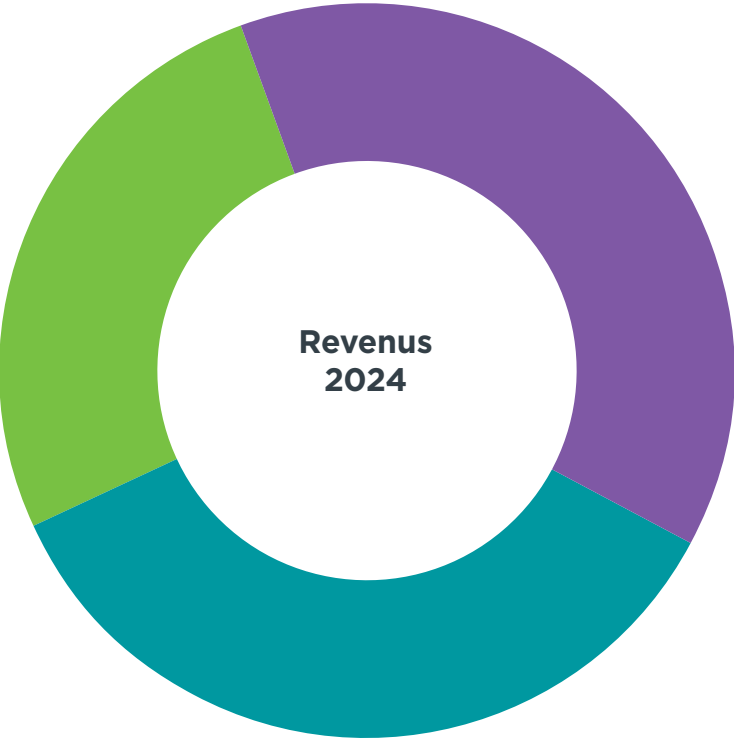
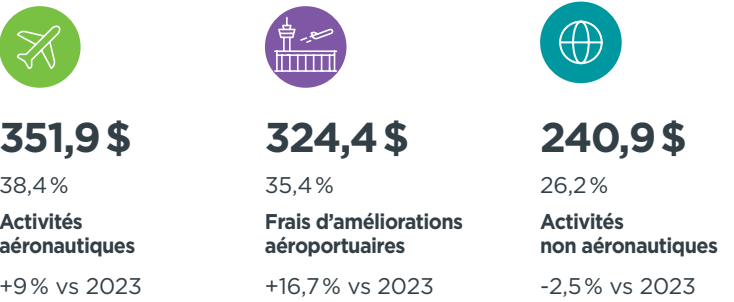
Faits saillants

YUL
YMX



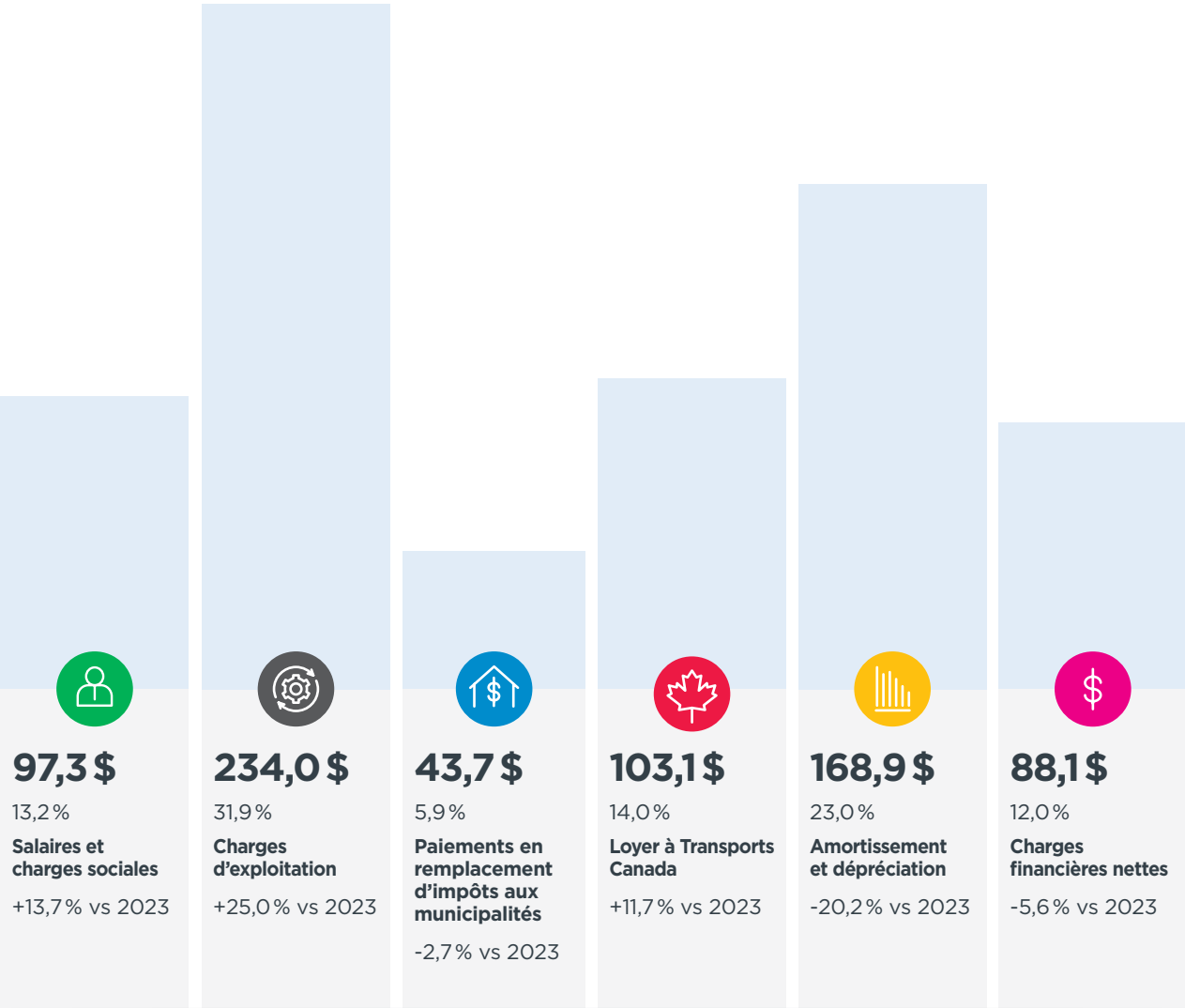
Sources de revenus en millions de dollars

(et comparaison avec 2023)



Types de dépenses en millions de dollars

(et comparaison avec 2023)



Rétrospective financière en milliers de dollars

	2024	2023	2022	2021	2020
Produits	917 227 \$	847 912 \$	652 139 \$	277 745 \$	282 160 \$
Résultat net	182 004 \$	132 905 \$	45 322 \$	(230 819) \$	(233 994) \$
BAIIA ¹	439 146 \$	437 908 \$	323 876 \$	63 605 \$	40 780 \$
Investissements	439 115 \$	249 683 \$	67 953 \$	51 838 \$	247 709 \$

Exploitation

TRAFIC DE PASSAGERS

2024	22 406 972
2023	21 173 941
2022	15 980 670
2019 ²	20 306 536

VOLUME DE FRET (t)

2024	249 403
2023	221 791
2022	214 879
2019 ²	233 163

MOUVEMENTS D'AÉRONEFS

2024	226 440
2023	221 649
2022	201 679
2019 ²	266 230

¹ BAIIA, une mesure financière non conforme aux PCGR, est le résultat net avant impôts, charges financières nettes, amortissement et dépréciation et quote-part résultats des coentreprises.

² Année de référence avant la pandémie de COVID-19.

Message de la direction

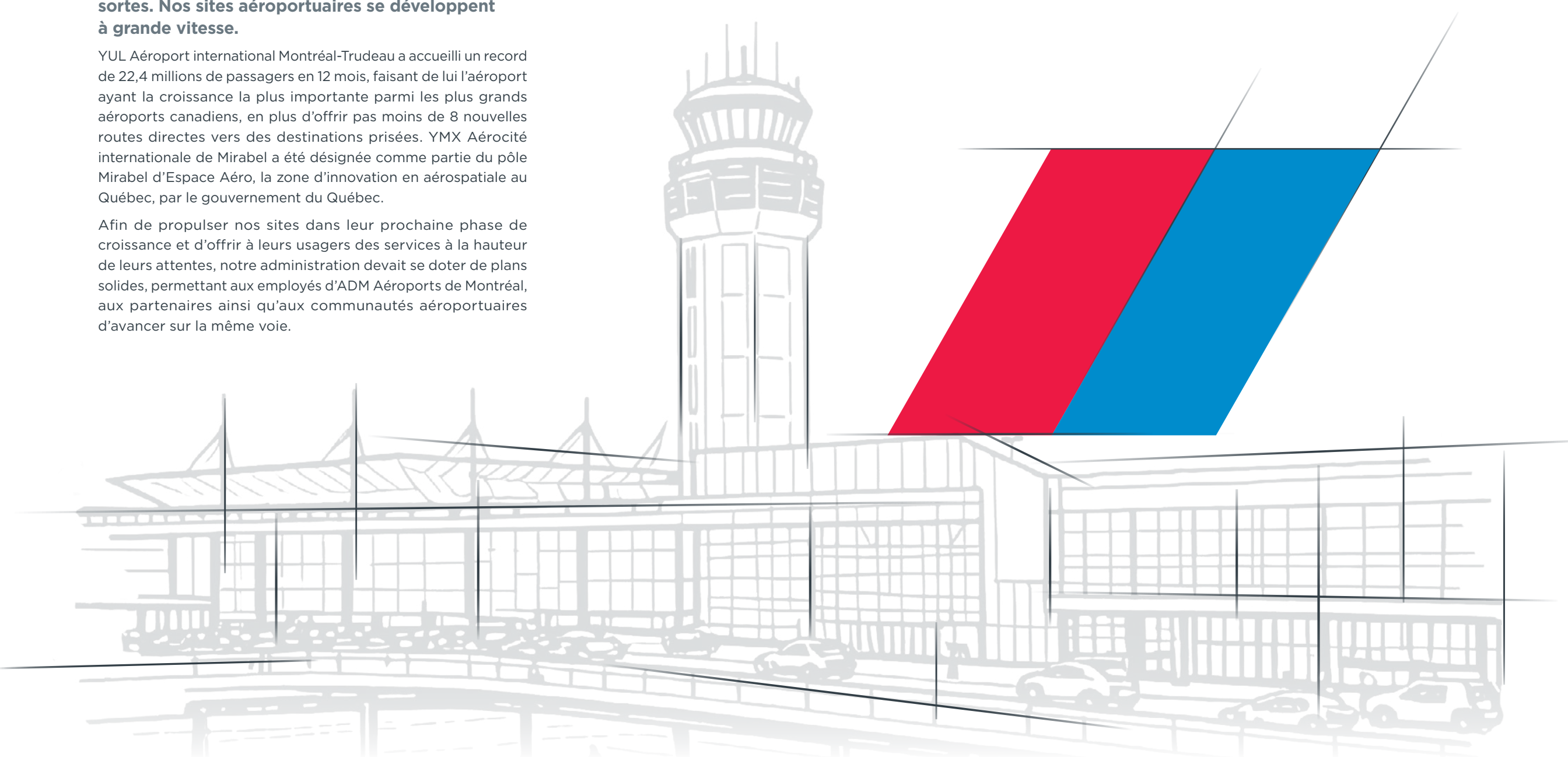


Façonner l'avenir

L'année 2024 aura été riche en défis de toutes sortes. Nos sites aéroportuaires se développent à grande vitesse.

YUL Aéroport international Montréal-Trudeau a accueilli un record de 22,4 millions de passagers en 12 mois, faisant de lui l'aéroport ayant la croissance la plus importante parmi les plus grands aéroports canadiens, en plus d'offrir pas moins de 8 nouvelles routes directes vers des destinations prisées. YMX Aérocity internationale de Mirabel a été désignée comme partie du pôle Mirabel d'Espace Aéro, la zone d'innovation en aérospatiale au Québec, par le gouvernement du Québec.

Afin de propulser nos sites dans leur prochaine phase de croissance et d'offrir à leurs usagers des services à la hauteur de leurs attentes, notre administration devait se doter de plans solides, permettant aux employés d'ADM Aéroports de Montréal, aux partenaires ainsi qu'aux communautés aéroportuaires d'avancer sur la même voie.



C'est dans cette optique qu'une majeure partie de ces 12 derniers mois aura été consacrée à planifier l'avenir de YUL et de YMX.

Des efforts considérables ont ainsi été déployés afin de doter notre organisation d'une feuille de route ambitieuse, alignée sur notre mission corporative, mais en tout point réalisable pour les prochaines années. C'est ainsi que le travail du comité de direction, soutenu par celui d'environ 120 employés, avec l'appui des membres de son Conseil d'administration a permis la finalisation du Plan stratégique 2024-2028 d'ADM, des plans directeurs 2023-2043 de YUL et de YMX et du Plan de développement aéroportuaire 2024-2044 de YUL. Une démarche qui s'est menée en parallèle afin d'assurer une cohérence entre tous les maillons de cette grande chaîne qui permettra aux équipes d'amorcer en 2025 de grands chantiers qui changeront définitivement le visage de nos aéroports.

Ces plans ne représentent pas seulement des idées colligées sur papier. Au contraire. Ce sont des moteurs de changement qui influenceront positivement l'expérience de nos usagers, amélioreront l'efficacité de nos opérations et nous permettront de contribuer au rayonnement de notre collectivité. Ceux-ci nous donnent une vision claire de l'avenir à court et à moyen terme pour YUL et YMX, en plus de nous indiquer la voie à suivre à plus long terme.

Le Plan stratégique, tout d'abord, se décline autour de quatre grandes orientations.

Dans le contexte actuel, l'augmentation de la capacité des sites aéroportuaires par le développement et l'amélioration de leurs infrastructures s'est rapidement imposée comme priorité. Puis, nous avons conclu qu'une revitalisation de la culture organisationnelle d'ADM permettant d'actualiser les façons de faire tout en enrichissant l'expérience employée était de mise pour faire face aux défis des années à venir. Et finalement, parce qu'un aéroport se doit d'être un reflet de sa ville ainsi que de sa vitalité, ADM s'engage à contribuer activement au développement socio-économique du grand Montréal, de même qu'à créer une expérience rehaussée et authentiquement montréalaise au sein de l'aérogare à YUL.

Ces quatre priorités seront déployées au service des usagers et, pour être réalisées, s'appuieront sur des bases d'innovation, de sécurité et de durabilité, trois notions qui sont intrinsèquement liées à la mission de notre organisation.

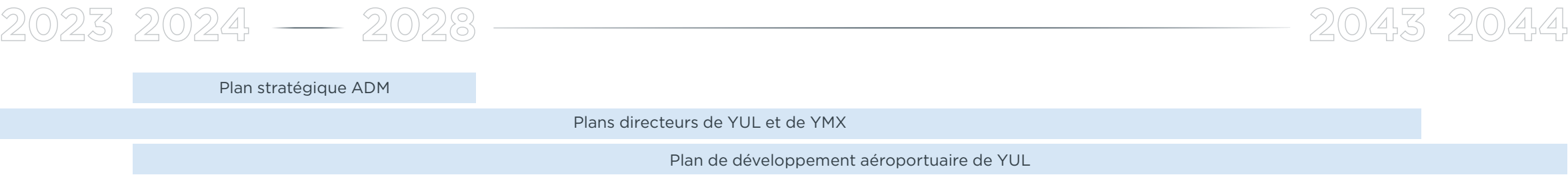
Les plans directeurs, quant à eux, visent à nous amener à un horizon s'échelonnant jusqu'en 2043.

Ils représentent des outils de planification privilégiés qui constituent des guides pour l'utilisation actuelle des sols de nos sites aéroportuaires, de même que pour l'amélioration, la modernisation et le développement à long terme des installations relevant de la responsabilité d'ADM. Leur mise à jour aura été le fruit d'une démarche de consultation sans précédent dans l'histoire de notre organisation. ADM croit d'ailleurs

fermement qu'une consultation bien menée permet d'intégrer une diversité de perspectives et de besoins dans un exercice de ce genre. C'est ainsi que, sur une période s'échelonnant sur 18 mois, 43 organisations de la communauté montréalaise ont été rencontrées en plus de sondages qui ont été répondus par 2 250 participants du grand public et 60 représentants de partenaires de chacun des deux sites aéroportuaires. Les principaux transporteurs aériens, partenaires et agences de YUL ainsi que les collaborateurs d'affaires de YMX ont également été consultés de sorte à prendre en considération leurs attentes, leurs projets et leurs besoins afin d'assurer une planification cohérente et durable de nos deux aéroports.

Finalement, le Plan de développement de YUL constitue notre plan de vol pour accueillir de façon adéquate jusqu'à 45 millions de passagers.

Ce plan se divise en différentes phases et comprend plusieurs projets majeurs pour accroître la capacité des installations. La première destination sur cette route de grands chantiers nous mènera en 2028, avec l'ajout de stationnements de proximité, d'une jetée permettant de nouvelles portes d'embarquement satellites, la construction de débarcadères, l'ouverture de la station du REM, la démolition du stationnement étagé actuel et l'ajout d'un nouveau bâtiment pour accroître la capacité de traitement des bagages. Après avoir passé les derniers mois de l'année 2024 à finaliser les plans et à constituer nos bureaux de projets, les travaux s'amorceront au printemps 2025 sur le site aéroportuaire de YUL.



Un tour d’horizon

Alors que ces exercices de planification se menaient de front, les équipes se sont également affairées à livrer une multitude de projets de façon concomitante. Ces efforts collectifs traduisent bien notre volonté de bâtir une organisation solide, innovante et résolument tournée vers l’avenir.

À YUL, une bonne partie de l’année a été consacrée à la conception et au déploiement de mesures de mitigation afin d’assurer une plus grande fluidité pour se rendre au site. L’ouverture du stationnement de proximité P4 aura été la première réalisation en ce sens. Il s’en est suivi l’ouverture de deux débarcadères alternatifs, liés à l’aérogare par un service de navette, permettant aux passagers et à leurs accompagnateurs d’éviter la congestion routière. Ceux-ci, combinés à l’offre de gratuité de 40 minutes dans la majorité des parcs de stationnement auront permis d’alléger la circulation aux abords de l’aérogare. Notre organisation continuera son travail afin de proposer de nouvelles initiatives afin d’améliorer l’accès en prévision de la saison estivale 2025, dans le contexte d’amorce de travaux en façade de notre aérogare.

Du côté de YMX, une vision ambitieuse a été promue pour le développement du pôle d’innovation, positionné comme futur moteur clé de la croissance et de l’innovation en aérospatiale. ADM a lancé des projets phares en cours d’année, notamment l’acquisition d’un édifice qui sera converti en un tout nouveau centre d’innovation ainsi que des partenariats stratégiques avec Airbus et H2CANfly, axés sur les carburants alternatifs. En plus d’ouvrir de nouvelles perspectives pour l’organisation, ces initiatives combinées à l’intégration de l’innovation dans la culture organisationnelle permettront de renforcer la créativité et la transformation au sein des troupes internes.

Autre nouveauté de 2024, ADM aura amorcé sa transformation numérique avec la mise en ligne de son tout nouveau [site Web](#), revu et amélioré. Un nombre d’heures incalculable aura ainsi été dévoué à la révision des contenus et de la navigation

afin d’offrir aux usagers un site robuste, avec une navigation intuitive, sécuritaire et conforme aux différentes normes et aux différents standards d’accessibilité. Il s’agit là d’un premier pas dans le cadre d’une démarche beaucoup plus large qui se poursuivra en 2025 et qui permettra d’offrir une expérience de plus en plus personnalisée à nos usagers et d’optimiser, notamment, la génération de nouveaux revenus.

Sur le plan des relations gouvernementales, des efforts importants ont été déployés pour engager les milieux politiques et administratifs, y compris des rencontres avec des élus et des hauts fonctionnaires fédéraux pour aborder les défis et opportunités liés à nos sites aéroportuaires. Nos priorités stratégiques ont également été défendues dans le cadre d’interventions directes auprès des instances au pouvoir, avec des résultats notables, tels que la formalisation des modèles de coopération possibles impliquant des partenaires privés, comme les fonds de pensions canadiens. Une collaboration avec le cabinet du ministère des Transports du Canada a également conduit à la création d’un groupe d’échange et de facilitation pour les projets d’infrastructure. Le renforcement des relations avec Ottawa et Québec aura permis d’adopter une approche cohérente et efficace dans la gestion des partenariats.

Bien que notre organisation ait renoué avec la santé financière suivant les années de pandémie, plusieurs avancées ont été réalisées afin d’assurer l’avenir, notamment, des échanges avancés avec différents acteurs en vue d’explorer de possibles structures de financements adaptés à des projets d’envergure. Pour leur part, les discussions entourant le prolongement du bail progressent favorablement.

Finalement, ADM a poursuivi son chemin sur la voie de la durabilité en maintenant son engagement à atteindre la neutralité carbone d’ici 2040 pour les portées 1 et 2, avec des initiatives clés comme le lancement du partenariat avec la Société de financement et d’accompagnement en performance énergétique (SOFIAC) représentant un investissement de 14,3 M\$ pour 14 projets d’efficacité énergétique, financé à même les économies générées. Une demande officielle est aussi en

cours de discussion avec Hydro-Québec pour garantir une capacité électrique adéquate afin de répondre aux besoins prévisibles en lien avec l’électrification des activités du site de YUL, et une étude sur le potentiel d’énergie renouvelable, incluant un projet pilote de panneaux solaires sur le toit du stationnement P4, a été réalisée.



Une pensée pour nos équipes

Ce que nous retenons le plus de la dernière année, c’est l’ouverture, l’engagement et l’audace avec lesquels les employés d’ADM ont entrepris les défis qui se sont présentés à eux.

Planifier l’avenir de nos sites tout en les gardant opérationnels pour répondre aux besoins de leurs usagers et répondre aux aléas du quotidien n’est pas une mince affaire. Cela nécessite une organisation du travail minutieuse. Leur présence et leurs efforts ont assurément été essentiels aux succès collectifs de notre organisation !

L’expérience employé et gestionnaire a toujours été au cœur de nos priorités, ce qui a mené à la mise en œuvre de nombreuses initiatives visant à maintenir et à améliorer le bien-être de nos talents. Parmi ces initiatives se trouvent la planification de la relève, l’élaboration de plans de développement professionnels personnalisés, des programmes de reconnaissance, des initiatives de leadership, ainsi que des forums de consultation et d’implication. Ces actions auront joué un rôle clé dans la mobilisation et la passion qui animent nos équipes.

L’année 2025 verra l’amorce de la réalisation de grands chantiers. Nous sommes conscients que ce ne sera pas de tout repos, mais il est rassurant de savoir que nous pouvons compter sur le soutien d’une équipe de professionnels aguerris et passionnés afin de réaliser nos ambitions.



Yves Beauchamp
Président-directeur général



Marie-Hélène Nolet
Présidente du Conseil



2024 en bref





Plan de vol 2028

À l’occasion de sa première conférence à la Chambre de commerce du Montréal métropolitain en avril, Yves Beauchamp, président-directeur général d’ADM, présente le « **Plan de vol 2028 : pour un YUL plus accessible et plus connecté** ». Il est alors question des projets qui seront déployés au cours des prochaines années à YUL afin de permettre un accueil adéquat des usagers. Au programme d’ici 2028 : l’ajout de stationnements de proximité, et d’une jetée permettant des portes d’embarquement satellites, la construction de débarcadères, l’ouverture de la station du REM ainsi que la démolition du stationnement étagé actuel. Puis, une deuxième phase verra la finalisation de ce plan de vol en 2035 avec la construction de parcs de stationnement supplémentaires, la reconstruction du débarcadère actuel et l’agrandissement de la façade de l’aérogare.



Création d’Espace Aéro

À la fin du mois de mai, le gouvernement du Québec annonce la création d’Espace Aéro, la zone d’innovation en aérospatiale au Québec. Celle-ci, avec ses pôles localisés à Longueuil, à Mirabel et à Montréal, est une reconnaissance du rôle de l’industrie aérospatiale dans l’essor économique du Québec. Centré autour de YMX, le pôle de Mirabel se concentrera sur deux axes prioritaires : la décarbonation de l’aviation ainsi que la mobilité aérienne avancée. Une première étape dans cette mise en œuvre est franchie vers la fin 2024 alors qu’**ADM fait l’acquisition d’un édifice** qui sera converti en centre d’innovation, permettant de réunir à un emplacement stratégique sur son site des industriels, des partenaires institutionnels et gouvernementaux de l’écosystème, des institutions académiques et de formation ainsi que des chercheurs et des étudiants.



Un partenariat entre ADM et Tourisme Autochtone Québec

Dans le cadre **d’un partenariat de trois ans**, ADM et Tourisme Autochtone Québec dévoilent en juillet le tout premier espace présentant les 11 Nations autochtones du Québec à YUL. Cette initiative est le résultat d’une entente mutuelle visant notamment à faire la promotion des cultures et de l’offre touristique de celles-ci à différents emplacements stratégiques à travers l’aérogare.



Un projet de transport collectif à YMX

En partenariat avec la Ville de Mirabel et plusieurs de ses partenaires, ADM lance en août son tout premier **projet de transport** collectif à YMX Aérocité internationale de Mirabel. Mis en place juste à temps pour la rentrée scolaire, ce service de navette relie la station de métro Montmorency à YMX, avec plusieurs arrêts sur le site aéroportuaire. Spécialement conçue pour répondre aux besoins des employés, des visiteurs et des travailleurs occasionnels de l'Aérocité, la navette offre ainsi une alternative à l'auto solo, en plus de faciliter l'accessibilité au site et d'attirer de nouveaux talents.



Un tout nouveau site Web pour ADM

En novembre, ADM lance son nouveau site Web axé sur le parcours des usagers et avec un visuel plus épuré, permettant aux voyageurs de s'y retrouver plus facilement. L'expérience usager étant au cœur des priorités de l'organisation, les équipes d'ADM multiplient en effet les efforts afin d'offrir la meilleure expérience de navigation possible. Cette nouvelle mouture répond également aux standards en matière d'accessibilité. Enfin, ce projet d'une grande importance pour la transformation numérique de l'organisation facilite l'accès aux informations pour la communauté aéroportuaire et les partenaires d'ADM.



Un nouveau record de 22,4 millions de passagers

À la fin décembre, et pour la toute première fois de son histoire, YUL atteint le nombre record de 22,4 millions de passagers accueillis au cours d'une même année. Pour l'occasion et de façon à célébrer cet important jalon, tous les passagers sont accueillis avec un verre de mousseux et des petites sucreries à leur entrée en zone d'embarquement, avec l'aide des partenaires de la communauté Bulles de nuit, La Biscuiterie, Ubar et Hurleys.

Revue des activités



YUL
YMX

Crédit photo : Emile Gagnon

Exploitation aéroportuaire

Trafic de passagers

L'année 2024 aura été marquée par un achalandage record à YUL alors que plus de 22 millions de passagers y sont accueillis, soit une hausse de 5,8 % par rapport à 2023 et de 10,3 % par rapport à 2019, qui constituait toujours l'année de référence prépandémique pour ADM.

C'est le secteur transfrontalier qui a connu la plus forte croissance avec une augmentation de 9,6 %, tandis que l'international a terminé l'année à 7,8 % de plus que l'année 2023. Le secteur domestique a, quant à lui, augmenté de 0,1 % par rapport à l'an passé, mais demeure toujours à 8,2 % en deçà du niveau de 2019.



	2024	2023	2022	2019	Variation 2024-2019	Variation 2024-2023
1 ^{er} trimestre	5 030 853	4 519 429	2 244 165	4 677 459	7,6 %	11,3 %
2 ^e trimestre	5 631 414	5 295 753	3 997 361	5 010 242	12,4 %	6,3 %
3 ^e trimestre	6 632 062	6 379 996	5 407 712	6 046 763	9,7 %	4,0 %
4 ^e trimestre	5 112 643	4 978 763	4 331 432	4 572 072	11,8 %	2,7 %
Total	22 406 972	21 173 941	15 980 670	20 306 536	10,3 %	5,8 %

Services et mouvements aériens

Face à une demande soutenue, l’offre de services aériens proposée par les transporteurs a également continué de s’enrichir au départ de Montréal, proposant ainsi toujours plus de destinations aux voyageurs d’ici et de possibilités de visite aux nombreux touristes accueillis dans la métropole.

Au cours de l’année, ce sont 156 destinations régulières et saisonnières, soit 89 à l’international, 34 aux États-Unis et 33 au Canada, qui ont été offertes à YUL. À titre comparatif, 157 liaisons directes avaient été accueillies en 2023 à notre aéroport international, 148 en 2022 et 152 en 2019.

Plusieurs nouvelles destinations ont aussi été inaugurées en 2024. Au niveau international, des vols directs vers les destinations de Séoul, de Marrakech, de Stockholm, de San Andres et de Tulum ont bonifié la desserte de YUL. Au transfrontalier, ce sont Saint-Louis et Austin qui se sont ajoutées ainsi que Regina, du côté domestique.

Au total, ce sont 36 transporteurs qui ont opéré à YUL en 2024, soit le même nombre qu’en 2023 et comparativement à 34 en 2022 et à 35 en 2019. Notons l’arrivée des transporteurs Avianca en mars et Sun Country Airlines en juin.

Quant aux mouvements d’aéronefs de passagers commerciaux à YUL, une hausse de 5,0 % a été observée par rapport à 2023. Le nombre de mouvements à YUL s’établit alors à 88 % du niveau de 2019 et démontre de façon éloquent que le nombre de mouvements n’est pas nécessairement directement corrélé à la croissance de passagers.



156 destinations régulières et saisonnières

2023	157
2022	148
2019	152

36 transporteurs qui ont opéré à YUL en 2024

2023	36
2022	34
2019	35

Mouvements d’aéronefs de passagers commerciaux à YUL

+5,0 % versus 2023
88 % du niveau de 2019

Fret aérien

Au total, quelque 249 403 tonnes de marchandises ont transité par les sites aéroportuaires d’ADM en 2024, ce qui représente une hausse d’environ 12,4 % par rapport à 2023. De ce chiffre, YUL a traité 172 072 tonnes, en hausse de 18,8 %. Le fret manutentionné à YMX, quant à lui, est resté plutôt stable, autour de 77 000 tonnes.

Volume de fret ayant transité par les sites aéroportuaires (t)

	2024	2023	2019	Variation 2024-2019	Variation 2024-2023
YMX	77 331	76 909	102 885	-24,8 %	+0,5 %
YUL	172 072	144 882	130 278	+32,1 %	+18,8 %
Total	249 403	221 791	233 163	+7,0 %	+12,4 %



Opérations, Sûreté et sécurité

Avec une croissance toujours aussi soutenue et un nombre record de passagers à YUL, les équipes chargées d'assurer l'efficacité des opérations sur les sites aéroportuaires d'ADM sont demeurées en action afin de veiller à améliorer de façon continue le parcours des usagers. Plusieurs initiatives ont ainsi été mises en place dans l'aérogare et du côté air au cours de l'année afin ultimement d'offrir l'expérience la plus sécuritaire, fluide et efficiente possible aux voyageurs et aux partenaires de la communauté.

C'est dans cette optique que :

- Des lecteurs d'empreintes digitales ont été ajoutés sur quelque 120 bornes d'inspection primaire (BIP) afin d'accélérer le traitement des passagers et des membres d'équipage des compagnies aériennes au contrôle frontalier, juste à temps pour la saison estivale. En parallèle, un travail de collaboration a aussi été mené avec l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) afin de diviser les résidents canadiens dans le flux de passagers aux arrivées internationales, en amont de leur passage aux bornes. Ce faisant, les voyageurs canadiens bénéficient désormais d'un processus encore plus rapide. Ces initiatives mises en place par les équipes d'ADM auront alors permis d'augmenter la capacité de traitement des passagers à la ligne d'inspection primaire, et un record de passagers traités par heure a ainsi été atteint.
- En début d'année, un premier embarquement biométrique est effectué pour les passagers du vol KL672 de KLM Royal Dutch Airlines à destination d'Amsterdam. Il s'agit d'une première au Canada et d'une première pour un vol transcontinental vers l'Union européenne. La biométrie est un nouveau procédé qui utilise la technologie de reconnaissance faciale. Le passager n'a alors qu'à présenter son visage devant un écran et à déposer son passeport contre la porte électronique pour compléter son embarquement, et ce, sans avoir à parler à un agent. Cet embarquement

historique s'inscrivait dans le cadre d'un projet pilote de plusieurs semaines à YUL visant à tester le concept de Digital Travel Credential (DTC), une nouvelle norme établie par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

- L'équipe des Mesures d'urgence a organisé l'exercice à grand déploiement MAESTRO sur le site de YUL. Réunissant au total 119 figurants et participants, ce genre d'activité – qui se déroule en alternance entre les sites de YUL et de YMX – est obligatoire en vertu du bail qui lie ADM à Transports Canada et vise à améliorer les procédures en place, à valider le niveau de formation, en plus de tester la collaboration avec différents partenaires de la communauté aéroportuaire. En octobre, deux exercices d'urgence de table baptisés OPERA et OLYMPIA ont également été organisés à YMX afin de valider les actions à mettre en place dans un scénario d'accident d'aéronef sur le site aéroportuaire ainsi que dans le cas d'une alerte à la bombe.
- ADM a célébré le 30^e anniversaire de la tour de la Section de gestion des aires de trafic, mieux connue sous le nom de SGAT, lors d'une soirée qui a accueilli les régulateurs de la tour, d'anciens employés d'ADM ainsi que des partenaires. L'événement était l'occasion de célébrer l'engagement des membres de la SGAT, qui jouent un rôle de premier plan pour veiller à la sécurité des opérations aéroportuaires. Au fil des ans, la hausse du trafic de passagers à YUL ainsi que les avancées technologiques auront amené les équipes d'ADM à adopter une gestion de trafic basée sur la sécurité, mais également sur l'efficacité opérationnelle. Aujourd'hui, le personnel de la SGAT est reconnu et pris en exemple par d'autres aéroports qui souhaitent évoluer vers un contrôle des aires de trafic tel qu'établi à YUL.
- ADM a publié le Manuel des opérations au sol côté piste (AGOM), qui présente les informations pertinentes permettant d'assurer l'efficacité et la sécurité des opérations au sol, en vertu des standards attendus par ADM. Il s'adresse plus précisément aux partenaires de la communauté aéroportuaire exerçant des opérations au sol du côté piste, sur le site de YUL.



La Sûreté aéroportuaire a notamment :

- Mené une opération conjointe avec les contrôleurs routiers de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) visant à vérifier le respect des lois et des règlements concernant le transport rémunéré de personnes. L'opération aura permis d'intercepter plus de 50 véhicules transportant des passagers à YUL et de remettre 30 constats d'infraction aux chauffeurs qui ne respectaient pas la loi. Une collaboration réussie entre ADM et la SAAQ, qui aura permis d'intervenir auprès des quelques chauffeurs de taxi illégaux encore présents à YUL. Et tout au long de l'année, les membres de la Sûreté aéroportuaire ont également continué d'intervenir auprès des chauffeurs non autorisés à opérer à YUL en imposant d'importantes sanctions afin d'assurer la sécurité du public voyageur.
- Poursuivi sa collaboration avec le YMCA. Des intervenants spécialisés en santé mentale et en itinérance de l'organisme assurent en effet une présence à YUL, dans l'aérogare, afin de soutenir les personnes vulnérables. En travaillant en étroite collaboration avec la Sûreté aéroportuaire d'ADM, l'approche du YMCA vise la réduction de méfaits en plaçant les personnes concernées au centre de l'intervention et en les dirigeant notamment vers d'autres organismes pour une prise en charge.
- Reçu les derniers camions de pompiers de type Gen 3 Striker 6x6 ARFF livrés par la compagnie Oshkosh pour le Service d'incendie d'ADM (SIADM) de YUL et de YMX. Après un premier camion reçu en 2023, quatre nouveaux camions sont venus remplacer la flotte vieillissante. Ces véhicules Striker sont également équipés à la fine pointe de la technologie, permettant aux équipes d'ADM d'être plus efficaces et rapides lors des incidents requérant le SIADM.
- Octroyé un contrat de commercialisation pour la réponse armée aux points de fouille ainsi qu'au précontrôle américain à YUL à la Sûreté du Québec (SQ), à la suite d'un rigoureux appel d'offres. Alors que le contrat liant ADM

au SPVM depuis 2019 venait à échéance, l'organisation policière a manifesté son désir de ne pas prolonger l'entente dans son cadre actuel. Un processus a alors été lancé afin d'évaluer les propositions sur le marché qui permettraient d'offrir une prestation de services actualisée, adaptée aux besoins de YUL et de ses passagers. Après analyse des propositions déposées et en fonction d'une grille d'évaluation précise, un choix clair s'est arrêté sur la Sûreté du Québec. Les agents de la SQ sont entrés en poste le 31 décembre 2024.

- Souligné les 20 ans d'implication de la Sûreté aéroportuaire d'ADM auprès de l'Association canadienne des dons d'organes et de tissus (ACDO). Certains membres de la Sûreté aéroportuaire s'impliquent en effet bénévolement pour le transport d'organes et d'équipes médicales vers différents centres hospitaliers de Montréal. Entre 60 et 100 transports par année sont alors effectués par ces derniers, qui se démarquent dans cette cause importante. Lors de la cérémonie annuelle à la mémoire des donneurs d'organes et de tissus, une statuette a d'ailleurs été remise à ADM pour souligner sa contribution exceptionnelle et son soutien à l'ACDO. Notons également que Guillaume Bouffard, chef de secteur à la Sûreté aéroportuaire d'ADM, y a aussi reçu la médaille du Grand Samaritain en hommage à son engagement et à sa contribution à titre de bénévole au cours des dernières années.
- Célébré enfin le 15^e anniversaire des veilleurs aéroportuaire – un groupe de véritables passionnés de l'aviation – qui participent au mandat de la Sûreté aéroportuaire d'ADM en notant et en signalant toute situation qui pourrait représenter un risque pour les opérations aéroportuaires. Ils représentent de précieux partenaires pour les sites aéroportuaires d'ADM, et l'organisation souhaitait les remercier pour leur soutien, leur vigilance et surtout, leur contribution à la sûreté et à la sécurité des installations depuis toutes ces années.



Sécurité aérienne

Système de gestion de la sécurité aérienne lors des opérations côté piste (SGS)

Le système de gestion de la sécurité aérienne (SGS) permet d’établir des processus documentés pour identifier les risques à la sécurité aérienne et établir des mesures de mitigation afin de les réduire à un niveau acceptable, tout en assurant le maintien de la conformité des installations d’ADM avec les exigences de l’aviation civile. Le système assure une gestion des risques réactive au travers des processus de signalements et des enquêtes de sécurité ainsi qu’une gestion proactive au travers des processus d’analyse de risques des projets de changement à l’exploitation. Le système est également soutenu par un programme d’assurance qualité, qui inclut la conduite d’audits internes et externes basés sur un cycle réglementaire de trois ans.

Conformité réglementaire

Les processus liés au SGS sont révisés de façon régulière, afin d’assurer à ADM une conformité envers les exigences réglementaires de Transports Canada.

Transports Canada maintient son intention de revoir la réglementation aérienne en matière de système de gestion de la sécurité. Les nouvelles exigences réglementaires suivront les dispositions de l’Annexe 19 de la Convention relative à l’aviation civile internationale de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI). Cette annexe concerne précisément le système de gestion de la sécurité. De façon à rencontrer ces nouvelles exigences, ADM a continué en cours d’année de déployer son plan de travail, qui sera échelonné sur trois ans.

Gestion de la faune

Afin de réduire les risques liés aux activités de la faune autour de ses installations et dans les environs, ADM peut compter sur les services d’Environnement Faucon (FAUCON), une équipe multidisciplinaire unique au Canada, spécialisée en gestion de la faune et possédant plus de 25 années d’expérience. FAUCON

contrôle chaque année plus de 150 000 oiseaux et mammifères sur les deux sites d’ADM.

En 2024, **les efforts consentis en matière de gestion de la faune** ont été maintenus afin de contrôler le niveau de risque lié aux impacts fauniques.

Une nouvelle identité visuelle pour la sécurité aérienne

En 2024, ADM s’est dotée d’une nouvelle identité visuelle colorée et attractive afin de sensibiliser les communautés aéroportuaires de YUL et de YMX sur les enjeux de sécurité aérienne et de promouvoir son système de gestion de la sécurité.

Intitulée *À destination grâce à toi*. Pense sécurité aérienne, cette identité a servi de fil conducteur dans l’élaboration de plusieurs outils de communication, dont :

- Une vidéo destinée aux employés des deux communautés aéroportuaires visant à partager une introduction sur le SGS.
- Une campagne de vigilance sur les Foreign Object Debris (communément appelés «FOD») – intitulée *Tu as l’œil !* – pour rappeler les bonnes pratiques à adopter en termes de prévention et de gestion, que ce soit dans les salles à bagages, aux abords des jetées, sur les aires de mouvements ou encore dans les espaces dédiés aux partenaires des communautés aéroportuaires.
- Le lancement officiel de la nouvelle identité visuelle mettant en vedette l’affichage produit lors de la campagne.

Semaine nationale de la sécurité aéroportuaire

Comme chaque année, ADM a profité de la Semaine nationale de la sécurité aéroportuaire qui a eu lieu au mois de septembre pour offrir aux employés et à la communauté aéroportuaire de l’information et les outils nécessaires pour que la sécurité aéroportuaire demeure une priorité.

Afin de réitérer l’importance de la participation de tous pour évaluer les risques et maintenir une vigilance active au travail, ADM a déployé une programmation riche, alliant conférences, jeux-questionnaires et activités, incluant :

- Une brigade de sensibilisation terrain sur les enjeux liés à la sécurité aérienne. Cette dernière a également fait la promotion des différentes activités mises en place pour la Semaine de la sécurité.
- Un dîner-causerie offert par les équipes SGS d’ADM et de la SGAT sur les enjeux de refoulement d’aéronefs.
- L’organisation d’une opération de nettoyage des véhicules circulant côté air afin de les vider de tout FOD, en partenariat avec Air Canada.
- La conception et la diffusion de plusieurs visuels et messages clés sur les principaux risques liés à la sécurité aérienne et le maintien d’une culture de sécurité efficace. Ces messages ont été diffusés sur l’Intranet ainsi que sur les écrans numériques pour les employés d’ADM, et via le blogue YULexpress et des bulletins spéciaux pour ceux de la communauté aéroportuaire de YUL.
- Trois jeux-questionnaires pour tester à la fois les connaissances des employés d’ADM et de la communauté aéroportuaire en matière de sécurité aérienne et leur niveau de participation dans cette culture de sécurité.

Pour terminer cette semaine de sensibilisation, ADM a tenu à aborder la menace que représentent les FOD en invitant les employés d’ADM et ceux de la communauté de YUL à participer à une marche de récupération et de ramassage des FOD sur le site aéroportuaire. L’événement a connu un réel succès avec plus d’une centaine de volontaires présents, qui ont contribué aux efforts de propreté des espaces côté piste et de sécurité des opérations aériennes.



Destinations desservies à YUL

36 transporteurs passagers

33 Destinations au Canada

34 Destinations aux États-Unis

89 Destinations internationales
(excluant le Canada et les États-Unis)

Destinations régulières
Destinations Été
Destinations Hiver

33 destinations au Canada

Régulières (28)

Bagotville, QC
Bathurst, NB
Calgary, AB
Charlottetown, PE
Chibougamau, QC
Deer Lake, NL
Edmonton, AB
Fredericton, NB
Halifax, NS
Kelowna, CB
Kuujuuaq, QC
Kuujuuarapik, QC
La Grande, QC
Moncton, NB
Ottawa, ON
Puvirnituq, QC
Québec, QC
Rouyn-Noranda, QC
Saint-Jean, NB
Sept-Îles, QC
St. John's, NL
Sydney, NS
Toronto (Billy Bishop), ON
Toronto (Pearson), ON
Val-d'Or, QC
Vancouver, BC
Wabush, NL
Winnipeg, MB

Été (5)

Gander, NL
Îles-de-la-Madeleine, QC
Regina, SK
Saskatoon, SK
Victoria, BC

34 destinations aux États-Unis

Régulières (24)

Atlanta, GA
Boston, MA
Charlotte, NC
Chicago, IL
Dallas-Fort Worth, TX
Denver, CO
Détroit, MI
Fort Lauderdale, FL
Houston, TX
Las Vegas, NV
Los Angeles, CA
Miami, FL
Minneapolis-Saint-Paul, MN
Newark, NY
New York (JFK), NY
New York (LGA), NY
Nouvelle-Orléans, LA
Orlando, FL
Philadelphie, PA
Phoenix, AZ
San Francisco, CA
Tampa, FL
Washington (Dulles), DC
Washington (Reagan), DC

Été (7)

Austin, TX
Nashville, TN
Pittsburgh, PA
Raleigh, NC
St Louis, MO
San Diego, CA
Seattle, WA

Hiver (3)

Fort Myers, FL
San Juan, Puerto Rico
West Palm Beach, FL

89 destinations internationales (excluant le Canada et les États-Unis)

Régulières (60)

Alger, Algérie
Amman, Jordanie
Amsterdam, Pays-Bas
Barcelone, Espagne
Bogotá, Colombie
Bruxelles, Belgique
Cancún, Mexique
Casablanca, Maroc
Cayo Coco, Cuba
Cienfuegos, Cuba
Delhi, Inde
Doha, Qatar
Dubai, Émirats arabes unis
Fort-de-France, Martinique
Francfort, Allemagne
Freeport, Bahamas
Genève, Suisse
Holguín, Cuba
Istanbul, Turquie
Liberia, Costa Rica
Lima, Pérou
Lisbonne, Portugal
Londres (Gatwick), Royaume-Uni

Londres (Heathrow), Royaume-Uni
Lyon, France
Madrid, Espagne
Málaga, Espagne
Marrakech, Maroc
Marseille, France
Mexico, Mexique
Milan, Italie
Montego Bay, Jamaïque
Munich, Allemagne
Nantes, France
Panama, Panama
Paris (CDG), France
Pointe-à-Pitre, Guadeloupe
Ponta Delgada, Portugal
Providenciales, Turks et Caïcos
Puerto Plata, République dominicaine
Puerto Vallarta, Mexique
Punta Cana, République dominicaine
Rio Hato, Panama

Rome, Italie
Saint-Martin, Antilles néerlandaises
Saint-Domingue, République dominicaine
Saint-Pierre, Saint-Pierre-et-Miquelon
Samana, République dominicaine
San Jose, Costa Rica
Santa Clara, Cuba
San Salvador, Salvador
San Salvador, Bahamas
São Paulo, Brésil
Tokyo-Narita, Japon
Toulouse, France
Tunis, Tunisie
Tulum, Mexique
Varadero, Cuba
Vienne, Autriche
Zurich, Suisse

Été (12)

Athènes, Grèce
Bâle-Mulhouse, Suisse
Bordeaux, France
Copenhague, Danemark

Dublin, Irlande
Nice, France
Paris (ORY), France
Porto, Portugal

Reykjavik, Islande
Séoul, Corée du Sud
Stockholm, Suède
Venise, Italie

Hiver (17)

Acapulco, Mexique
Antigua, Antigua-et-Barbuda
Bridgetown, Barbade
Cartagena, Colombie
Cayo Largo del Sur, Cuba
Cozumel, Mexique

La Havane, Cuba
La Romana, République dominicaine
Manzanillo, Cuba
Mazatlán, Mexique
Nassau, Bahamas

Port-au-Prince, Haïti
Roatan, Honduras
San Andres, Colombie
San José del Cabo, Mexique
Willemstad, Curaçao
Zihuatanejo, Mexique

36 transporteurs passagers

11 transporteurs canadiens

Air Canada
Air Creebec
Air Inuit
Air Transat
Canadian North
Flair Airlines
Lynx Air
PAL Airlines
Porter
Sunwing Airlines
WestJet

4 transporteurs américains

American Airlines
Delta
Sun Country Airlines
United

21 transporteurs internationaux

Aeromexico
Air Algérie
Air France
Air Saint-Pierre
Arajet
Austrian Airlines
Avianca
British Airways
Copa Airlines
Corsair
Emirates
KLM
Lufthansa
Qatar Airways
Royal Air Maroc
Royal Jordanian
SATA Airline
SWISS
TAP Air Portugal
Tunisair
Turkish Airlines

Liste de transporteurs cargo

Cargojet
Castle aviation
FedEx
Morningstar
Skylink
UPS
Voyageur Airways

Expérience passager

Au cours de la dernière année, de nombreux efforts ont été déployés afin d’enrichir l’expérience des voyageurs de passage à YUL. Des initiatives ont ainsi été mises en place et ont permis de créer une expérience rehaussée et authentiquement montréalaise à l’aéroport :

- Des boîtes à livres ont été ajoutées dans les deux zones de lecture situées dans la jetée internationale. Les passagers sont ainsi invités à consulter un livre de leur choix dans un environnement calme et propice à la détente.
- L’escouade câline, quant à elle, continue d’arpenter les corridors de l’aérogare avec ses maîtres bénévoles en apportant réconfort et bonheur aux voyageurs. Cette équipe propose désormais un accompagnement personnalisé pour les personnes vivant avec un trouble du spectre autistique (TSA). Une démarche qui s’inscrit dans la volonté d’ADM de garantir une expérience aéroportuaire inclusive et confortable pour tous.
- Quelques espaces dans la zone publique à YUL ont été rehaussés avec du mobilier plus coloré, qui comprend également des zones de recharge accessibles pour les appareils électroniques. Des tables de travail ont été ajoutées dans la zone réglementée afin de permettre aux voyageurs de travailler en tout confort avant leur départ.
- Des pots de fleurs et de plantes ont aussi été ajoutés à l’extérieur sur les débarcadères. Au total, ce sont 36 pots avec différentes verdure qui sont changées au fil des saisons.
- L’équipe de LNDMRK, spécialisée dans l’intégration d’art dans l’espace public, a été invitée à venir habiller les murs du tunnel menant aux barrières 17 à 34 avec 10 murales impressionnantes. Ces photos permettent alors aux voyageurs de s’immerger dans les rues emblématiques de Montréal.

- YULtine, la toute première mascotte de YUL, a fait son arrivée à l’aéroport. Cette nouvelle employée vient renforcer le principe de *Montréalité* si chère à YUL. En plus d’être un sympathique clin d’œil à un mets emblématique bien de chez nous, YULtine est un personnage attachant et fort sympathique qui transmet la joie et la passion du voyage à tous les passagers.
- Avec le lancement de son tout nouveau **site Web**, ADM propose de nouvelles fonctionnalités afin de faciliter l’accès à toutes les informations concernant les différents stationnements disponibles à YUL. Les usagers peuvent dorénavant comparer les prix pour chaque parc en plus d’obtenir directement dans la fiche descriptive les indications routières pour s’y rendre. Relativement aux commerces, le nouveau répertoire Web permet une navigation simplifiée avec une fiche personnalisée bien détaillée, facilitant ainsi l’expérience des utilisateurs.
- De nombreuses campagnes ont également été réalisées via les médias sociaux d’ADM, permettant aussi bien de mettre de l’avant les différentes promotions offertes aux voyageurs que les nombreux concours et les offres commerciales en vigueur. Au-delà de l’aspect publicitaire, ces plates-formes auront aussi permis de communiquer rapidement des informations pertinentes à l’expérience des passagers, en plus de permettre le partage de différentes initiatives mises en place durant l’année, notamment en ce qui a trait au développement durable et à l’accessibilité.



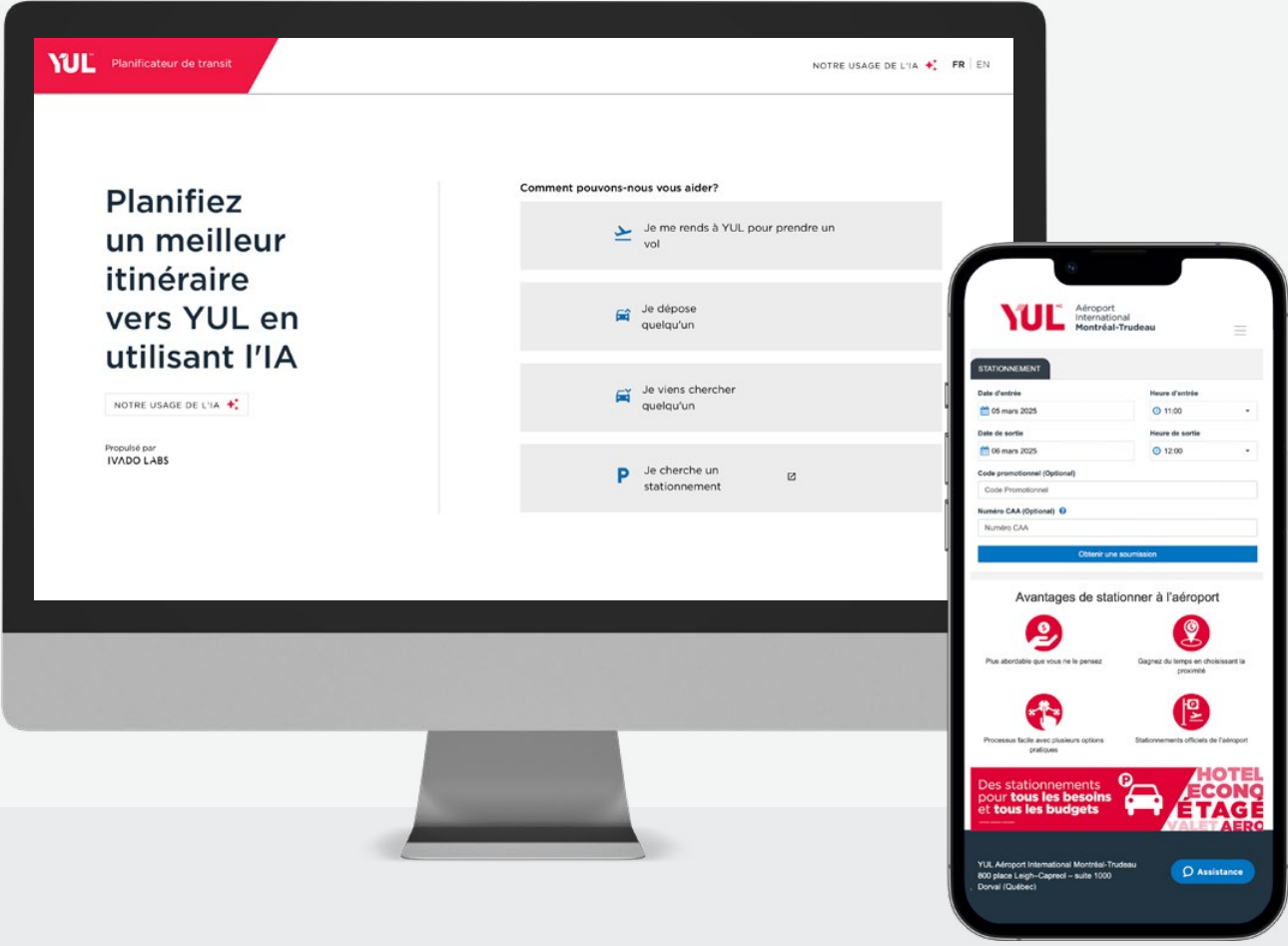
Services aux passagers

Avec une croissance toujours aussi soutenue à YUL et un nombre record de passagers en 2024, plusieurs nouveaux services ainsi que de nouvelles installations ont été développés, permettant à ADM de maintenir son engagement continu envers l’excellence du service offert à YUL.

Pour la saison estivale, plusieurs mesures de mitigation ont été déployées afin d’offrir aux passagers de nouvelles options facilitant l’accès à YUL, dont deux nouveaux débarcadères express offrant des options supplémentaires aux accompagnateurs afin d’éviter la congestion routière. Le débarcadère express Ouest, situé au premier niveau du stationnement étagé P4, et le débarcadère express Est, aménagé à proximité de l’autoroute 520 et de Côte-de-Liesse, étaient tous les deux desservis par un service de navette gratuit avec un temps de parcours de cinq minutes.

À cela s’ajoute le nouveau planificateur de transit YUL, qui permet de prévoir son itinéraire vers l’aéroport. Cet outil identifie le meilleur trajet selon les prévisions du trafic sur le site aéroportuaire en temps réel et recommande par le fait même l’option de débarcadère la plus avantageuse, assurant ainsi un trajet plus fluide et plus efficace vers YUL aux usagers.

Enfin, pour améliorer la mobilité au sein de l’aérogare, un service de poussettes a été ajouté au niveau des arrivées internationales, offrant aux familles une expérience de voyage plus fluide et adaptée aux besoins spécifiques des tout-petits. Une nouveauté qui est d’autant plus appréciée par les parents après un long vol.



Offre commerciale

De son côté, l’offre commerciale a continué de se renouveler en cours d’année avec l’ouverture des nouveaux restaurants Allô mon coco et Thaï express. Faisant usage d’une approche novatrice, ceux-ci partagent le même espace ainsi que la même cuisine, ayant des heures d’ouverture complémentaires. Les restaurants Starbucks du côté des États-Unis et en zone internationale, mais aussi le Montréal Bagel et le ICE Bar se sont, quant à eux, refait une beauté.

Du côté des commerces, deux nouveaux iStore ont ouvert leurs portes, et une nouvelle boutique temporaire Hors Taxes est maintenant disponible en zone internationale. La boutique Relay qui est située tout juste à la sortie du point de fouille A, quant à elle, a été mise au goût du jour tout comme le Balnea Spa en zone domestique. Des machines Statbox offrant des produits pharmaceutiques ont aussi été ajoutées en zone publique et internationale pour les passagers qui souhaitent se procurer quelques essentiels avant leur voyage. Et pour ceux qui voudraient se prendre une petite collation sur le pouce, des machines distributrices de *snacks* appelées Café Go sont désormais à leur disposition.

Finalement, un tout nouveau Salon Odyssée Desjardins, exploité par le groupe Plaza Premium Lounge, a aussi ouvert ses portes pour les passagers en partance pour les États-Unis souhaitant profiter d’une expérience exclusive en salon VIP, et ce, sans réservation nécessaire. Le Salon Banque Nationale, en zone internationale, a aussi été rénové pour améliorer l’expérience des passagers.



Accessibilité des services

ADM poursuit son engagement à offrir une expérience de voyage agréable, sécuritaire et adaptée aux besoins des personnes handicapées. Cet engagement – décliné dans son [Plan d’accessibilité 2023-2026](#) et la publication de son premier [rapport d’étape en juin 2024](#) – reflète la détermination de l’organisation à créer un environnement inclusif et accessible, afin de permettre à tous les voyageurs, quelles que soient leurs capacités, d’accéder à YUL de manière équitable et sans obstacle.

En 2024, ADM a ainsi :

- Ajouté un nouvel affichage plus inclusif et plus facilement repérable dans une zone d’attente pour personnes à mobilité réduite dans l’aérogare. Situé à la porte 4, au niveau des départs, le poste d’attente revêt maintenant une nouvelle couleur propre à l’accessibilité, soit le bleu pâle et le blanc. Les informations qui s’y retrouvent sont également présentées en relief et en braille avec une signalisation conforme aux dernières normes en matière d’accessibilité. ADM a d’ailleurs fait l’acquisition d’une nouvelle imprimante pour le braille à ses ateliers de signalisation. Cet équipement permet ainsi de produire un affichage plus inclusif et mieux repérable.
- Augmenté le nombre d’aires d’aisance pour les animaux dans l’aéroport. Au total, ce sont maintenant six aires de soulagement canin pour les animaux d’assistance et de compagnie qui sont disponibles à YUL et disposées dans chacune des zones de l’aérogare.
- Mis en place un abribus afin de protéger les passagers à mobilité réduite ou les personnes handicapées qui souhaitent attendre le service d’assistance au débarcadère ou tout autre moyen de transport à l’extérieur. Une zone d’assistance a également été ajoutée à la barrière 47, en collaboration avec Air Canada. Des fauteuils roulants adaptés sont aussi désormais mis à la disposition d’enfants, au comptoir d’information, au niveau des départs.

- Poursuivi sa collaboration avec divers représentants de la communauté des personnes handicapées, dont l’organisme Kéroul pour des consultations ciblées dans le cadre de certains projets ainsi que pour des formations en accessibilité. Des représentants d’ADM ont également participé au groupe de travail pour l’accessibilité dans le milieu aéroportuaire du Conseil des aéroports du Canada (CAC) ainsi qu’au premier symposium de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), en collaboration avec l’Airports Council International (ACI) et l’Association du transport aérien international (IATA), où une participation à un panel aura permis de fournir une vue d’ensemble sur l’état actuel de l’accessibilité dans le transport aérien et sa corrélation avec les barrières identifiées dans la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées.
- Poursuivi l’implantation du programme Tournesol au sein de l’aérogare, incluant le volet de formation pour les employés de la communauté aéroportuaire. Les voyageurs peuvent ainsi porter à leur cou un cordon orné de tournesols afin de signifier au personnel qu’ils ont besoin de soutien, d’aide ou d’un peu plus de temps pour accomplir les procédures. Le tournesol est en effet un symbole mondialement reconnu pour désigner les handicaps non apparents.
- Augmenté le nombre de publications liées à l’accessibilité et aux services offerts aux voyageurs en situation de handicap dans ses communications aux employés et sur ses médias sociaux. Une section spécifique à cet effet a aussi été ajoutée dans le formulaire de rétroaction offert via l’outil de service à la clientèle de YULsatisfaction.
- Sensibilisé ses employés et ses fournisseurs de biens et services aux nouvelles normes d’accessibilité et aux besoins des personnes en situation de handicap apparents et non apparents ainsi que ceux des personnes âgées. ADM vise les principes de la conception universelle, qui vont au-delà des requis minimums et s’informe en continu des bonnes pratiques en accessibilité.

Rappelons qu’ADM a obtenu en 2023 l’ accréditation niveau 3 de l’ACI pour le programme d’amélioration de l’accessibilité, soit le plus haut niveau possible. Valide jusqu’en 2026, celle-ci démontre l’engagement de YUL et de ses partenaires en matière d’accessibilité, ainsi qu’envers l’expérience des passagers grâce à l’innovation, à l’accessibilité numérique, à la conception universelle et à l’instauration d’une culture d’intégration pour toutes les situations de handicap.



Satisfaction de la clientèle

En 2024, l'équipe de YULsatisfaction a continué d'être présente pour les voyageurs qui étaient à la recherche de précisions, notamment en lien avec l'utilisation des différents stationnements disponibles à YUL ou leur parcours au sein de l'aéroport, permettant ainsi à la plateforme d'être une source inestimable de renseignements pour ces derniers.

Plus précisément, au cours de l'année, ce sont plus de 11 548 billets qui ont été reçus via un formulaire de requête en ligne. De ce nombre, plus de 70 % concernaient des demandes d'information et 21 % faisaient part d'insatisfactions, ce qui s'explique principalement par les services de stationnement, la congestion sur les réseaux routiers, ainsi que des enjeux dans la gestion des bagages chez les transporteurs aériens. À titre comparatif, en 2023, la proportion des billets traitant d'insatisfactions était légèrement plus faible (18 %). À noter que 14 261 billets supplémentaires ont aussi été créés dans la plateforme YULsatisfaction pour la gestion d'objets perdus.

Les ambassadeurs au veston rouge œuvrant au comptoir d'information, et en charge du service téléphonique de YULtalk, ont reçu quant à eux 64 268 appels durant l'année, d'une durée

moyenne de trois minutes. À travers ce centre d'appels, ils ont traité des demandes en lien avec l'enregistrement des vols, les statuts de ces derniers, mais aussi les prix des stationnements et les articles permis aux points de contrôle de sécurité. En avril 2024, une nouvelle ligne téléphonique s'est aussi ajoutée à la plateforme YULsatisfaction, soit la ligne de la gestion des objets perdus, gérée par le prestataire de services OPSIS. Le service des objets perdus a reçu un total de 42 815 appels.

Le service de clavardage YULchat, quant à lui, a répondu à un total de 38 588 discussions instantanées pendant l'année, avec un temps moyen d'attente de 79 secondes. Les clients faisant usage de ce service peuvent noter leur taux de satisfaction par rapport aux agents qui gèrent le clavardage et 90,4 % d'entre eux ont mentionné avoir été satisfaits de l'aide obtenue.

ADM a également entrepris une révision exhaustive de son outil de mesure de la satisfaction des passagers, soit l'Outil de gestion de la satisfaction de la clientèle (OGSC). Dès qu'un passager se connecte au réseau Wi-Fi de YUL, il est alors invité à participer sur une base volontaire à un court sondage en ligne. L'objectif principal de ce questionnaire est ainsi de recueillir une évaluation globale de la satisfaction des voyageurs.

Au retour de voyage, les passagers qui ont accepté de répondre à un sondage plus détaillé reçoivent, via courriel, un lien vers une enquête qui évalue leur expérience tout au long de leur parcours.

Les éléments évalués comprennent notamment l'accès routier, le stationnement, le processus d'enregistrement, le passage au point de fouille, l'offre commerciale, le processus de correspondance, la récupération des bagages ainsi que l'expérience vécue en zone réglementée.

ADM a aussi adopté une nouvelle échelle de notation de 10 points. Cette modification vise à appliquer les meilleures pratiques en matière de mesure de la satisfaction. En 2024, sur les 122 558 réponses obtenues, la moyenne de satisfaction a été de 7,8 sur 10, avec notamment le processus au contrôle frontalier et le processus d'enregistrement qui se sont démarqués avec les plus hautes notes.

Enfin, le programme client mystère pour le volet commercial a obtenu une note moyenne de 85 % en 2024, contre 83,4 % l'année précédente. Cette note est déterminée selon l'accueil, la prestation du service et l'engagement d'équipe. Les volets stationnements et taxis ont quant à eux reçu des notes de 87,7 % et de 88,2 % respectivement.

11 548

billets reçus via le formulaire de la plateforme YULsatisfaction

70 % concernaient des demandes d'information
21 % faisaient part d'insatisfactions

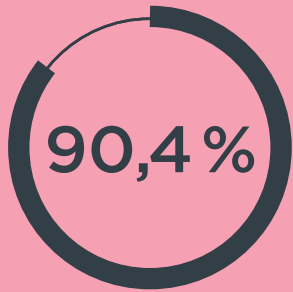
YULchat

38 588 discussions instantanées



Temps moyen d'attente de 79 secondes

Taux de satisfaction par rapport aux agents qui gèrent le clavardage



Développement immobilier

L'année 2024 aura été marquée par le lancement de plusieurs initiatives et projets qui influenceront les occasions de développement des sites aéroportuaires de YUL et de YMX au cours des prochaines années.

À YMX, la présence d'Airbus continue de générer de nombreuses retombées positives avec notamment deux projets majeurs livrés au cours de l'année en lien avec le programme du A220. Le centre de livraison Airbus – d'une superficie de 4 460 m² – ainsi que le Centre d'excellence A220 d'Avianor – d'une superficie de 9 750 m² – ont en effet tous les deux été mis en opération en 2024. Grâce au soutien du Fonds national des corridors commerciaux du gouvernement du Canada, ADM a d'ailleurs investi à la hauteur de 10 millions de dollars dans des infrastructures essentielles sur son site, notamment la réorganisation des accès au tablier avec

la création d'une nouvelle route, mais aussi la construction d'un tablier et d'une rampe d'accès afin de relier le Centre d'excellence au tablier principal.

Cette nouvelle construction aura, dans un premier temps, contribué à l'attrait de l'implantation du centre de livraison sur le site de YMX, mais aussi permis d'accueillir un plus grand nombre d'aéronefs.

D'autres projets en cours de développement pour YMX ont également été annoncés durant l'année. Tout d'abord, la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM) y construira un nouveau centre d'avitaillement pour desservir les différents partenaires de la communauté, témoignant par le fait même de la vitalité des activités aéronautiques en cours sur le site. Puis, l'entreprise L3Harris, un partenaire de longue date bien installé à l'Aérocité, s'est vu confier l'important programme de maintenance des chasseurs de cinquième génération F-35 récemment acquis par le gouvernement du Canada, ce qui permettra le maintien et la création d'emplois spécialisés.

La fin de l'année s'est également terminée en grand avec l'acquisition d'un édifice sur le site de l'Aérocité afin de le convertir en un tout nouveau centre d'innovation en aérospatiale. Ce bâtiment de plus de 17 925 m², à la fine pointe de la technologie, permettra ainsi d'accélérer le déploiement dans la nouvelle zone d'innovation à YMX, en plus d'offrir à différents partenaires institutionnels et gouvernementaux de l'écosystème, aux institutions académiques et de formation ainsi qu'à des chercheurs et à des étudiants un accès à des espaces et à des équipements de qualité pour des activités de recherche et de développement.

Du côté de YUL, les premières étapes pour la livraison du Plan de vol 2028 se sont amorcées avec notamment le déménagement de certains locataires dans l'aérogare afin de répondre à des besoins spécifiques. Ce type d'actions devrait d'ailleurs s'accélérer au cours des prochaines années afin de s'arrimer aux grands projets d'infrastructure d'ADM.



Infrastructures aéroportuaires

YUL Aéroport international Montréal-Trudeau

L’année 2024 aura été marquée par le dévoilement du « Plan de 2028 : pour un YUL plus accessible et connecté », dans lequel il est question des projets qui seront déployés au cours des prochaines années sur le site aéroportuaire afin de permettre un accueil adéquat des usagers dans un contexte de croissance soutenue.

Alors qu’ADM s’est en ce sens engagée à livrer une ambitieuse feuille de route de projets pour assurer la mise à niveau et le développement de ses infrastructures, l’organisation a également procédé en cours d’année à la mise en place de différents bureaux de projets spécifiques afin d’assurer une réalisation efficace et efficiente de ces derniers. Des équipes ont ainsi été créées pour les projets de construction d’une jetée satellite, d’amélioration des accès au site aéroportuaire (côté ville) ainsi que d’ajout d’un système de manutention et d’entreposage de bagages. Ces bureaux de projets se sont ainsi ajoutés à celui consacré à la future station du REM à YUL.

Plusieurs projets ont donc été entrepris ou réalisés à YUL afin de répondre aux besoins opérationnels du site aéroportuaire. En 2024, les équipes de construction, d’architecture et d’ingénierie d’ADM ont notamment :

Côté ville :

- Mis en service le nouveau stationnement de proximité P4, qui propose plus de 2 800 places de stationnement réparties sur quatre étages et un système de guidage vers les places disponibles. Le premier niveau du P4 aura également servi de débarcadère express lors de la saison estivale, avec un service de navette et un temps de parcours vers l’aérogare de cinq minutes. Il s’agit

également de la première construction sur le site de YUL visant une certification Envision – soit une certification environnementale et sociale destinée aux infrastructures – alors qu’ADM y a intégré notamment de nouvelles technologies, des panneaux solaires et des toitures végétalisées.

- Poursuivi les travaux dans le projet de la future station Aéroport du REM en tout respect de l’échéancier et du budget prévu par ADM. En cours d’année, les équipes ont continué l’installation des ancrages permanents, de la membrane d’étanchéité ainsi que les travaux de bétonnage dans la tranchée et les faisceaux. Au 31 décembre 2024, les travaux dans la tranchée ont avancé à 75 %. Le tunnel Sud de la station a également été terminé, alors que le tunnel Nord et la caverne sont terminés à 90 %. Les cages d’ascenseur Ouest, quant à elles, ont atteint le niveau du sol, ce qui aura nécessité 13 coulées de béton de plus de 2,9 mètres de hauteur et 1 800 m³ de béton. Enfin, 50 % des planchers des étages techniques au sud de la tranchée ont été achevés, ce qui aura nécessité l’installation de poutres préfabriquées de 21 mètres de longueur, pesant chacune 60 000 livres – une opération d’autant plus délicate alors que chaque plancher requiert 28 poutres et nécessite l’utilisation d’une grue de 450 tonnes.



Dans l’aérogare :

- Commencé les travaux dans la salle à bagages domestique et internationale afin d’augmenter la capacité d’induction des bagages OSS (One-Stop Security ou sûreté à guichet unique), en plus de réduire le temps de traitement de ces derniers. Les travaux devraient être terminés à l’été 2025. Le concept de sûreté à guichet unique vise principalement à accélérer le flux des passagers et des bagages en correspondance vers leurs destinations ultérieures en éliminant la duplication inutile des contrôles de sûreté.
- Terminé la planification pour le remplacement de quatre machines à rayons X dans la salle à bagages pour les bagages hors norme, dans le secteur des départs domestiques et internationaux. L’ajout d’une machine à rayons X dans la salle à bagages du côté des installations des départs vers les États-Unis a également été finalisé à la fin de l’année 2024.
- Lancé un appel d’offres pour l’installation des 6^e et 7^e équipements de détection d’explosif (CTX) dans la salle à bagages domestique et internationale, ce qui aura permis le début des travaux en janvier 2025.

Côté air :

- Achievé les travaux de réhabilitation de la piste 06D-24G. En plus de la reconstruction de la fondation, le projet aura nécessité la réfection du réseau de drainage, la mise à jour des systèmes électriques et le coulage de nouvelles dalles de béton sur les 750 premiers mètres de la piste. À ceci s’est ajouté l’agrandissement de la baie d’attente, la reconstruction de la voie de circulation Roméo et le prolongement de la piste de 300 pieds vers l’Est. La baie d’attente - qui est désormais réaménagée en deux voix distinctes - permet ainsi d’accueillir deux aéronefs d’une envergure de 52 à 65 mètres, en parallèle, assurant du même coup la capacité maximale de la piste au décollage. Enfin, tous les équipements électriques ont été mis à

jour avec les plus récentes technologies, notamment avec l’installation de feux d’approche au DEL – soit une première à YUL – et de nouveaux instruments d’aide à la navigation ont été installés. Notons que près de 37 000 tonnes de pierre auront également été concassées sur place à partir des dalles existantes de l’ancienne piste.

Les travaux, qui se seront échelonnés du 25 mars au 15 novembre, auront ainsi nécessité l’installation sur le site aéroportuaire d’une usine à béton et d’un laboratoire de test, tout en s’assurant de la gestion et du maintien de la capacité aéroportuaire alors que la piste aura été fermée pendant plus d’un mois et que YUL aura été obligé d’opérer en contexte de piste unique. Enfin, la réhabilitation de la piste 06D-24G permettra ainsi d’assurer la sécurité des usagers avec une infrastructure dont la durée de vie sera d’au minimum 25 ans.

- Procédé à l’optimisation de la jetée transfrontalière, d’une part en reconfigurant les barrières 72 et 73, mais aussi en réaménageant le secteur d’arrivée entre les barrières 83 et 85. Ces projets, qui visaient en priorité les opérations d’embarquement et de débarquement des passagers, auront ainsi permis de générer de la flexibilité aux barrières 72 et 73 en permettant d’utiliser ces dernières aussi bien pour le transfrontalier que l’international. Le réaménagement du secteur des arrivées avec l’agrandissement et l’ajout de nouvelles portes aura permis, quant à lui, d’accélérer le processus de débarquement. Mises en place pour la saison estivale, ces solutions auront ainsi permis de soulager les équipes opérationnelles, et ce, sans investissement majeur.



YMX Aérocité internationale de Mirabel

Du côté de YMX, en plus des travaux habituels et d’entretien du site et des installations, les équipes d’ADM ont :

- Réorganisé les accès au tablier avec la création d’une nouvelle route, mais également d’un nouveau tablier et d’une rampe d’accès afin de relier le Centre d’excellence du A220 d’Avianor au tablier principal. Livré à la fin de l’année 2024, ce projet a été possible grâce au soutien du Fonds national des corridors commerciaux du gouvernement du Canada et avec la grande collaboration des équipes d’ADM et celles d’Avianor et de ses partenaires.
- Signé un contrat de conception, de construction, d’opération et d’entretien d’un nouveau centre de dégivrage, en plus de la réhabilitation du tablier de dégivrage de YMX. Ce contrat mènera à différents travaux qui seront réalisés en 2025 et en 2026 afin de bonifier la capacité opérationnelle du centre de dégivrage, en plus d’assurer la conformité environnementale des installations. Parmi ces travaux, notons la remise en service et l’agrandissement de la baie nord de dégivrage actuelle, l’installation d’un système de recyclage du glycol ainsi que la construction d’un nouveau bâtiment administratif et d’un garage d’entretien au pied de la tour de NAV CANADA.
- Amélioré la couverture caméra du site aéroportuaire par l’ajout de trois caméras sur la tour de NAV CANADA, permettant ainsi de mieux suivre et documenter tout incident en zone réglementée ou sur l’une ou l’autre des deux pistes.
- Effectué une réfection complète de la conduite sanitaire principale construite dans les années 70, afin de relier le site de YMX à l’usine d’épuration des eaux de Saint-Canut. Ce projet de maintien a ainsi permis d’assurer l’étanchéité

de la conduite, en plus de prolonger sa durée de vie.

- Remplacé l’automate permettant de contrôler la génératrice du Centre de distribution électrique Bravo afin d’améliorer la fiabilité du système.

Planification aéroportuaire à YUL

Côté ville :

En 2024, du côté ville, ADM a continué de raffiner son programme Accès, qui vise l’amélioration des accès au site aéroportuaire par la construction de nouvelles installations multimodales avec une première phase se terminant en 2028 et une deuxième, en 2035. Ce programme viendra ainsi améliorer les infrastructures côté ville, notamment les débarcadères et les stationnements de proximité, et donnera lieu à la construction d’un bâtiment d’interface reliant la future station YUL-Aéroport-Montréal-Trudeau du REM à l’aérogare ainsi qu’un nouveau stationnement étagé et des aires d’attente pour les véhicules professionnels.

En cours d’année, plusieurs actions ont ainsi été entamées, avec notamment la poursuite de la première phase de planification du programme, qui inclura la reconfiguration des routes d’accès vers l’aérogare et la construction de nouveaux stationnements et débarcadères, comme annoncé dans le [Plan de vol 2028](#). La conception détaillée de la première phase des travaux de construction des routes a de plus commencé et ceux-ci débiteront au début de l’été 2025, en même temps que le déploiement des mesures d’atténuation qui y sont associées.

Des mesures de mitigation ont en effet été planifiées, notamment pour les grandes phases de construction du programme, mais aussi pour la saison estivale 2025. L’objectif de celles-ci est de maintenir l’accès à YUL pour les usagers durant la période de travaux.

La planification de la déconstruction du stationnement étagé a également été amorcée en cours d’année. Celle-ci est nécessaire afin de permettre la construction des futurs débarcadères. Il est prévu qu’en 2025, la conception détaillée du reste des travaux routiers se poursuivra alors que la conception de la reconstruction

du stationnement étagé et des futurs débarcadères sera, quant à elle, entamée.

Côté air :

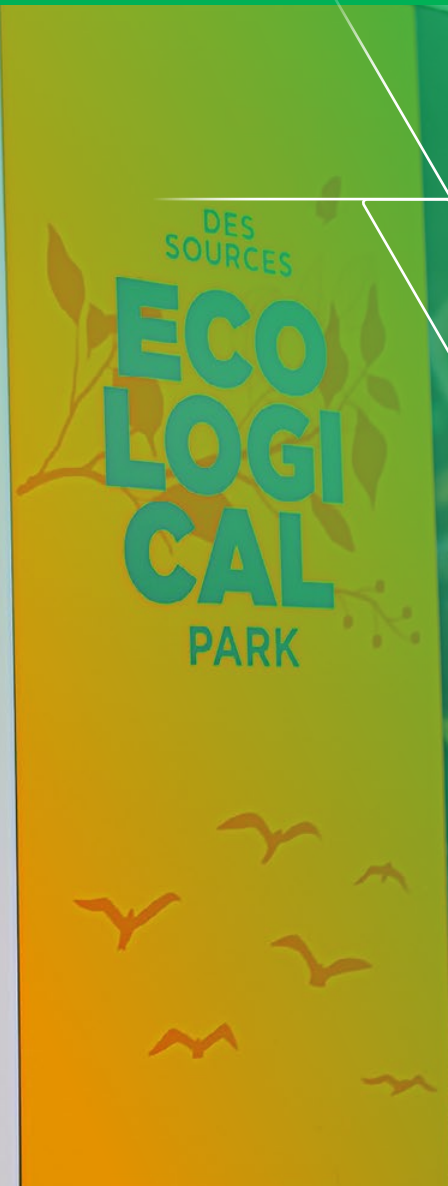
En ce qui concerne le côté air, dans une perspective d’optimisation des ressources et des infrastructures existantes, un important plan de développement a débuté en 2024 afin de permettre au site de YUL de soutenir adéquatement la croissance et de servir davantage de passagers.

Ce plan de développement comprend ainsi une feuille de route bien précise afin d’assurer une capacité et une flexibilité opérationnelle suffisantes dans les prochaines années à YUL, avec notamment l’augmentation de la capacité de l’aérogare, y compris une nouvelle jetée satellite, de nouvelles portes d’embarquement, mais aussi l’amélioration et l’extension des infrastructures côté pistes avec le développement de nouvelles aires de trafic, un nouveau système de voies de circulation ainsi que de nouveaux tunnels et des routes de service pour soutenir les opérations au sol et améliorer la connectivité au sein de l’aéroport.

La conception de ce plan de développement, visant à préserver l’efficacité et la compétitivité de l’aéroport, se poursuivra tout au long de l’année 2025.

Rapport de durabilité

YUL
EX



Engagement et vision d’ADM

La démarche de durabilité amorcée chez ADM est en constante évolution et en 2024, ADM a continué de s’engager afin de réduire l’impact de ses activités.

Dans un premier temps, dans un souci de transparence envers le grand public, ADM a poursuivi son exercice de reddition de compte en publiant un quatrième Rapport de durabilité s’inspirant des normes GRI (Global Reporting Initiative) et son troisième rapport de divulgation des informations en lien avec les changements climatiques. Quatorze thèmes aux volets environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) ont été retenus pour déterminer les indicateurs de divulgation des informations au sein de l’index

du contenu GRI, qui se trouve dans le présent document. Onze de ceux-ci ont été identifiés à partir de la matrice de matérialité qui permet de visualiser les enjeux de durabilité à prioriser par l’organisation et sur lesquels ses parties prenantes souhaitent qu’elle divulgue de l’information. En plus de ces thèmes matériels propres à ses activités, ADM a choisi de retenir dans cette divulgation trois indicateurs supplémentaires spécifiques au secteur des exploitants d’aéroports qui ne sont pas couverts par les thèmes ESG prioritaires relevés.

En tant qu’organisation issue et à l’écoute de sa communauté, ADM a également poursuivi l’atteinte de ses cibles et de ses objectifs, tels qu’établis dans son Plan de durabilité 1.0, notamment en ce qui concerne la santé-sécurité des employés, la gestion optimale

des matières résiduelles, la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et l’optimisation du service à la clientèle.

De façon à bien sensibiliser l’ensemble des forces vives de l’organisation autour de la question de la durabilité, un comité d’ADM composé de plusieurs collaborateurs internes qui se penchent sur des sujets liés aux engagements de l’organisation en la matière et discutent à intégrer ces principes aux pratiques d’ADM. En 2024, dans le cadre de ces rencontres trimestrielles, les participants ont ainsi assisté à différentes présentations, dont certaines d’intervenants externes, portant sur l’accessibilité, l’empreinte numérique et la stratégie d’engagement communautaire.



Protection de l'environnement

Qualité des eaux

ADM s'assure d'effectuer une gestion des eaux avec des mesures préventives en place, tant sur le site de YUL que celui de YMX, et qui protègent les cours d'eau des activités à risque.

Chaque site possède un centre spécifique aux opérations de dégivrage des aéronefs en plus des séparateurs d'hydrocarbures, dont sept à YUL et trois à YMX.

Les incidents environnementaux sont compilés, analysés et un suivi est promptement effectué auprès des responsables. Lors de déversements, des actions sont immédiatement prises afin de faire cesser ces derniers, de récupérer et de rétablir les lieux affectés.

Un suivi de la qualité de l'eau est aussi réalisé régulièrement pour chacun des cours d'eau se trouvant sur les sites. L'eau est échantillonnée, conformément au *Guide d'échantillonnage à des fins d'analyses environnementales* du Centre d'expertise en analyse environnementale du Québec.



Émissions de gaz à effet de serre

ADM a poursuivi en cours d’année l’atteinte des cibles et des objectifs qu’elle s’est fixés dans sa feuille de route afin de devenir notamment zéro émission nette (ZEN) d’ici 2040. L’organisation a en effet pris l’engagement de faire sa part dans la transition vers une industrie ZEN et durable, avec entre autres la mise en œuvre de différentes mesures de réduction des GES.

S’articulant principalement autour de l’efficacité énergétique des bâtiments et l’électrification des transports, notons les actions suivantes :

- L’utilisation du gaz naturel renouvelable pour alimenter les chaudières qui servent à chauffer le bâtiment principal de l’aérogare à YUL. En 2024, ce sont un peu plus de 335 000 m³ de gaz naturel renouvelable (GNR), produit à partir de déchets organiques, qui ont été achetés.
- La poursuite de la stratégie de délestage de la charge électrique dans le cadre d’une participation au Programme de gestion de la demande de puissance d’Hydro-Québec. En vertu de ce programme, ADM bénéficie d’un crédit en contrepartie d’une réduction de la demande d’appel de puissance électrique en périodes de pointe hivernale. Une nouvelle séquence de contrôle a également été ajoutée afin de maintenir l’opération des deux chauffe-eaux électriques pendant l’hiver tout en ayant l’option de les délester pendant les périodes de pointe, dans le cadre de ce même programme.
- Le partenariat avec la Société de financement et d’accompagnement en performance énergétique (SOFIAC) aura permis la réalisation d’une étude de faisabilité détaillée et l’identification des mesures et des projets permettant une réduction de gaz à effet de serre et de consommation énergétique. L’implantation de certaines des mesures identifiées a débuté en cours d’année – telles que la conversion des lumières au DEL

ainsi que l’acquisition d’une chaudière électrique destinée à fonctionner à l’extérieur des heures de pointe – et plusieurs autres mesures suivront en 2025.

- La signature d’un partenariat avec l’Université Concordia pour la réalisation de projets visant la décarbonation de bâtiments centrée sur l’occupation des espaces.
- Afin de mieux gérer l’apport de lumière naturelle dans les espaces de l’aérogare, ADM a revu la programmation des rideaux motorisés dans le but d’optimiser leur ouverture lors de moments opportuns de la journée. Débutée en 2022, cette initiative a continué en 2024 et il est prévu que de nouveaux secteurs de l’aérogare emboîtent le pas. La transition de l’éclairage intérieur vers des appareils d’éclairage au DEL s’est aussi poursuivie en 2024.
- La poursuite du projet pilote sur l’utilisation de carburants alternatifs pour les flottes de véhicules lourds à YMX et à YUL avec du diesel renouvelable, aussi bien en été qu’en hiver. ADM a ainsi utilisé environ 30 000 litres de diesel renouvelable RD40 dans sa flotte à YUL et 2 000 litres du même produit à YMX.

ADM adhère également depuis 2019 à l’initiative EV100, lancée par l’organisation non gouvernementale internationale The Climate Group et qui vise à accélérer l’adoption des véhicules électriques au sein des entreprises. ADM a ainsi pris l’engagement de faire passer à 100 % la proportion de ses véhicules légers à des véhicules électriques ou hybrides branchables d’ici 2030. En 2024, ADM a fait l’acquisition de 4 véhicules légers électriques ou hybrides branchables. Ainsi, 21 des 111 véhicules que compte présentement son parc sont électriques ou hybrides branchables.

Enfin, la feuille de route d’ADM comprend également des mesures afin d’aider ses partenaires, ses passagers et les employés de ses communautés aéroportuaires à réduire leurs émissions de GES.

En 2024, elle aura notamment procédé à l’installation de 32 bornes de recharge côté air pour les véhicules de support des manutentionnaires ainsi que de 4 bornes de recharge pour la flotte de taxis électriques desservant YUL, en plus de participer à différents projets :

- ADM est membre du Conseil canadien de carburants d’aviation durables (C-SAF) ainsi que du consortium Groupe International SAF+, qui travaille à mettre sur le marché une alternative au kérosène fossile ayant une faible teneur en carbone.
- Dans le cadre d’un partenariat avec Airbus et ZéroAvia, trois protocoles d’accord ont été signés avec les trois aéroports les plus fréquentés du Canada, soit YUL, l’aéroport international Pearson de Toronto et l’aéroport international de Vancouver afin d’étudier la faisabilité d’une infrastructure d’hydrogène dans les aéroports canadiens.
- ADM s’est jointe au consortium H2CANADAENVOL, une société fédérale à but non lucratif, qui vise à positionner le Canada en tant que leader des technologies propres en mettant notamment sur pied une plateforme de recherche sur la propulsion à hydrogène et électrique – dont les systèmes de propulsion à hydrogène électrique – afin d’en accélérer la commercialisation.

Finalement, mentionnons qu’ADM s’implique auprès du Partenariat Climat Montréal, une initiative indépendante qui vise à mobiliser les acteurs clés de la collectivité montréalaise pour contribuer à réduire les émissions de GES de 55 % d’ici 2030 et mettre la métropole sur la voie de la carboneutralité d’ici 2050. Par ailleurs, ADM a rejoint en 2024 le Défi carboneutre du ministère de l’Environnement et du Changement climatique grâce aux cibles et aux objectifs de sa feuille de route. L’organisation fait désormais partie des 260 entreprises engagées dans le Défi carboneutre, qui encourage ces dernières à élaborer et à mettre en œuvre des plans crédibles et efficaces pour faire passer leurs installations et leurs activités à la carboneutralité d’ici 2050.

Gestion des matières résiduelles

En 2024, ADM a poursuivi ses efforts pour améliorer la performance de ses installations relativement à la récupération des matières résiduelles.

Plus précisément, elle a :

- Détourné 68 % de ses matières résiduelles, ce qui représente une amélioration majeure par rapport à sa performance de 2023, qui était alors de 54 %. Ces résultats ont été notés malgré une augmentation de tonnage de matières résiduelles triées de 408,32 kg due à la croissance du nombre de passagers. Mises en relation, les données démontrent en effet une légère tendance vers la hausse avec 161 kg de matières résiduelles pour 1 000 passagers, comparativement à 152 kg pour ce même ratio en 2023.
- Déployé près de 27 670 heures de tri dans les salles de compacteurs situés dans l'aérogare. En allouant près de 6 624 heures de travail de plus que l'année dernière, les techniciens ont ainsi pu trier davantage de sacs et réduire par le fait même de 342,35 tonnes le nombre de matières envoyées à l'enfouissement.
- Effectué des dons à des organismes, tels que 31,15 tonnes de denrées alimentaires au Chaînon, 26,74 tonnes de produits divers – produits d'hygiène, vêtements, vaisselle, mobilier et accessoires de bureau – donnés à divers organismes, tels que le Chaînon et Mon Nouveau Bercail, en plus de 2 781,4 kg d'équipements informatiques à Insertech.
- Détourné de l'enfouissement de l'équipement désuet en vendant, au profit de Centraide, 1 340,37 kg de cuivre à l'entreprise American Iron and Metal, et 11 GPUs (Ground Power Unit) à reconditionner à Patlon, qui gère les ventes au Canada pour le compte de fabricants internationaux sur les marchés aérospatial et militaire.

Dans une optique d'amélioration continue, les équipes d'ADM ont aussi consacré une partie de l'année à rechercher et à mettre en œuvre des initiatives pour améliorer le taux de diversion des matières résiduelles, y compris :

- Des audits réalisés dans 25 % des cuisines de concessions alimentaires à YUL permettant d'identifier des solutions facilitant le tri à la source ainsi que des vérifications sur le terrain de façon périodique pour s'assurer du respect de la directive d'ADM sur la distribution des articles à usage unique.
- La création d'une formation offerte aux opérateurs des concessions sur les bonnes pratiques de tri et sur les objectifs de durabilité de l'organisation.
- La conception et la diffusion d'une capsule vidéo en ligne, avec le soutien de Jour de la Terre, pour sensibiliser les employés des concessions sur les bonnes pratiques de tri.
- L'impression d'étiquettes uniformes pour l'identification des bacs de collecte des matières résiduelles dans les concessions alimentaires, en plus de la distribution d'un aide-mémoire dans les cuisines des concessions pour améliorer la performance de tri avant que la matière n'arrive aux salles des compacteurs.
- La remise d'un prix Environnement dans le cadre du gala de reconnaissance YULstar, permettant de reconnaître les efforts entrepris par les concessionnaires au sein de l'aérogare. Pour cette deuxième édition, c'est le détaillant Groupe Dayane, opérant les concessions Ryu et Livia, qui s'est démarqué.

27 670 heures de tri dans les salles de compacteurs



68 % de détournement de ses matières résiduelles comparativement à 54 % en 2023

Dons à de multiples organismes

2 781,4 kg d'équipements informatiques

31,15 tonnes de denrées alimentaires

26,74 tonnes de produits divers – d'hygiène, vêtements, mobilier et accessoires de bureau

Biodiversité et verdissement

En 2024, ADM a continué de bonifier le verdissement de ses installations, en plus d’entreprendre différentes initiatives sur ses sites, avec :

- L’installation de ruches mellifères sur les sites de YUL et de YMX, en collaboration avec la coopérative de solidarité Polliflora. La moitié de la récolte a été prise en charge par la coopérative pour de la vente et de la distribution dans les banques alimentaires de la région. ADM, quant à elle, a récupéré une centaine de pots de miel pour chacun de ses sites aéroportuaires pour ensuite les vendre dans le cadre de sa campagne annuelle au profit de l’organisme Centraide.
- Afin d’assurer une saine gestion de ses sols et de lutter contre la propagation des espèces végétales exotiques envahissantes (EVEE) sur son territoire, ADM a réalisé un inventaire des EVEE sur la totalité du secteur du futur programme visant l’amélioration de l’accès au site aéroportuaire de YUL. Des méthodes de mitigation appropriées pourront ainsi être déployées lors de la tenue de travaux dans les secteurs colonisés. ADM, en collaboration avec l’OBNL Nature-Action Québec, a également réalisé une intervention de lutte aux EVEE sur le territoire du parc écologique des Sources. L’opération aura alors permis de retirer près de 14 400 plants de nerprun sur une surface d’environ 22 500 m², soit environ 5 % de la superficie totale du parc écologique.
- Le développement d’exigences internes en matière de verdissement à YUL, du côté ville, afin de maximiser le verdissement, d’augmenter la biodiversité et de réduire les îlots de chaleur. Ces nouvelles exigences impliquent ainsi des aménagements le long des artères, dans les stationnements et dans le cadre de nouveaux développements.

- L’inventaire des arbres à YUL, du côté ville, a aussi été effectué afin d’orienter les futurs projets de plantation et d’assurer une forêt urbaine adaptée et résiliente.

Finalement, ADM a aussi participé au financement d’un projet de plantation au cégep Vanier, organisé par la SOVERDI. La contribution d’ADM a ainsi permis à l’OBNL de planter 84 arbres et 56 arbustes, en plus de permettre la participation d’élèves des écoles primaires du secteur.

Adaptation aux changements climatiques

Un des aspects de l’adaptation aux changements climatiques est l’utilisation des prévisions climatiques afin d’assurer une conception qui maximise la résilience des infrastructures face aux futurs événements météorologiques extrêmes. Ainsi, les équipes d’ADM ont révisé en 2024 les prévisions d’événements de pluies à l’aide des derniers scénarios d’émission de GES du GIEC, soit le groupe d’experts intergouvernemental sur l’évolution du climat, afin d’augmenter la résilience de son réseau de gestion des eaux pluviales.

Projets de développement et permis aux locataires

Tous les projets de développement proposés sur les sites de YUL et de YMX font l’objet d’une révision par un professionnel en environnement afin de s’assurer que ceux-ci respectent la réglementation environnementale et intègrent les exigences d’ADM en matière de développement durable et de protection des milieux, tant sur le plan de la conception que celui des activités de construction.

En 2024, la direction conformité environnementale d’ADM a ainsi :

- Évalué 59 demandes de permis pour des projets réalisés par ses locataires.
- Procédé à l’évaluation des effets environnementaux de neuf projets assujettis à la *Loi sur l’évaluation d’impact* (LEI), dont trois à YMX et six à YUL.
- Inscrit tous les projets assujettis à la LEI sur le Registre canadien d’évaluation d’impact, tel que prescrit par l’Agence d’évaluation d’impact du Canada.

Des études écologiques sont réalisées pour les projets dont l’implantation vise un lieu non aménagé sur les sites aéroportuaires, dans le but de répertorier la présence d’espèces à statut, de milieux hydriques et humides, d’oiseaux migrateurs, de poissons, ou tout autre enjeu environnemental, puis de mettre en place les mesures d’atténuation requises. Dans certains cas, des mesures de compensation pour les espèces à statut particulier sont mises en place.

Prix et reconnaissances

- Prix **Airports Going Green** de l’American Association of Airport Executives pour la mise en œuvre de la directive sur les articles à usage unique dans l’aérogare, à YUL. Ce prix reconnaît l’approche novatrice et collaborative d’ADM en termes de gestion des matières résiduelles. Cette dernière sert d’ailleurs d’exemple pour d’autres aéroports à travers l’Amérique du Nord.
- **Mention honorable** de l’Airports Council International North-America dans le cadre des Environmental Achievement Awards 2024 pour cette même directive sur les articles à usage unique.
- Prix **Amélioration de la performance énergétique** dans la catégorie Service à la population, dans le cadre du Défi Énergie en Immobilier 2.0 de Boma Québec.
- Prix dans la **catégorie Démarche interentreprises** et le **prix Coup de cœur du public**, lors des prix Leaders en mobilité durable, pour la navette YMX Express, soit le tout premier projet de transport collectif sur le site de YMX.



Responsabilité sociale

Capital humain

Cette année, de grandes réalisations n'auraient jamais été possibles sans l'engagement et les efforts remarquables de l'ensemble des employés de l'organisation. L'équipe Capital humain a ainsi continué de déployer des efforts et des actions créatives afin de placer l'expérience employé et gestionnaire au cœur de ses priorités et de ses stratégies. Ces efforts ont mené à la mise en œuvre de nombreuses initiatives visant à maintenir et à améliorer le bien-être des talents, notamment la planification de la relève, l'élaboration de plans de développement professionnel personnalisés, les programmes de reconnaissance et de leadership ainsi que des forums de consultation et d'implication. Celles-ci ont joué un rôle clé dans la mobilisation et la passion qui animent les équipes d'ADM. C'est d'ailleurs avec un taux d'engagement de 86 %, un record organisationnel, que les employés ont exprimé leur passion continue pour ADM.

Gestion et acquisition des talents

L'équipe Acquisition de talents a déployé plusieurs initiatives en 2024 pour accompagner la croissance de l'organisation et optimiser la performance du recrutement. Celle-ci a joué un rôle clé en contribuant à l'embauche de 191 postes, toutes catégories confondues.

- Un poste de directrice adjointe Stratégies talents a été créé pour renforcer l'adoption des meilleures pratiques du marché et assurer une gestion de proximité au sein de l'équipe.
- Une révision du processus d'acquisition de talents a permis d'améliorer le recrutement des employés saisonniers dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre en adaptant les indicateurs de performance et les délais de réponse. La mise en place d'un processus d'accueil formel auprès des employés saisonniers aura également permis d'améliorer l'expérience candidat pour favoriser la rétention des talents.

- L'implantation du module « Onboarding » dans le système d'information sur les ressources humaines (SIRH) a optimisé l'expérience candidat et gestionnaire dans le cadre de l'embauche de nouvelles ressources, garantissant une meilleure confidentialité des données sensibles lors de l'embauche administrative.
- Dans la continuité du développement de la marque employeur « Né.e pour ADM » au cours des dernières années, et afin de faire adhérer les talents envers la proposition de valeur employé (PVE), un dévoilement officiel a été organisé dans le cadre de la Fête du printemps, une activité d'entreprise visant à reconnaître la contribution de l'ensemble des employés.

De nouvelles initiatives ont également permis de diversifier les stratégies d'attraction de talents, ciblant davantage une participation à différentes foires de l'emploi dédiées aux métiers niches de l'organisation, telles que l'Association québécoise du transport aérien. Encore une fois cette année, les actions relatives à l'équité et à la diversité auront permis à l'organisation d'obtenir une attestation du gouvernement fédéral en la matière.

Finalement, les efforts relatifs à la qualité des embauches et au déploiement de la phase deux de la revue du programme d'accueil et d'intégration ayant pour objectif une intégration encore plus personnalisée et adaptée à chacun des nouveaux employés a porté fruit, avec un taux de roulement volontaire des employés en poste depuis moins de 24 mois établi à 1,79 %, soit le taux le plus bas jamais enregistré pour l'organisation. Chez ADM, chaque employé est recruté avec minutie afin d'assurer le succès de sa réussite et de son épanouissement professionnel.



Relations de travail

ADM et l’Unité des gestionnaires de premier niveau ont finalisé le renouvellement de la convention collective, laquelle était échue au 31 décembre 2023. Au moment de publier ces lignes, les parties ont ainsi convenu d’une entente de principe pour une durée de six ans grâce à des relations de travail basées sur la collaboration et la recherche de solutions. Celle-ci viendrait ainsi à échéance le 31 décembre 2029.

ADM a également développé un parcours de formation interne destiné aux gestionnaires afin d’uniformiser les pratiques de gestion et d’accroître leurs connaissances en matière de relations de travail, garantissant alors une saine gestion des relations de travail.

Fidèle à ses habitudes, ADM mise sur le partenariat patronal-syndical, avec lequel elle continue de bâtir, année après année, et ce, afin d’atteindre des objectifs communs et de travailler conjointement au succès collectif des parties impliquées.

Rémunération globale

À l’automne 2023, conformément à la *Loi sur l’équité salariale* pour les entreprises de juridiction fédérale, ADM a procédé à la création d’un comité d’équité salariale représentant tous les groupes d’employés d’ADM. Le comité a tenu plusieurs rencontres au cours de l’année 2024 afin d’effectuer l’ensemble des étapes exigées par la Loi. À la suite de l’obtention d’une extension de délai par la Commissaire jusqu’au 3 mars 2025, le comité a procédé à l’affichage initial du plan d’équité salariale en date du 18 décembre 2024, et ce, pour une durée de 60 jours. Les résultats obtenus au terme de cet exercice démontrent qu’ADM propose une structure de rémunération qui ne génère pas de biais de rémunération fondé sur la prédominance d’un emploi. Ainsi, aucun ajustement salarial n’est requis.

Cette conclusion est notamment le reflet des pratiques de rémunération en place chez ADM, qui a depuis des décennies, une structure de rémunération, de classification des emplois, et des processus de revalidation des conditions de ses employés, y compris des conventions collectives, permettant d’assurer l’équité interne.

Ces structures et pratiques sont à ce jour génératrices de traitement de rémunération non discriminatoire entre postes à prédominance féminine et postes à prédominance masculine de valeur égale.

L’équipe de rémunération d’ADM est constamment à l’affût des dernières tendances afin d’adapter ses régimes de rémunération globale aux besoins des employés. C’est d’ailleurs dans ce contexte que l’offre de régime de retraite à cotisation déterminée a été diversifiée afin de la rendre plus flexible en fonction des besoins des différentes générations. Un portefeuille de placement permettant aux employés de choisir leurs investissements selon leurs priorités personnelles, tout en maintenant un minimum garanti destiné à la retraite, a ainsi été mis en place.

D’autre part, divers balisages de marché ont été conduits avec l’aide de firmes spécialisées dans un objectif d’assurer l’alignement des conditions de travail au marché supérieur.

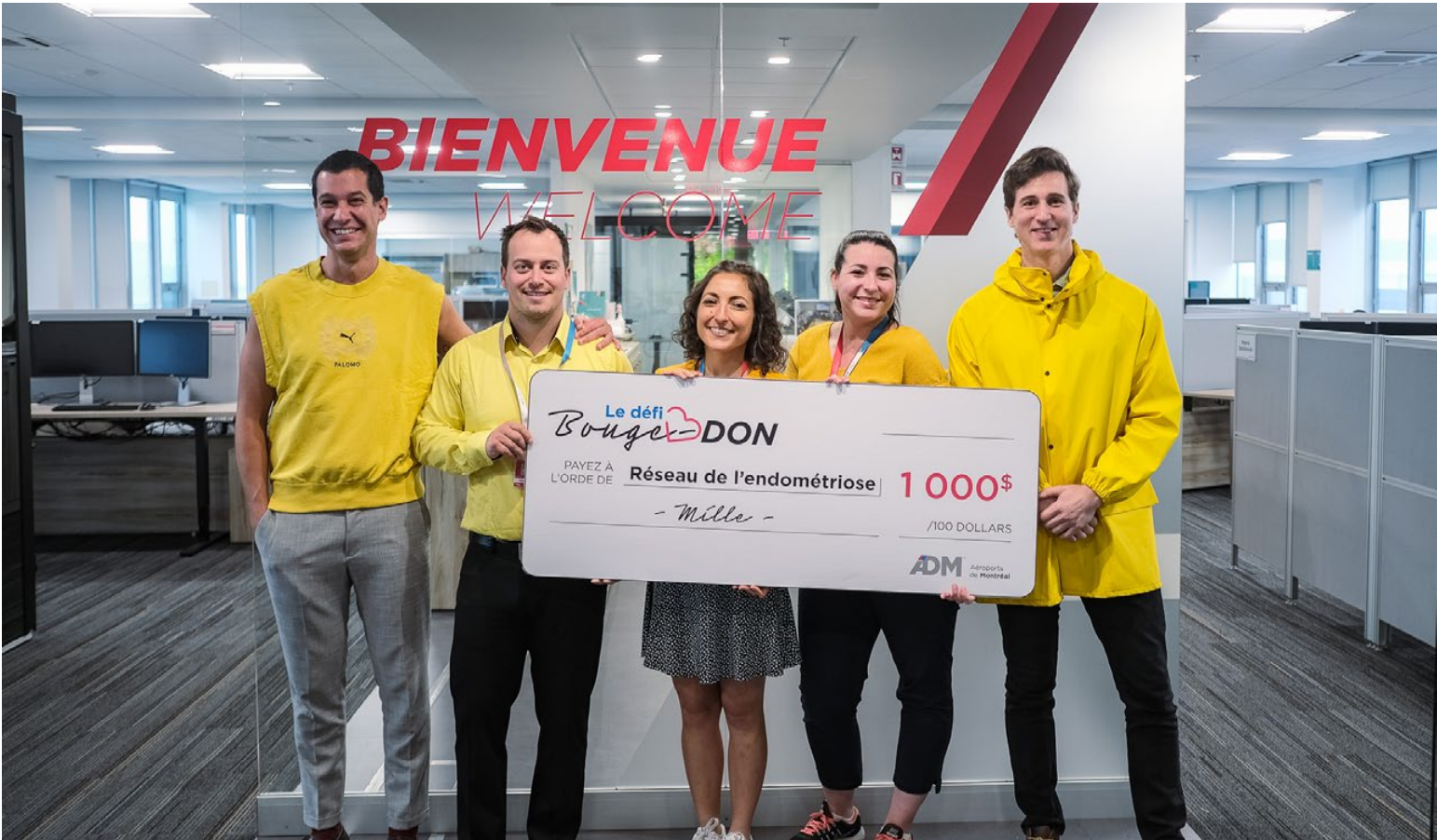


Santé globale

Promouvoir l'importance de la santé globale demeure une priorité pour ADM. La qualité de vie des employés influence non seulement leur travail, mais aussi leur bien-être personnel. Consciente de sa responsabilité sociale, l'organisation s'engage à encourager l'adoption de saines habitudes de vie. À travers son programme *Équilibre*, ADM a déployé plus d'une dizaine d'initiatives tout au long de l'année, abordant divers aspects de la santé : physique, mentale, financière, sociale ainsi que de la santé et sécurité au travail.

En 2024, plusieurs activités ont été mises en place dans le cadre de ce programme et ont rencontré un grand succès. Parmi celles-ci :

- La conférence « **L'art de la reconnaissance** » : Animé par le Dr Serge Marquis, auteur et consultant spécialisé en gestion des stress et des tensions en entreprise. Cette conférence organisée lors du Mois de l'appréciation et de la reconnaissance des employés a sensibilisé plus de 200 d'entre eux à l'importance de la reconnaissance.
- **Mois de la santé du cœur** : Des collègues volontaires se sont réunis pour préparer des collations santé offertes à l'ensemble des employés, afin de les sensibiliser à une alimentation saine et équilibrée. Un tirage a également permis à cinq participants de bénéficier d'un bilan de santé complet.
- **Club de course d'ADM** : En mai, une nouvelle initiative a été lancée pour promouvoir la santé physique, mentale et sociale des employés. Pendant 15 semaines, plusieurs d'entre eux ont participé à des séances de course à pied sous la supervision d'un entraîneur certifié.
- **Défi Bouge-DON** : De retour pour une deuxième année consécutive, ce défi a rassemblé plus de 100 participants. Son objectif était de renforcer les liens entre les employés de différentes directions, de les sensibiliser à l'importance de l'activité physique, de la santé mentale et sociale, ainsi que l'engagement communautaire. À l'issue du défi, les



trois équipes les plus performantes ont eu l'opportunité de remettre des dons à des organismes caritatifs de leur choix : SARA d'Anjou (2 500 \$), Le Phare (1 000\$) et le Réseau de l'endométriose (1 000 \$).

- **Conférence « La réussite, un combat de plusieurs rounds »** : En novembre dernier, la boxeuse professionnelle et récipiendaire de la médaille de l'Assemblée nationale en 2019 ainsi que du prix Maurice-Richard pour son excellence sportive, **Marie-Ève Dicaire**, est venue échanger avec les employés sur la persévérance, la gestion du stress et de la pression de la performance, ainsi que sur l'importance du travail en équipe.

- **Initiatives estivales pour les équipes opérationnelles** : La période estivale, souvent marquée par un fort achalandage, peut être source de stress et de surmenage. ADM a donc déployé des initiatives spécifiques pour soutenir les équipes présentes sur le terrain : dîners pizza, massages sur chaise et distribution de friandises.

Santé et sécurité au travail (SST)

En 2024, ADM a organisé une semaine de la santé et sécurité en mai avec plusieurs initiatives visant à sensibiliser les employés. Parmi celles-ci, des conférences sur la gestion du sommeil et la conciliation travail-famille, des ateliers sur les premiers secours et extincteurs, ainsi que des démonstrations de sécurité et une évaluation ergonomique préventive des postes de travail. Ces activités illustrent l’engagement d’ADM à promouvoir un environnement de travail sécuritaire et à favoriser le bien-être de ses employés.

ADM poursuit ses efforts en matière de prévention en SST dans ses activités régulières. Cette année encore, la fréquence et la gravité des incidents ont diminué par rapport à 2023. De plus, les améliorations apportées aux dossiers de la Commission des normes, de l’équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) au cours des dernières années ont permis une réduction du taux d’imposition applicable pour 2025.

Dans une volonté d’accentuer ses actions en prévention, ADM a renforcé ses interventions de sensibilisation en SST auprès des directions, de ses fournisseurs de services, de ses entrepreneurs et de ses partenaires d’affaires œuvrant sur ses deux sites. Un suivi des aspects SST liés aux projets de construction et de réfection a également été mis en place. Par ailleurs, ADM travaille à accroître sa présence dès la phase de conception des projets afin d’offrir un accompagnement optimal pour résoudre les enjeux SST les plus critiques.

L’importance accordée à la santé et à la sécurité de tous doit dépasser les frontières habituelles et c’est pourquoi ADM s’est donnée comme mission d’élargir et de propager sa culture SST à l’ensemble des intervenants présents sur ses sites. C’est ainsi que diverses actions et initiatives ont été déployées auprès de la communauté aéroportuaire :

- Une communication à grande échelle de l’engagement corporatif en matière de santé sécurité au travail;
- La mise en place d’un programme de SST pour la communauté, lequel indique les critères et spécificités à respecter pour œuvrer sur les sites aéroportuaires;

- La création du Fonds Elias, en mémoire d’un tragique accident survenu à YUL en 2023, à travers lequel les employeurs et les employés peuvent recevoir des montants leur permettant de faciliter la réalisation d’initiatives novatrices pour la prévention des accidents en milieu de travail;
- L’affectation d’un agent de SST dédié à la prévention en milieu de travail au sein de la communauté;
- Une collaboration avec l’Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et en sécurité du travail (IRSST) afin d’étudier différentes alternatives pour réduire les risques en zone de déplacements critiques;
- La formalisation des comités santé sécurité volontaires pour lesquels la participation des principaux employeurs de la communauté aéroportuaire est encouragée.

Il s’agit d’un travail en continu, mais qui a déjà généré des résultats positifs, notamment par une réduction significative du nombre d’incidents survenus en salle à bagages, soit de 8 % (2023) à 4,8 % (2024) sur l’ensemble des signalements, toutes natures confondues.

L’équipe dédiée à la santé sécurité sur les chantiers de construction a également poursuivi son travail, alors que l’ampleur des travaux actuels et à venir leur demande une disponibilité hors du commun et la capacité de traiter des solutions de natures diverses, le tout dans un objectif de responsabilisation et de conscientisation des entrepreneurs et des maîtres d’œuvre présents sur les sites aéroportuaires. Pour 2024, le taux de fréquence avec perte de temps et le taux de gravité sont à la baisse malgré l’augmentation fulgurante de 34 % des heures travaillées sur l’ensemble des chantiers sur le site de YUL.

Enfin, ADM a lancé un processus interne d’analyse et d’amélioration de sa documentation et de ses systèmes SST en vue d’obtenir la certification ISO 45001 (Système de management de la santé et de la sécurité au travail) d’ici la fin de 2026.



Expérience employé

Alors que ses talents sont d’une grande valeur pour ADM, des efforts considérables ont été déployés afin de les retenir au sein de l’organisation, en plus de tirer un maximum de leur expertise. L’objectif est de leur offrir un environnement de travail accueillant, où ils se sentent bien, libres de s’épanouir et de se développer.

En 2023, une revue du processus d’accueil et d’intégration a été réalisée. C’est donc dans une démarche continue et afin d’offrir une expérience complète à l’ensemble des ressources de l’organisation que l’équipe du Capital humain a travaillé sur la phase deux de ce programme.

Des outils visant à sensibiliser les gestionnaires à l’importance de l’accueil et de l’intégration de leurs nouveaux employés, tout en assurant une expérience cohérente et similaire pour tous les nouveaux talents, ont ainsi été mis en place. Cette deuxième phase vient donc consolider l’importance accordée à l’intégration et à la rétention dans un contexte organisationnel de recrutement massif.

Plus spécifiquement, ADM a procédé à :

- La création d’un site de collaboration SharePoint dédié spécifiquement aux gestionnaires, contenant toutes les étapes nécessaires pour assurer une intégration réussie des nouveaux talents.
- Le lancement du nouveau module « Onboarding » dans le SIRH.
- L’élaboration d’un guide d’accueil et d’intégration à l’intention des gestionnaires d’embauche afin de les sensibiliser à l’importance de cette étape dans la rétention des talents et l’expérience employé.
- La création d’outils complémentaires pour faciliter l’adoption des meilleures pratiques dans l’accueil et l’intégration des nouveaux employés.

Des formations sont également prévues afin de partager ces bonnes pratiques avec l’ensemble des gestionnaires.



Enfin, fort du succès obtenu, les demi-journées Capital humain ont été révisées, dans un souci d’amélioration continue. Ces rencontres destinées aux nouveaux employés se tiennent désormais sur une base bimestrielle. Elles abordent différents sujets d’intérêt pour les employés et offrent l’occasion de rencontrer de nouveaux collègues ainsi que les membres de l’équipe Capital humain, contribuant ainsi à renforcer le sentiment d’appartenance.

En 2024, ADM a relancé son programme de gestion de la planification de la main-d’œuvre, un levier stratégique essentiel mis sur pause durant la pandémie, afin de prioriser des enjeux plus critiques pour l’organisation. La reprise de ce programme permet d’anticiper les défis liés à la disponibilité des talents, de sécuriser

les postes clés et d’assurer une continuité organisationnelle robuste. Grâce à l’élaboration d’un plan de relève détaillé pour la haute direction, l’identification des talents à haut potentiel et l’analyse des postes critiques, ADM se dote d’une vision proactive et résiliente en matière de gestion des ressources humaines. Cette approche permet non seulement de réduire les risques associés à la perte de compétences stratégiques, mais aussi de favoriser la rétention et le développement des talents, garantissant ainsi la pérennité, la croissance et la compétitivité de l’organisation. En intégrant des plans de contingence et des actions ciblées, ADM s’inscrit dans une démarche de gestion du capital humain alignée sur les meilleures pratiques du marché.

La reconnaissance

En 2024, le programme PassionNÉ.E pour ADM a continué de mettre en valeur la loyauté et l’engagement des employés. Cette année, 96 employés ont célébré un jalon important de leur carrière au sein de l’organisation. Pour souligner ces accomplissements, cinq événements ont été organisés, lors desquels chaque employé s’est vu remettre une épinglette personnalisée indiquant son nombre d’années de service, en plus de recevoir un mot personnalisé rédigé par leurs proches collaborateurs. En complément, chaque employé a également eu l’occasion de célébrer ce moment marquant avec son équipe lors d’une activité spéciale, en plus de choisir un cadeau symbolique parmi une sélection offerte. Ces moments de reconnaissance ont permis de renforcer le sentiment d’appartenance des employés et de souligner leur rôle essentiel dans la réussite collective d’ADM, tout en favorisant leur motivation, leur engagement et leur fierté à évoluer au sein de l’organisation.

Le développement des compétences

L’année 2024 a été marquée par la consolidation de l’Académie ADM, le programme de formation corporatif lancé en 2023, qui vise à aider les employés à mieux connaître l’organisation, à découvrir ses valeurs, à s’adapter à leur environnement de travail unique, à tisser des liens avec des collègues de différents secteurs et surtout, développer des compétences utiles dans une variété de contextes. Plus spécifiquement, 2024 a favorisé le développement du leadership à travers plusieurs programmes, notamment :

- Le lancement des 4^e et 5^e cohortes du programme *Tout à gagner chez ADM*, composées de 23 gestionnaires récemment arrivés de l’externe ou nouvellement promus. Ce programme vise à sensibiliser les leaders à la culture de gestion de l’organisation et à leur fournir les outils nécessaires leur permettant de se l’approprier.
- L’accueil d’une nouvelle cohorte du programme *GestionA/R*. Axé sur l’analyse des processus et les techniques de résolution de problèmes, ce programme aide les gestionnaires à optimiser la performance de leurs

opérations quotidiennes et à relever les défis spécifiques de la gestion en milieu aéroportuaire.

- Le lancement de deux modules du nouveau programme *ActionA/R*, le premier programme conçu spécialement pour les directeurs d’ADM, axé sur des thématiques définies par la haute direction (équipe performante, plans d’action collaboratifs et engageants). Un troisième module, portant sur la prise de décision, sera déployé au début de l’année 2025.

Enfin, l’Académie ADM a enrichi son offre de formation à la carte avec la mise en place de la plateforme d’apprentissage en ligne *LinkedIn Learning*, qui propose un catalogue d’environ 2 500 cours. Cette plateforme permet aux employés d’accéder à des formations et à un parcours sur une multitude de thèmes, répondant ainsi à leurs intérêts et à leurs aspirations.

Certification Parité 2024

ADM a obtenu la Certification Parité – Bronze 2024 de l’organisme La Gouvernance au Féminin pour une deuxième année consécutive, reconnaissant l’engagement continu de l’organisation envers la diversité, l’équité et l’inclusion et attestant des efforts déployés en fonction d’objectifs clairs et d’actions concrètes.

Cette réalisation est portée par un travail collectif, impliquant la mise en place de politiques et de pratiques favorisant la parité à tous les niveaux de l’entreprise, de l’embauche à la promotion, en passant par le développement des compétences et le mentorat.

ADM demeure déterminée à poursuivre ses efforts pour promouvoir la parité et le développement des femmes au sein de l’organisation et voit la diversité comme une source de richesse et de performance. C’est d’ailleurs dans cette optique qu’une nouvelle collaboration est née avec L’effet A, qui contribue à renforcer le développement des talents féminins au sein de l’organisation et ainsi à favoriser l’émergence de leaders engagées et innovantes.



Environnement de travail

Des travaux majeurs de rénovation et de réaménagement des espaces de travail ont été réalisés de manière à les rendre plus polyvalents et plus accueillants pour les équipes, tout en intégrant davantage la marque employeur Né.e pour ADM dans les lieux physiques. Dans un souci d’efficacité et de fluidité des échanges au sein des équipes naturelles, les espaces ont également été divisés en secteurs assignés par vice-présidence.

Le Flexi-Travail, qui met l’accent sur la souplesse en matière d’organisation du travail, demeure une réalité importante chez ADM. Ce programme est régulièrement réévalué et amélioré, comme cela est le cas depuis son lancement en 2021.

Les Pauses Flexi (service de barista et de jus de fruits) ont continué en 2024, gagnant en popularité. En contexte de travail hybride, cette initiative du programme Équilibre renforce le sentiment d’appartenance des employés chez ADM, tout en offrant un moment de convivialité pour échanger avec des collègues. L’initiative a également contribué à l’intégration réussie de nombreux nouveaux talents ayant joint l’organisation en 2024.

Culture organisationnelle

L’année 2024 marque également le début de la démarche de revitalisation de la culture organisationnelle, une des quatre orientations du plan stratégique 2024-2028 d’ADM, afin de dynamiser la cohésion interne pour dégager des synergies de collaboration permettant aux équipes de devenir encore plus performantes. Pilotée par un comité de travail composé de représentants de plusieurs vice-présidences, la démarche a pris son envol en septembre par des activités de consultation auprès de l’ensemble des employés d’ADM. Les conclusions de ces consultations permettront de poursuivre le travail au début 2025 pour définir une cible d’évolution, ainsi qu’une feuille de route pour les prochaines années afin de créer un environnement de travail où chacun pourra s’épanouir et contribuer au succès de l’organisation.

Principaux indicateurs reliés aux relations humaines

Indicateurs	2024	2023
Employés réguliers ¹	645	592
Formation (heures)	11 813	9 035
Postes pourvus	191	220
Départs à la retraite	12	10
Taux de roulement ²	3,57	3,73
Taux d'absentéisme ³	4,85	5,13
Taux de fréquence ⁴	1,17	1,29
Taux de gravité ⁵	24,67	30,38
Taux d'incidence ⁶	26,5	25,5

- ¹ Employés réguliers : nombre d’employés à temps plein (les employés saisonniers, temporaires et à temps partiel sont exclus).

² Taux de roulement : pourcentage de l’effectif qui quitte volontairement l’organisation au cours d’une année (employés réguliers à temps plein seulement).

³ Taux d’absentéisme : total des heures d’absence (absences maladie et absences liées à la SST) sur le nombre total des heures travaillées multiplié par 100.

⁴ Taux de fréquence : nombre d’accidents (réclamations CNESST) survenus par 200 000 heures travaillées.

⁵ Taux de gravité : nombre de jours perdus par 200 000 heures travaillées.

⁶ Taux d’incidence : nombre d’employés absents annuellement par tranche de 1 000 assurés.



Accès terrestre, intermodalité et connectivité

En termes de transport collectif, ADM a maintenu en 2024 une offre variée à YUL afin d’encourager les passagers et les employés de la communauté aéroportuaire à réduire leur empreinte environnementale. Une panoplie de services sont ainsi accessibles, dont les circuits d’autobus 747, 204, 209, 356, 378 et 460 de la STM, l’autopartage ainsi que les navettes privées.

En cours d’année, ADM a aussi entrepris diverses initiatives pour améliorer l’accès à ses sites, y compris :

- L’aménagement de deux débarcadères express afin d’offrir des alternatives supplémentaires aux accompagnateurs, hors de la congestion routière. Le débarcadère express Ouest, situé au premier niveau du stationnement étagé P4, et le débarcadère express Est, aménagé à proximité de l’autoroute 520 et de Côte-de-Liesse, étaient également desservis par un service de navette gratuit avec un temps de parcours jusqu’à l’aérogare de cinq minutes.
- Une période de gratuité de 40 minutes pour la plupart des stationnements disponibles à YUL, durant la période estivale ainsi que le temps des Fêtes, afin de limiter le phénomène de mouvements circulaires de véhicules sur le site.
- L’ouverture du stationnement Courte durée, situé au niveau PO du stationnement étagé, disponible pour une durée de trois heures ou moins et qui permet ainsi aux visiteurs qui viennent déposer ou récupérer un passager de trouver une place rapidement.
- La mise en place d’un service de navette reliant la station de métro Montmorency à YMX, avec plusieurs arrêts sur le site aéroportuaire. Ce tout premier projet de transport collectif à YMX est spécialement conçu pour répondre aux besoins des employés, des visiteurs et des travailleurs occasionnels de l’Aérocité.

- La poursuite des travaux par ADM et ses partenaires sur le chantier de construction de la station YUL-Aéroport-Montréal-Trudeau du REM selon l’échéancier prévu. ADM entend toujours terminer ses travaux au printemps 2026 pour ensuite permettre à CDPQ Infra de finaliser les étapes qui permettront de connecter la station au reste du réseau. Les premiers usagers pourront emprunter ce mode de transport durable dès 2027.

Cybersécurité et protection des données

En 2024, ADM a franchi une étape importante dans le renforcement de sa posture en cybersécurité avec la présentation et le lancement de sa feuille de route cybersécurité 2024-2026. Élaborée sur la base des constats des audits et des exercices réalisés, cette feuille de route constitue un plan stratégique pour relever les défis de sécurité numérique et assurer la protection des données et des actifs informationnels d’ADM.

Dans le cadre de cet engagement, ADM a ainsi :

- Consacré des efforts importants pour renforcer sa position quant à la réglementation sur la protection des renseignements personnels, garantissant alors une meilleure protection tout en affirmant sa responsabilité envers la confidentialité des données.
- Intensifié sa collaboration avec ses partenaires externes. En intégrant un suivi de leur posture de sécurité, l’organisation maintient ainsi une vigilance proactive afin de prévenir et d’atténuer les risques qui pourraient affecter ses opérations.

ADM poursuivra également en 2025 la mise en œuvre de sa feuille de route, en continuant notamment d’investir dans des technologies modernes et des initiatives de sensibilisation afin de garantir une sécurité numérique optimale pour ses opérations, ses partenaires et ses passagers.



Gestion du climat sonore

La gestion du climat sonore demeure un dossier prioritaire pour ADM alors que YUL est un aéroport urbain dont le développement résidentiel sous les trajectoires aériennes s’est intensifié dans les années 60.

La ville s’est en effet tranquillement construite autour de l’aéroport depuis son ouverture et c’est dans ce contexte qu’ADM doit assurer un équilibre entre le rôle de YUL comme contributeur du développement économique et du rayonnement du grand Montréal, et le maintien d’une cohabitation harmonieuse avec les communautés riveraines. Des efforts constants sont ainsi mobilisés et actualisés pour assurer cet équilibre.

La gestion du climat sonore relève d’une collaboration entre ADM et ses partenaires Transports Canada, NAV CANADA et les transporteurs aériens afin de réduire les impacts des activités liées à l’exploitation d’un aéroport international pour les communautés riveraines.

ADM applique les restrictions en vigueur pour les horaires de vol à YUL et analyse rigoureusement toutes les demandes d’exemption. L’organisation 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.

Le tableau ci-dessous affiche le nombre d’exemptions ponctuelles qu’ADM a octroyées aux transporteurs aériens. Celles-ci sont dues à des retards hors du contrôle du transporteur, telles que les conditions météorologiques, des vérifications mécaniques ou des délais opérationnels. Le tableau affiche également les demandes d’exemption qui ont été refusées et le nombre de dossiers qui ont été soumis à Transports Canada pour enquête et suivi.

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 liste des entreprises contrevenantes, un sommaire des infractions perpétrées et les sanctions imposées sont affichés sur le site de [Transports Canada](#).

Exemptions ponctuelles

Année	Exemptions octroyées	Exemptions refusées	Dossiers transmis à Transports Canada
2024	1 120	111	111
2023	1 415	86	72

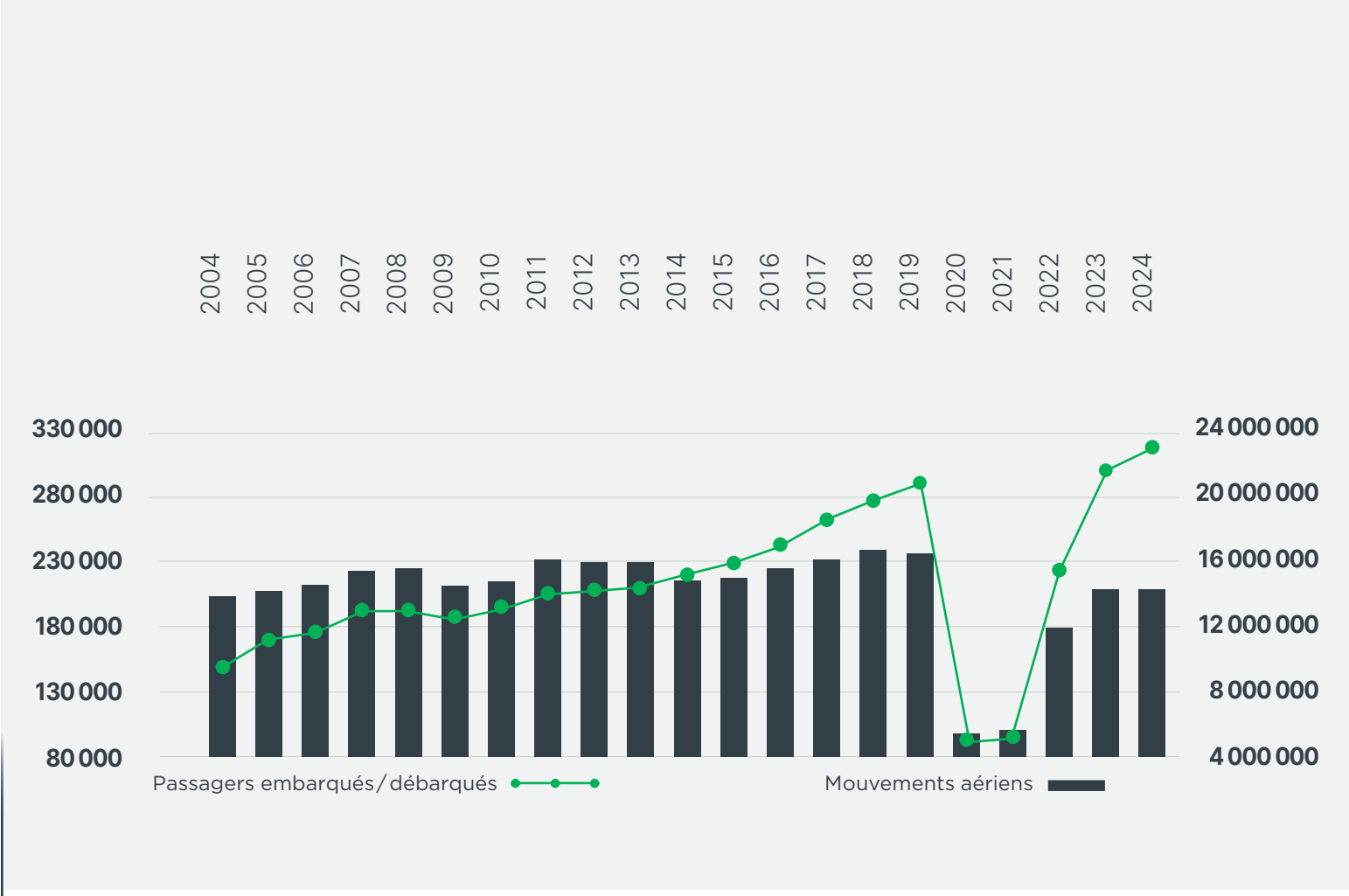


Mouvements d'aéronefs

En 2024, le nombre de passagers a augmenté de 10 % comparativement à 2019, alors que le nombre de mouvements aériens a diminué de 12 %, ce qui est une bonne nouvelle pour le climat sonore. De plus, en 2024, 44 % des mouvements aériens ont été opérés avec des avions répondant aux exigences du chapitre 14 de l'OACI qui sont donc plus performants sur le plan acoustique.

Malgré l'augmentation significative du nombre de passagers au cours des dernières années, le nombre de mouvements aériens est demeuré relativement stable (sauf pour les années de la pandémie). Cela est attribuable à l'utilisation de plus gros porteurs qui ont davantage de capacité et à des taux de remplissage plus élevés.

En 2024, il y a eu 208 224 mouvements aériens à YUL pour 22,4 millions de passagers. Comparativement, en 1970, il y en a eu 238 016 mouvements aériens pour 5 millions de passagers et, en 2010, 216 203 mouvements pour 13 millions de passagers.



Nombre de passagers

+10 %

versus 2019

Nombre de mouvements aériens

-12 %

versus 2019



208 224

mouvements aériens à YUL pour

22,4 millions de passagers

Plaintes de bruit

Le nombre de plaintes associées à un mouvement aérien de YUL a augmenté de 35 % comparativement à 2023 tandis que le nombre de plaignants a augmenté de 21 %. En 2024, 84 % des plaintes ont été soumises par 5 personnes.

YUL	2024	2023
Nombre de plaintes	102 302	75 684
Nombre de plaignants	395	327
Nombre de mouvements	208 224	201 159

Le bilan annuel sur le climat sonore ainsi que des indicateurs mensuels sur les plaintes liées aux opérations aériennes sont publiés à la section [Indicateurs](#) sur le site Web d’ADM.

Mesure des niveaux de bruit

ADM publie dans le bilan annuel sur le climat sonore les niveaux Leq enregistrés aux sept stations de mesure sonore autour de l’aéroport et la plateforme [WebTrak](#) affiche les niveaux de bruit L_{Amax} de ces stations.

Comité consultatif sur le climat sonore

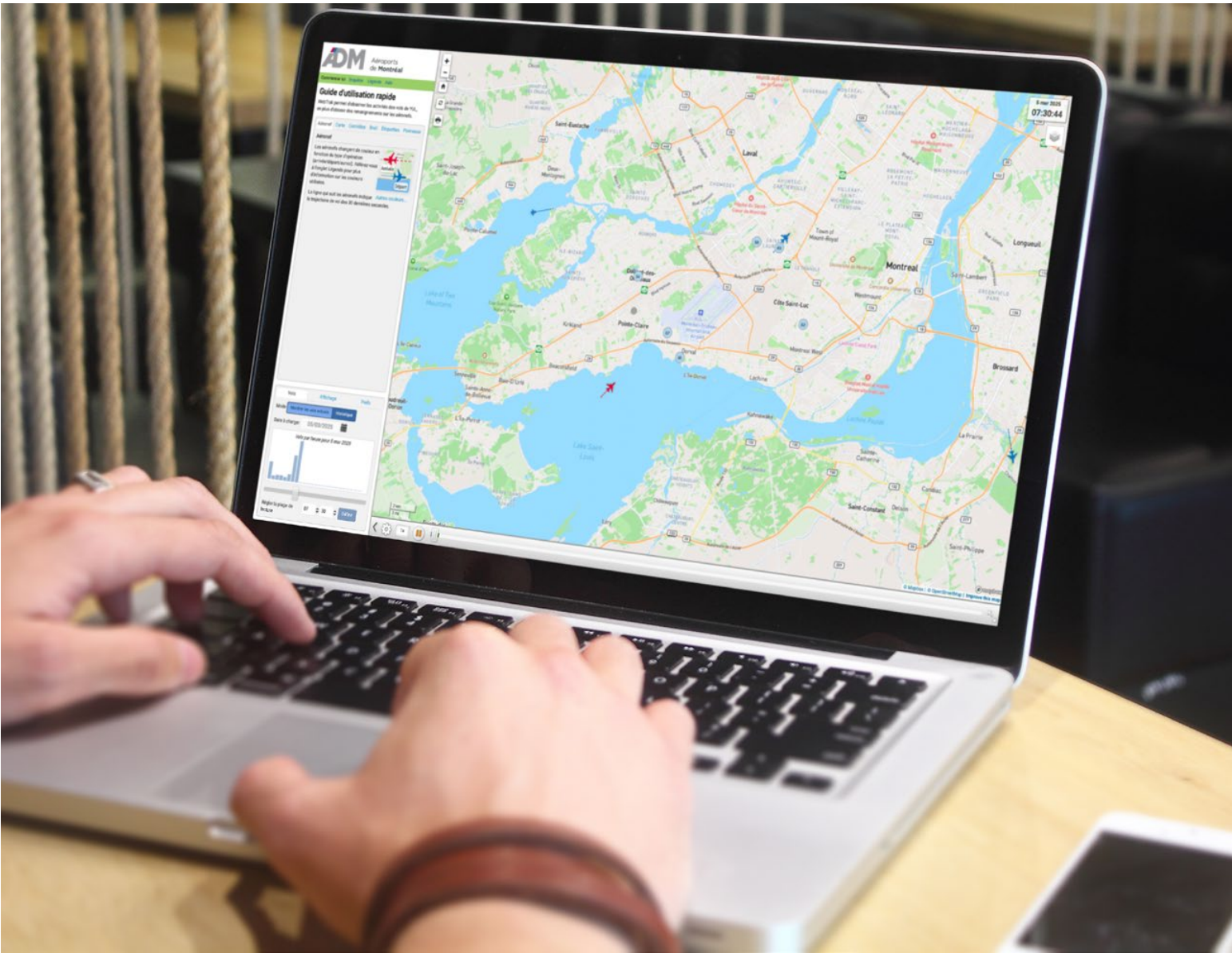
Ce comité est composé de représentants de la Ville de Montréal, de la Cité de Dorval, de la Ville de Pointe-Claire et de l’arrondissement de Saint-Laurent ainsi que de Transports Canada, de NAV CANADA, du gouvernement du Québec, des transporteurs aériens et de la direction d’ADM. Son rôle est de discuter de toute question relative au climat sonore, aux critères acoustiques et aux procédures d’atténuation du bruit.

Le comité a tenu quatre rencontres en 2024. Un sommaire de ces rencontres est publié sur le [site Web d’ADM](#).

Plan d’action sur le 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.

ADM continue son travail pour mettre en place les actions qui ont été identifiées comme prioritaires.



Opérations nocturnes

La diminution des opérations à l’extérieur des heures d’exploitation est une priorité pour ADM et une grande attention est portée à la réduction des opérations durant les heures restreintes.

À la fin de l’année 2024, ADM a soumis à Transports Canada une demande pour une modification aux procédures d’atténuation du bruit à YUL en vue de mettre en place de nouveaux scénarios d’opérations pendant les heures d’exploitation restreintes.

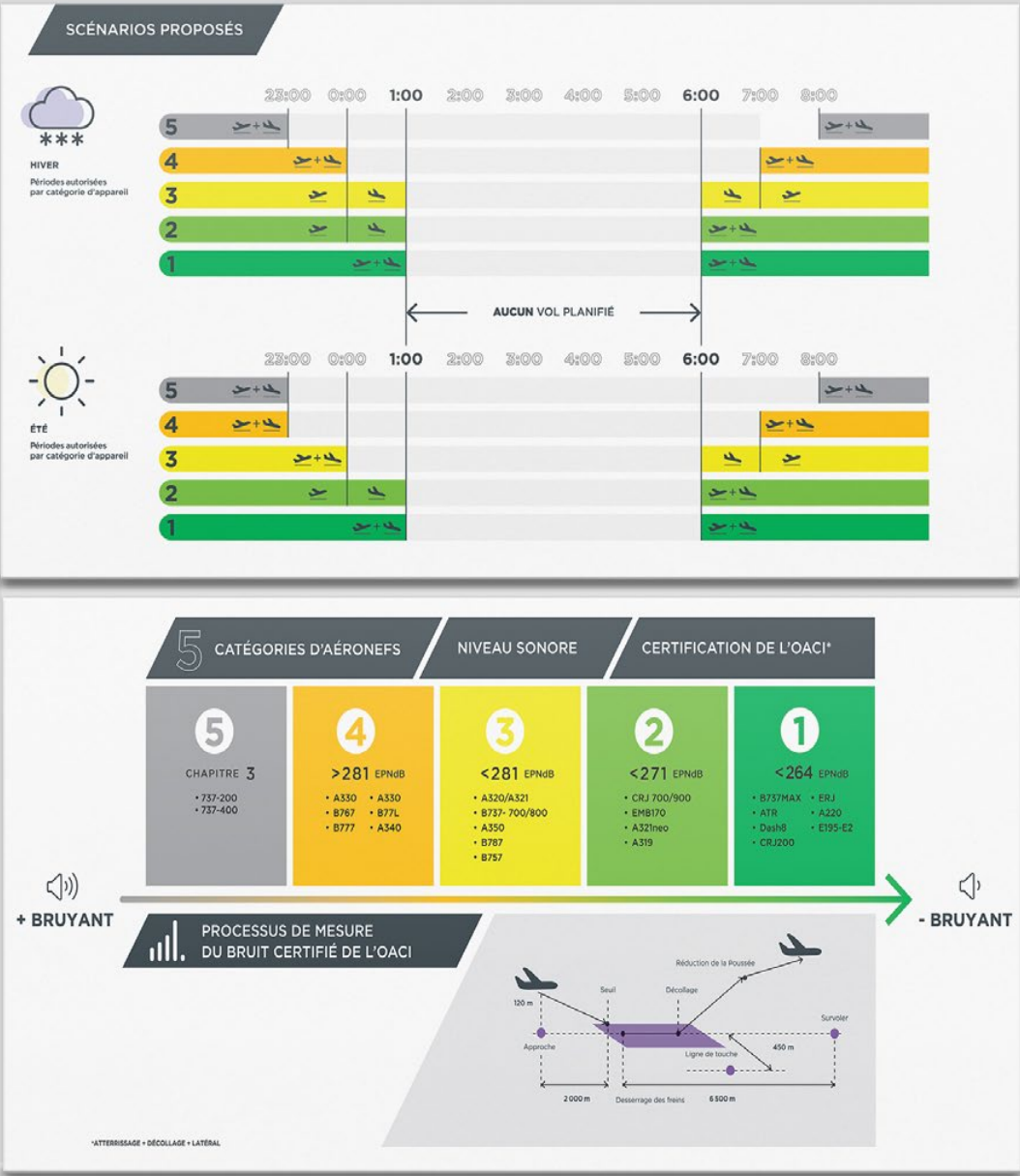
Cette initiative, qui est une action phare du plan d’action sur le climat sonore, vise à harmoniser les opérations aéroportuaires de YUL avec les standards internationaux tout en réduisant l’impact sonore sur les communautés environnantes avec l’ajout d’une période sans vols planifiés.

Les nouveaux scénarios sont basés sur la signature acoustique des avions au lieu du poids, qui est le critère présentement utilisé, avec une période sans vols planifiés entre 1 h et 6 h ainsi qu’une variation des horaires qui tient compte des saisons.

Les avions seront répartis en cinq catégories selon le niveau de bruit certifié par l’OACI (EPNdB), avec des types d’aéronefs spécifiques pour chaque catégorie. Une première classification des appareils opérant le plus fréquemment à YUL a été établie par ADM.

Les nouveaux scénarios d’heures d’exploitation restreintes imposeront des restrictions progressives sur les opérations aériennes entre 23 h et 8 h, culminant en une période sans vols planifiés de 1 h à 6 h. Pendant ces heures, seuls les cas d’exception, tels que les urgences médicales, des retards causés par les conditions météorologiques ou des délais opérationnels hors du contrôle du transporteur seront autorisés.

Plus d’informations sur les nouveaux scénarios sont disponibles sur le [site Web d’ADM](#).



Flotte moins bruyante

ADM continue de travailler afin de déterminer les critères d'évaluation à mettre en place pour le programme Fly Quiet à YUL. Les transporteurs, quant à eux, poursuivent le renouvellement de leur flotte avec des avions de nouvelle génération qui sont plus performants sur le plan acoustique et qui émettent moins de GES.

Gestion des plaintes

La mise en place des outils qui favorisent une transmission rapide des commentaires permet aux citoyens de se faire entendre. Le système automatisé enregistre les plaintes et les lie aux mouvements aériens.

L'Engagement sur la gestion des plaintes relatives au climat sonore fait état des procédures d'exploitation en vigueur, du traitement des plaintes ainsi que des analyses et des suivis qui peuvent en découler.

WebTrak demeure l'outil de référence pour le climat sonore. En plus de communiquer, presque en temps réel, les trajectoires, les types d'aéronefs, leur altitude ainsi que les niveaux de bruit enregistrés aux stations de mesure de bruit, WebTrak affiche les informations de fermeture de pistes ponctuelles de très courte durée ou toute autre situation qui affecte l'utilisation des pistes.

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, dont :

- L'infolettre sur le climat sonore envoyée par courrier électronique et publiée sur le site Web.
- WebTrak
- Un formulaire (Viewpoint) facilitant le dépôt de plaintes et de commentaires, accessible sur le site Web d'ADM ou directement via cellulaire. Avec un cellulaire, il est possible de soumettre une plainte en cliquant sur le bouton « Soumettre maintenant ».
- La publication d'indicateurs interactifs mensuels sur les plaintes liées aux opérations et sur les mouvements aériens à YUL ainsi que d'un bilan annuel sur le climat sonore.
- Une ligne téléphonique (514 633-3351) et un courriel dédié (info@admtl.com).
- Une section du site Web qui comporte une foire aux questions sur le climat sonore.

Une attention particulière est portée quant aux impacts potentiels qui peuvent découler des travaux de réfection sur les pistes. Une section a été créée sur le site Web d'ADM afin d'informer les citoyens sur les travaux ainsi que les impacts opérationnels des travaux sur le climat sonore.



Communauté et implication sociale

Encore en 2024, ADM a continué de s’impliquer au sein de la communauté en poursuivant notamment son engagement envers de grands événements ou des organisations actives qui génèrent des retombées pour Montréal tout en la faisant rayonner.

ADM s’identifie pleinement à sa métropole, se considère comme un membre actif de la collectivité et a le souci de maintenir une relation étroite avec elle. À travers son programme de dons et de commandites, l’organisation aura aussi pu soutenir financièrement d’importantes causes, tout en ralliant les voyageurs et les employés de la communauté autour de celles-ci.

En 2024, ADM a ainsi :

- Accueilli près de 200 participants dans le cadre de la dixième édition de l’activité Enfants en première. À travers cette expérience unique, qui est devenue au fil des années un véritable rendez-vous pour plusieurs, les enfants présentant des troubles du spectre autistique (TSA) peuvent apprivoiser le processus aéroportuaire avec leur famille de façon à réduire leurs appréhensions à l’égard d’un voyage en avion.
- Ouvert son site de YMX aux cyclistes pour la 16^e édition du 48 HEURES VÉLO. Des centaines de participants, dont 45 employés d’ADM faisant partie de l’équipe des ADMirables, ont roulé jour et nuit sur le tablier de l’Aérocité au profit de l’organisme Rêves d’enfants (Make-A-Wish). Un rassemblement où l’entraide, le respect et la détermination sportive étaient à l’honneur. Au total, ce sont 3 500 000 \$ qui ont été amassés pour les enfants malades.
- Célébré la floraison du champ de plus de 10 000 tournesols du SCD District Central, en tant que partenaire officiel. Intitulé La Prairie Louvain, ce champ de près de 1 700 m² est une réelle attraction touristique avec notamment ses sentiers immersifs et ses panneaux d’interprétation, permettant à la communauté de redécouvrir le territoire et de vivre la *Montréalité* si importante pour ADM.



- Mené une nouvelle édition de sa campagne *Chez ADM, on Centraide*, à travers laquelle elle contribue à la lutte contre la pauvreté, l'exclusion et les inégalités. Celle-ci aura également permis à une trentaine d'employés d'ADM de faire du bénévolat au sein de trois organismes affiliés à Centraide. Grâce à la générosité des employés, un montant de 157 700 \$ a ainsi été remis à Centraide du Grand Montréal et à Centraide Laurentides.
- Contribué à la 44^e édition des Mardis cyclistes de Lachine, une compétition qui s'échelonne sur 10 semaines et qui est présentée tous les mardis soir de juin à août. Près de 200 coureurs se disputent alors la victoire chaque semaine, en pratiquant leur sport favori, le vélo.
- Contribué financièrement à la distribution des paniers de Noël de la Ville de Mirabel, en plus de participer à leur 6^e édition du Marché de Noël, qui offre aux visiteurs une expérience chaleureuse, en plus de mettre en valeur des artisans locaux.

- Dévoilé l'exposition photo du parc écologique des Sources, à l'occasion du Jour de la Terre. Présente au niveau des départs domestiques et internationaux, cette exposition permet de mettre en lumière, à travers la lentille de la photographe montréalaise Caroline Perron, cette oasis naturelle au nord du site aéroportuaire de YUL ainsi que les espèces animales et végétales qui y vivent en harmonie. Ce joyau de la biodiversité, d'une superficie de 186 000 m², incarne également l'engagement d'ADM envers la préservation de l'environnement et le développement durable.
- Participé au projet MR-63, soit un projet de réutilisation de matériel roulant emblématique du métro de Montréal de 1966 pour la construction d'un pavillon dans Griffintown, qui servira de lieu de découvertes culturelles et gastronomiques. En tant que partenaire officiel, ADM est heureuse d'appuyer ce projet innovant, qui rejoint les valeurs de l'organisation en termes de pratiques écologiques et de développement culturel et touristique. En effet, ce nouveau lieu servira également à accueillir des expositions artistiques, des performances culturelles ainsi que des événements de toutes sortes.

- Distribué près de 200 livres à des enfants issus de milieux défavorisés. Ceux-ci ont été achetés par les employés d'ADM dans le cadre d'une activité menée au mois de décembre au cours de laquelle ceux-ci étaient invités à donner au suivant.
- Marché dans les rues de Montréal, dans le cadre de l'emblématique défilé de Fierté Montréal. Pour une première année, les employés d'ADM se sont en effet joints à ce grand mouvement, qui vise à promouvoir la diversité sous toutes ses formes et à célébrer les avancées des droits des communautés 2SLGBTQIA+.
- Poursuivi le programme Demande-DON, qui permet aux employés d'ADM de solliciter un soutien financier pour une cause dans laquelle ils, ou un membre de leur famille immédiate, s'impliquent. En 2024, 13 causes ont été soutenues pour un total de 8 050 \$.



L’organisation a également maintenu son implication active dans sa communauté et envers son industrie en assurant une représentation au sein des conseils d’administration :

- d’Aéro Montréal;
- de la Chambre de commerce de l’Ouest-de-l’Île de Montréal;
- de la Fondation du musée de la Pointe-à-Callière;
- de l’Espace québécois de concertation sur les pratiques d’approvisionnement responsable (ECPAR);
- de l’Union des aéroports français et francophones associés;
- de Montréal International;
- du Réseau québécois des aéroports;
- du Jour de la Terre;
- de Tourisme Mirabel.

Des représentants d’ADM siègent aux comités Transport de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, de la Fédération des chambres de commerce du Québec, du Conseil du patronat du Québec, au Comité permanent sur le transport aérien régional du ministère des Transports et de la Mobilité durable, au Comité directeur du Partenariat Climat Montréal et au Comité Destination harmonieuse de Tourisme Montréal, en plus d’être membres de nombreuses associations, dont Airport Council International – North America (ACI-NA), l’Alliance touristique du Québec, le Conseil des infrastructures et le Consortium de recherche et d’innovation en aérospatiale du Québec.

En 2024, l’organisation a également participé aux activités du Jour de la Terre, de Trajectoire Québec, en plus de soutenir le 38^e Grand Prix du Conseil des arts de Montréal.

Enfin, ADM a continué sa collaboration avec le Groupe de recommandations et d’actions pour un meilleur environnement (GRAMÉ) dans le cadre du projet Allô Ruisseaux. Lors de la Journée mondiale de l’environnement, une vingtaine d’employés d’ADM ont ainsi arpenté les berges du ruisseau Bouchard afin d’y mener une opération de nettoyage.

Finalement, ADM se fait un point d’honneur d’encourager la présence de ses dirigeants et de ses employés à divers congrès afin de leur permettre de partager leur expertise et leur savoir-faire. Ainsi, en cours d’année, des gestionnaires de l’organisation ont notamment agi comme ambassadeurs à la conférence Passenger Terminal Expo, un événement qui réunit de nombreux acteurs clés du milieu aéroportuaire à travers le monde.



Approvisionnement responsable

Depuis plusieurs années, ADM s’engage à utiliser son pouvoir d’achat comme levier de changement et améliore de façon progressive ses processus d’affaires pour ainsi faire un virage vers une politique d’approvisionnement plus responsable.

Pour y arriver, l’organisation a ainsi mis en place différentes pratiques :

- L’achat auprès d’organisations établies dans la région du grand Montréal ainsi qu’à l’échelle du Québec. En 2024, ADM a plus précisément engagé 84 % de ses acquisitions en biens et services dans des organisations provenant de la région du grand Montréal et à l’échelle du Québec, cette proportion monte à 87 %.
- La participation au programme « *L’économie sociale, j’achète!* », chapeauté par le Conseil d’économie sociale de l’île de Montréal (CESIM), auprès duquel ADM s’implique depuis son lancement en 2017.
- L’intégration de pratiques responsables dans ses contrats et dans l’évaluation de ses fournisseurs. Dans le cadre du projet de réaménagement des espaces bureaux de son siège social, la réutilisation optimale du matériel existant a ainsi fait partie intégrante du mandat octroyé. ADM a alors favorisé le réemploi, la circulation et le recyclage des biens en collaborant avec des organismes spécialisés en disposition éco-socio-responsable de mobilier de bureau. Cette stratégie a permis de détourner de l’enfouissement 91 % des résidus de construction et de rénovation du projet avec 4,72 tonnes de mobilier et d’accessoires de bureau, qui ont pu être remis en dons à 6 organismes différents.
- Le développement des compétences des équipes internes en offrant une formation intitulée « Travail forcé et travail des enfants – La diligence raisonnable et le rôle de l’approvisionnement », en collaboration avec l’Espace de concertation sur les pratiques d’approvisionnement responsable (ECPAR).

En 2024, ADM a également participé à la quatrième édition du Baromètre de l’achat responsable de l’ECPAR, mis à jour tous les quatre ans, atteignant un niveau global de « 3 – Avancé ». L’ECPAR s’efforce à chaque nouvelle édition de faire évoluer les critères d’évaluation en fonction des meilleures pratiques en approvisionnement responsable et en participant au baromètre, les répondants peuvent ainsi se positionner par rapport aux autres organisations et tirer des apprentissages de leurs résultats. La variation de la méthodologie d’évaluation des pratiques organisationnelles complique cependant la comparaison avec les éditions antérieures et il est d’autant plus difficile de tirer des conclusions quant à l’atteinte de la cible qu’ADM s’était fixée à la suite du Baromètre 2020, qui était alors « 4 – Maturité ». ADM a ainsi prévu d’analyser les résultats du Baromètre 2024 afin d’implanter un plan d’action au cours de l’année 2025 en vue d’améliorer ses pratiques en approvisionnement responsable.

Finalement, notons qu’en 2024, ADM a également publié **son premier rapport lié aux chaînes d’approvisionnement** afin de se conformer aux exigences de l’article 11 de la *Loi canadienne sur la lutte contre le travail forcé et le travail des enfants dans les chaînes d’approvisionnement*.



Index du contenu GRI



Crédit photo : Ben Mitchell Fitzsimmons

Index du contenu de la norme GRI

(GLOBAL REPORTING INITIATIVE)

ADM a divulgué les informations citées dans cet index du contenu GRI pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2024, en référence aux normes GRI

(utilisation GRI 1 : Principes généraux 2021).



Informations générales
PAGE 61



Thèmes pertinents
PAGE 70



Adaptation et résilience aux changements climatiques
PAGE 72



Qualité des cours d'eau
PAGE 72



Émissions de gaz à effet de serre
PAGE 73



Qualité de l'air
PAGE 74



Gestion des matières résiduelles
PAGE 74



Accès terrestre, intermodalité et connectivité
PAGE 75



Bien-être et qualité de vie des travailleurs
PAGE 75



Résilience des opérations aéroportuaires
PAGE 76



Santé, sécurité et sûreté des personnes
PAGE 77



Infrastructures aéroportuaires durables
PAGE 78



Cybersécurité et protection des données
PAGE 79



Expérience client
PAGE 80



Gestion du climat sonore
PAGE 80



Accessibilité universelle
PAGE 81

INFORMATIONS GÉNÉRALES	THÈMES PERTINENTS	ADAPTATION ET RÉSILIENCE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	QUALITÉ DES COURS D'EAU	ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	QUALITÉ DE L'AIR	GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES	ACCÈS TERRESTRE, INTERMODALITÉ ET CONNECTIVITÉ	BIEN-ÊTRE ET QUALITÉ DE VIE DES TRAVAILLEURS	RÉSILIENCE DES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES	SANTÉ, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES PERSONNES	INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES DURABLES	CYBERSÉCURITÉ ET PROTECTION DES DONNÉES	EXPÉRIENCE CLIENT	GESTION DU CLIMAT SONORE	ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE
------------------------	-------------------	--	-------------------------	-----------------------------------	------------------	----------------------------------	--	--	--	---	---	---	-------------------	--------------------------	---------------------------

Norme	Indicateur	Réponse
INFORMATIONS GÉNÉRALES		
//GRI 2 Informations générales	//2-1 AO Détails sur l'organisation	A. Aéroports de Montréal, corporation sans capital-actions (ADM) B. <u>Aperçu général</u> C. <u>Adresses siège social, YUL et YMX</u> D. Les sites d'activité d'Aéroports de Montréal sont localisés au Canada Superficie du territoire aéroportuaire de YUL : 13,4 km² Coordonnées latitude et longitude : 45.4656, -73.7455 Superficie du territoire aéroportuaire de YMX : 21,8 km² Coordonnées latitude et longitude : 45.67310, -74.03038
	//2-2 Entités incluses dans le reporting de durabilité de l'organisation	Le rapport de durabilité concerne les activités de la société Aéroports de Montréal, ainsi que sa <u>filiale</u> . L'approche de divulgation de l'information rapportée à partir de cet index du contenu de la norme GRI est combinée, y compris les thèmes pertinents qui sont abordés.
	//2-3 Période, fréquence et point de contact du reporting	Période : 1^{er} janvier au 31 décembre 2024 Fréquence : annuelle Diffusion : correspondante au rapport des informations financières Publication : mai 2025 Point de contact : <u>Pour nous joindre</u>
	//2-4 Reformulations d'informations	Durant la vérification des inventaires des émissions de GES de 2023, il a été porté à l'attention d'ADM qu'une source d'émission de GES qui était comptabilisée dans ses émissions indirectes de portée 3 (indicateur 305-3) devait plutôt être comptabilisée dans ses émissions directes de portée 1 (indicateur 305-1). Il s'agit des produits de déglçage utilisés dans les opérations hivernales sous le contrôle opérationnel d'ADM. Des corrections ont été apportées aux données historiques divulguées afin d'inclure ces émissions de GES dans les inventaires des émissions directes de portée 1 d'ADM, plutôt que de portée 3.
	//2-5 Assurance externe	ADM n'a pas de politique ou de directive qui spécifie les éléments d'information sur la durabilité qui doivent spécifiquement, ou de manière globale, faire l'objet d'une assurance externe. Les données des émissions de GES directes de portée 1 et indirectes de portée 2 relatives aux activités d'ADM de 2024 (indicateurs 305-1 et 305-2), ont fait l'objet d'une assurance externe. Les autres informations divulguées par l'entremise du présent index du contenu de la norme GRI n'ont pas fait l'objet d'une assurance externe.
	//2-6 Activités, chaîne de valeur et autres relations d'affaires	A. Profil d'organisation Les principaux secteurs d'activité d'ADM sont l'exploitation et l'entretien d'aéroports, ainsi que les bâtiments commerciaux (codes d'activité économique 4521 et 4022 au Registraire des entreprises du Québec). B. Chaîne de valeur i. Marchés desservis : <u>Destinations directes desservies par YUL</u> ii. Chaîne d'approvisionnement : <u>Processus d'approvisionnement</u> <u>Rapport sur les contrats n'ayant pas fait l'objet d'un appel d'offres public</u> Les plus importants types de fournisseurs d'ADM sont (énumérés selon la valeur des commandes effectuées pour des produits ou services, du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2024) : Projets de construction et amélioration des infrastructures, informatique et soutien technologique, service technique et spécialisé, biens pour entretien et exploitation, service conseil et professionnel, service d'entretien ménager. Pendant cette période, 87 % de la valeur des commandes ont été effectuées auprès de fournisseurs localisés dans la province de Québec, et 96 % localisés au Canada. <u>Boutiques, restaurants et services à YUL</u>

INFORMATIONS GÉNÉRALES	THÈMES PERTINENTS	ADAPTATION ET RÉSILIENCE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	QUALITÉ DES COURS D'EAU	ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	QUALITÉ DE L'AIR	GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES	ACCÈS TERRESTRE, INTERMODALITÉ ET CONNECTIVITÉ	BIEN-ÊTRE ET QUALITÉ DE VIE DES TRAVAILLEURS	RÉSILIENCE DES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES	SANTÉ, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES PERSONNES	INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES DURABLES	CYBERSÉCURITÉ ET PROTECTION DES DONNÉES	EXPÉRIENCE CLIENT	GESTION DU CLIMAT SONORE	ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE
//GRI 2 Informations générales	Norme	Indicateur		Réponse											
		//2-6 Activités, chaîne de valeur et autres relations d'affaires (suite)		C. Relations d'affaires : En collaboration avec ses partenaires, ADM s'assure d'offrir un accueil et un service de qualité aux passagers, en plus de favoriser une expérience fluide et sécuritaire au sein de ses installations. Rôles et responsabilités dans le parcours passagers à YUL <u>L'ACC</u> est l'organisme officiel représentant les compagnies aériennes pour les questions mentionnées. L'ACC se réunit au moins deux fois par an. L'adhésion est ouverte à tous les transporteurs aériens signataires du contrat de licence d'ADM. Chaque compagnie aérienne membre désigne un représentant pour exercer ses droits de vote. Les représentants des compagnies aériennes doivent avoir les qualifications appropriées à la tâche, c'est-à-dire posséder une ancienneté suffisante pour assurer un accès rapide et effectif avec les hauts dirigeants sur toutes les questions nécessitant un engagement physique ou financier de la part de ce transporteur. L'organisme représentatif de la compagnie aérienne, c'est-à-dire l'ATAC, l'ATA et l'IATA, peut assister aux réunions de l'ACC sous le parrainage d'un membre de l'ACC. Le président de l'ACC est nommé par le transporteur aérien membre ayant le volume le plus important de passagers embarqués pour l'année civile précédente dans les aéroports gérés par ADM. Nombre de transporteurs de passagers en opération à YUL <u>Agences d'application de la loi</u> <u>NAV CANADA</u> <u>Partenariats commerciaux à YUL</u> <u>Partenariats commerciaux à YMX</u>											
		//AO1 Marchés desservis : Nombre de passagers		Données mensuelles et historiques : <u>Statistiques sur le trafic de passagers et les mouvements aériens</u>											
		//AO2 Marchés desservis : Nombre de mouvements d'aéronefs		Données mensuelles et historiques : <u>Statistiques sur le trafic de passagers et les mouvements aériens</u> <i>L'information compilée par catégorie (commercial passagers, commercial tout-cargo, aviation générale et aviation d'état) n'est pas assez fiable pour être diffusée au sein de ce rapport.</i>											
		//AO3 Marchés desservis : Volume de tonnage de fret		Données annuelles et historiques : <u>Volume de fret</u> Sélectionner les paramètres d'affichage, site YUL ou YMX, année, etc.											

Norme	Indicateur	Réponse
//GRI 2 Informations générales	//2-7 Employés	A. ADM compte un total de 780 employés (en termes d'effectifs, au 31 décembre 2024), y compris les dirigeants du Comité de direction, excluant les étudiants, stagiaires et auxiliaires. Sauf exception, ils habitent dans la grande région de Montréal ou dans une des régions limitrophes. Données détaillées annuelles et historiques : <u>Nombre d'employés par catégorie</u>
	//2-8 Travailleurs qui ne sont pas des employés	ADM compte 25 travailleurs qui ne sont pas des employés (en termes d'effectifs, basés sur les contrats en vigueur au 31 décembre 2024). Il s'agit de professionnels ou de personnel administratif pour lesquels l'organisation éprouve des difficultés d'embauche en raison de l'expertise pointue recherchée, ou qui sont appelés à répondre à des besoins accrus pour une période limitée, détaillés comme suit : sept contrats conclus avec une personne physique pour des services de soutien d'adjointe, d'ingénieur spécialisé et de conseil en données opérationnelles. Les contrats couvrant les 18 autres travailleurs sont conclus avec une personne morale pour des services de soutien d'adjointe, de gestion et de contrôle de projet, d'ingénieur spécialisé, de gestion documentaire et de formation. En 2024, un total de 45 bénévoles propriétaires/gardiens d'animaux ont été impliqués dans l'<u>escouade câline</u>. Ce sont les seuls bénévoles qui ne sont pas des employés d'ADM et qui ont été impliqués sur les sites de YUL et de YMX par l'entremise d'ADM en 2024. De nombreux travailleurs se présentent au quotidien sur les sites de YUL et de YMX. La majorité ne sont pas des employés d'ADM ou ne sont pas liés à des ententes spécifiques comme mentionné ci-dessus. Ils relèvent des employeurs partenaires d'ADM (voir indicateur 2-6 : chaîne d'approvisionnement et relations d'affaires). ADM ne recense pas sur une base annuelle l'ensemble des travailleurs qui sont en fonction sur les sites de YUL et de YMX. Selon les informations de la plus récente évaluation de la <u>contribution économique des sites de YUL et de YMX</u>, on comptabilise 33 000 emplois en équivalent temps complet sur le site de YUL, et près de 7 200 sur le site de YMX.
	//2-9 Structure et composition de la gouvernance	<u>Gouvernance</u> <u>Rapport sur la gouvernance</u> La composition du Conseil d'administration respecte la parité hommes-femmes avec la présence, au 31 décembre 2024, de six administratrices, dont la présidente du Conseil, et de sept administrateurs, dont le président-directeur général. Il y a présence de diversité visible au sein du Conseil d'administration.
	//2-10 Nomination et sélection des membres de l'organe de gouvernance le plus élevé	<u>Conseil d'administration</u> Le processus de nomination des membres du Conseil d'administration ne prévoit pas de mécanismes particuliers favorisant la représentation de groupes issus de la diversité. À l'exception du président-directeur général, les membres du Conseil d'administration d'ADM sont considérés comme indépendants.
	//2-11 Présidence de l'organe de gouvernance le plus élevé	La présidence du Conseil d'administration d'ADM n'est pas occupée par un dirigeant du Comité de direction.

INFORMATIONS GÉNÉRALES	THÈMES PERTINENTS	ADAPTATION ET RÉSILIENCE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	QUALITÉ DES COURS D'EAU	ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	QUALITÉ DE L'AIR	GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES	ACCÈS TERRESTRE, INTERMODALITÉ ET CONNECTIVITÉ	BIEN-ÊTRE ET QUALITÉ DE VIE DES TRAVAILLEURS	RÉSILIENCE DES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES	SANTÉ, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES PERSONNES	INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES DURABLES	CYBERSÉCURITÉ ET PROTECTION DES DONNÉES	EXPÉRIENCE CLIENT	GESTION DU CLIMAT SONORE	ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE
//GRI 2 Informations générales	Norme	Indicateur		Réponse											
		//2-12 Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans la supervision de la gestion des impacts		<u>Rapport sur la gouvernance</u> <u>Le modèle canadien de gouvernance des aéroports</u> L'implication spécifique du Conseil d'administration d'ADM quant à chacun des thèmes ESG pertinents à l'organisation est détaillée au sein des éléments de réponse concernant la gestion propre à ceux-ci (voir indicateurs 3-3 respectifs). Une nouvelle politique d'ADM, ou sa mise à jour, requiert l'approbation du Conseil d'administration.											
		//2-13 Délégation de la responsabilité de la gestion des impacts		<u>Responsabilités des vice-présidences</u> La délégation de la responsabilité à un dirigeant d'ADM concernant la gestion spécifique des impacts de chacun des thèmes ESG pertinents est détaillée au sein des éléments de réponse propres à ceux-ci (voir indicateurs 3-3 respectifs).											
		//2-14 Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans le reporting de durabilité		Le présent rapport intégré incluant cet index du contenu de la norme GRI a fait l'objet d'une révision par les membres du Comité d'audit et de gestion de risque ainsi que par les présidents des autres comités du Conseil d'administration. Plus précisément, les membres concernés furent appelés à transmettre leurs questions et commentaires sur l'ensemble du contenu du rapport annuel avant sa publication.											
		//2-15 Conflits d'intérêts		<u>Éthique</u> <u>Code d'éthique des employés</u> Les Lignes directrices en matière d'éthique à l'intention des administrateurs, des officiers et des employés d'ADM sont distribuées chaque année. Celles-ci prévoient notamment que chacun doit éviter tout conflit d'intérêts, de même que toute situation susceptible de créer un tel conflit. La personne peut être réputée en conflit d'intérêts si elle : possède, directement ou indirectement, des intérêts financiers significatifs dans l'entreprise d'un client potentiel ou actuel de la Société ou a des obligations à l'égard de ce dernier; fait affaire, au nom de la Société, avec un client dont l'un des principaux dirigeants est une personne liée; accepte un cadeau dont la valeur excède 100 \$; agit ou accepte une nomination à un poste : - d'administrateur dans une organisation ou une association dont les activités sont ou sont susceptibles d'être en conflit avec les activités de la Société ou pourraient constituer un embarras pour la Société, ou; - dans une entreprise concurrente de la Société. À cet effet, en plus des mécanismes de divulgation et d'abstention prévus, un formulaire de déclaration doit être rempli chaque année par toute personne assujettie. L'ensemble des formulaires est ensuite étudié par le secrétaire général. Les informations sont compilées au sein d'un rapport qui est présenté annuellement par le secrétaire général au Conseil d'administration, par l'entremise du Comité de gouvernance et de responsabilité sociale. Il n'y a pas d'autre partie prenante auprès de laquelle les conflits d'intérêts sont signalés.											

INFORMATIONS GÉNÉRALES	THÈMES PERTINENTS	ADAPTATION ET RÉSILIENCE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	QUALITÉ DES COURS D'EAU	ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	QUALITÉ DE L'AIR	GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES	ACCÈS TERRESTRE, INTERMODALITÉ ET CONNECTIVITÉ	BIEN-ÊTRE ET QUALITÉ DE VIE DES TRAVAILLEURS	RÉSILIENCE DES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES	SANTÉ, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES PERSONNES	INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES DURABLES	CYBERSÉCURITÉ ET PROTECTION DES DONNÉES	EXPÉRIENCE CLIENT	GESTION DU CLIMAT SONORE	ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE
//GRI 2 Informations générales	Norme	Indicateur		Réponse											
		//2-16 Communication des préoccupations majeures		Les signalements de parties prenantes internes ou externes (voir indicateur 2-26) sont rapportés au Conseil d'administration, via le Comité d'audit et de gestion des risques. Le Comité de gouvernance et de responsabilité sociale, qui s'assure de la mise en place d'un processus de dénonciation des comportements répréhensibles protégeant l'identité du dénonciateur, effectue également un suivi annuel à cet égard. En 2024, aucune plainte n'a été reçue par le biais de ce mécanisme en place. En matière de relations de travail, il y a eu une dénonciation en 2024 (plainte liée à du harcèlement) qui a été soumise via un mécanisme formel. La plainte a été traitée et réglée par le biais des mécanismes internes. Lorsque des préoccupations majeures en matière de santé et sécurité au travail sont soulevées, les mécanismes prévus s'appliquent pour en faire le suivi et les résoudre, avec les représentants de l'employeur et des employés via les comités locaux de santé et de sécurité au travail (CLSS) (voir indicateur 403-2).											
		//2-17 Connaissance partagée de l'organe de gouvernance le plus élevé		Compétences des membres du Conseil Les compétences des membres du Conseil d'administration sont étudiées préalablement à leur nomination afin d'assurer une expertise diversifiée au sein de ce dernier.											
		//2-18 Évaluation de la performance de l'organe de gouvernance le plus élevé		Le Comité de gouvernance et de responsabilité sociale appuie le Conseil d'administration et lui fait rapport périodiquement sur le résultat de ses travaux, incluant les questions relatives aux pratiques de gouvernance d'ADM, au mode de fonctionnement, à la taille du Conseil d'administration, et aux critères de sélection des administrateurs. Transports Canada encadre étroitement ADM et surveille en permanence ses activités. Chaque année, ADM fait l'objet d'un audit exhaustif (rapport de surveillance des baux) quant au respect de ses obligations en vertu du bail. Tous les cinq ans, la performance d'ADM, notamment quant au respect de sa mission , est sujette à un examen de rendement par une firme comptable indépendante faisant rapport directement à Transports Canada. - Transports Canada a indiqué, à la suite de la réalisation de son programme de surveillance des baux 2024, qu'ADM gère les sites de YUL et de YMX en conformité avec le bail foncier. Aucune non-conformité n'a été identifiée. - Le rapport d'examen de rendement réalisé par un cabinet indépendant a indiqué qu'au cours de la période d'examen, soit du 1^{er} août 2017 au 31 juillet 2022, les objectifs de rendement ont, dans l'ensemble, généralement été pleinement atteints.											
		//2-19 Politiques de rémunération		Rémunération des administrateurs pour l'année 2024 Rémunération des dirigeants pour l'année 2024 ADM ne dispose pas de politique qui traite spécifiquement de la rémunération des administrateurs et des dirigeants. La rémunération des dirigeants est composée du salaire annuel, d'un boni à court terme (1 fois/an) et d'un boni à long terme (1 fois/3 ans) qui est accordé selon la performance atteinte (voir indicateur 2-24). Le boni à court terme est déterminé selon l'atteinte des objectifs corporatifs établis en début de chaque année et également en fonction d'un volet discrétionnaire qui est alloué au dirigeant en fonction de son rendement. Le boni à long terme est déterminé selon l'atteinte de divers objectifs corporatifs, qui sont échelonnés sur une période de trois ans. En sus du régime de retraite offert à tous les employés, les dirigeants du Comité de direction bénéficient d'un régime de retraite supplémentaire. Autres avantages des dirigeants : voir indicateur 2-21											

INFORMATIONS GÉNÉRALES	THÈMES PERTINENTS	ADAPTATION ET RÉSILIENCE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	QUALITÉ DES COURS D'EAU	ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	QUALITÉ DE L'AIR	GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES	ACCÈS TERRESTRE, INTERMODALITÉ ET CONNECTIVITÉ	BIEN-ÊTRE ET QUALITÉ DE VIE DES TRAVAILLEURS	RÉSILIENCE DES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES	SANTÉ, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES PERSONNES	INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES DURABLES	CYBERSÉCURITÉ ET PROTECTION DES DONNÉES	EXPÉRIENCE CLIENT	GESTION DU CLIMAT SONORE	ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE
//GRI 2 Informations générales	Norme	Indicateur		Réponse											
		//2-20 Processus de détermination de la rémunération		ADM ne dispose pas de politique qui traite spécifiquement de la rémunération des employés. La rémunération des dirigeants fait l'objet d'une étude comparative à partir de données fournies par une firme d'experts-conseils en rémunération. Cette firme est indépendante à l'organisation et fournit une recommandation. L'exercice est mené minimalement aux trois ans, ou plus tôt si le marché ou le contexte le requièrent. Finalement, la rémunération des dirigeants fait l'objet d'une approbation par le Conseil d'administration, via la recommandation du Comité de gouvernance et de responsabilité sociale. Il n'y a pas d'autre partie prenante impliquée dans la détermination de la rémunération des dirigeants. <u>Rémunération globale</u>											
		//2-21 Ratio de rémunération totale annuelle		Données annuelles et historiques : <u>Ratio de rémunération</u>											
		//2-22 Déclaration sur la stratégie de développement durable		<u>Plan de durabilité 1.0</u> (p. 10)											
		//2-23 Engagements politiques		<u>Engagement en matière d'accessibilité</u> (p. 3) <u>Engagement en matière de développement durable</u> <u>Engagement en matière de sûreté</u> <u>Engagement SST – Communauté aéroportuaire</u> <u>Engagement – Gestion des plaintes sur le climat sonore</u> Signataire de l' <u>Engagement de l'industrie du transport aérien à agir contre les changements climatiques</u> Signataire de la <u>Airports Sustainability Declaration</u> (en anglais seulement) Politiques en vigueur : - Acquisition de biens et services - Continuité des activités - De placement - Environnementale - Gestion intégrée des risques - Indépendance de l'auditeur externe - Octroi et approbation des contrats à revenus - Prévention du harcèlement et de la violence dans le lieu de travail <u>Protection des renseignements personnels d'Aéroports de Montréal</u> - Relative à la diversité, l'équité et l'inclusion en milieu de travail - Relative à la protection des renseignements personnels et des documents électroniques - Santé, sécurité et mieux-être au travail - Sécurité de l'information <u>Système de gestion de la sécurité (SGS)</u> <i>Ces politiques se retrouvent sur le site intranet d'ADM, accessible aux employés.</i>											

INFORMATIONS GÉNÉRALES	THÈMES PERTINENTS	ADAPTATION ET RÉSILIENCE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	QUALITÉ DES COURS D'EAU	ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	QUALITÉ DE L'AIR	GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES	ACCÈS TERRESTRE, INTERMODALITÉ ET CONNECTIVITÉ	BIEN-ÊTRE ET QUALITÉ DE VIE DES TRAVAILLEURS	RÉSILIENCE DES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES	SANTÉ, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES PERSONNES	INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES DURABLES	CYBERSÉCURITÉ ET PROTECTION DES DONNÉES	EXPÉRIENCE CLIENT	GESTION DU CLIMAT SONORE	ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE
//GRI 2 Informations générales	Norme	Indicateur		Réponse											
		//2-23 Engagements politiques (suite)		Compte tenu de la relation d'une politique avec l'orientation stratégique, la rentabilité ou la réputation de l'entreprise, elle requiert l'approbation du Conseil d'administration. ADM ne dispose pas de politique ou n'a pas pris d'engagement sur la question des droits humains. ADM respecte la réglementation en vigueur, notamment : - Loi canadienne sur la protection de l'environnement - Loi canadienne sur l'évaluation d'impact - Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien - Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne - Code canadien du travail - Charte canadienne des droits et libertés En 2022, ADM a obtenu le renouvellement de la certification ISO 14001 pour le système de gestion environnementale relatif aux activités de YUL et de YMX. La certification est valable pour une durée de trois ans et un audit de maintien a été effectué en 2023 et en 2024.											
		//2-24 Intégration des engagements politiques		Plan de durabilité 1.0 (p. 15) Gestion des risques Le programme d'incitatif annuel prévoit le versement de bonis aux dirigeants et aux employés non-assujettis basé sur la performance individuelle ainsi que selon l'atteinte d'objectifs corporatifs. Les bonis versés en 2024 dépendaient de l'atteinte d'objectifs établis et atteints au 31 décembre 2023. Certains de ceux-ci concernaient la gestion de ces thèmes de durabilité prioritaires : gestion des matières résiduelles, émissions de gaz à effet de serre, infrastructures aéroportuaires durables, expérience client. Le programme d'incitatif à long terme prévoit le versement de bonis aux dirigeants basé sur l'atteinte d'objectifs sur l'horizon 2024-2026. Certains des objectifs établis concernent des initiatives qui abordent la gestion de thèmes de durabilité prioritaires. Les engagements spécifiques d'ADM envers la gestion de chacun des thèmes de durabilité prioritaires sont décrits au sein des éléments de réponse propres à ceux-ci (voir indicateurs 3-3 respectifs).											
		//2-25 Processus de remédiation des impacts négatifs		ADM intègre les considérations environnementales dans le cadre de ses activités, et ce, dans une perspective de protection de l'environnement. Elle entend être proactive en matière environnementale dans la gestion, l'exploitation et le développement de ses aéroports. Cette volonté s'est exprimée notamment par la mise en œuvre et le maintien d'un Système de gestion environnementale certifié à la norme ISO 14001 depuis novembre 2000. ADM a une Politique environnementale en vigueur. Elle se veut l'une des pièces maîtresses de la pratique d'ADM en matière de gestion de l'environnement en établissant les grandes lignes des objectifs corporatifs poursuivis, du partage des responsabilités et des mesures de contrôle en place. Les lignes directrices de cette Politique sont de : - Veiller au respect de la législation applicable en matière d'environnement ainsi qu'aux engagements auxquels ADM souscrit; - Prévenir la pollution et minimiser les impacts environnementaux découlant de l'exploitation et du développement de ses aéroports ainsi que dans son processus d'achats;											

INFORMATIONS GÉNÉRALES	THÈMES PERTINENTS	ADAPTATION ET RÉSILIENCE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	QUALITÉ DES COURS D'EAU	ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	QUALITÉ DE L'AIR	GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES	ACCÈS TERRESTRE, INTERMODALITÉ ET CONNECTIVITÉ	BIEN-ÊTRE ET QUALITÉ DE VIE DES TRAVAILLEURS	RÉSILIENCE DES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES	SANTÉ, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES PERSONNES	INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES DURABLES	CYBERSÉCURITÉ ET PROTECTION DES DONNÉES	EXPÉRIENCE CLIENT	GESTION DU CLIMAT SONORE	ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE
//GRI 2 Informations générales	Norme	Indicateur		Réponse											
		//2-25 Processus de remédiation des impacts négatifs (suite)		Les lignes directrices de cette Politique sont de (suite) : - Assurer un suivi environnemental des activités sur ses sites aéroportuaires; - Améliorer sa performance environnementale de façon continue et adopter des objectifs environnementaux ambitieux; - Agir de manière à maintenir sa certification ISO 14001; - Poursuivre les efforts pour assurer une saine gestion du climat sonore; - Planifier le développement de ses sites aéroportuaires dans le respect des contraintes d'accueil du milieu; - Adapter les activités et les infrastructures aux changements climatiques; - Collaborer à l'amélioration de la protection de l'environnement avec les autorités gouvernementales, la communauté ainsi qu'avec les autres acteurs du milieu; - Former et sensibiliser ses employés à la protection de l'environnement dans l'accomplissement de leurs tâches. Les rôles et responsabilités inscrits dans la Politique environnementale d'ADM prévoient que : Le Conseil d'administration entérine les objectifs environnementaux et suit l'atteinte de ces objectifs annuellement et que le Comité de direction approuve les objectifs et les plans d'action en environnement et attribue les ressources financières, technologiques et humaines nécessaires pour leurs réalisations. Cette Politique englobe les sites aéroportuaires de YUL et de YMX, ainsi que le siège social d'ADM. Elle couvre toutes les activités d'ADM et celles de ses parties intéressées sur lesquelles ADM a des moyens soit de maîtrise, soit d'influence. Projets de développement et permis aux locataires La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration à chaque rencontre, via le Comité de développement et d'innovation, sur les incidents environnementaux survenus sur les sites de YUL et de YMX, le cas échéant. Le suivi du plan d'action de gestion des incidents environnementaux est effectué sur une base annuelle auprès du Conseil. La gestion des impacts spécifiques à chacun des thèmes de durabilité prioritaires est décrite au sein des éléments de réponse propres à ceux-ci (voir indicateurs 3-3 respectifs).											
		//2-26 Mécanismes permettant de demander conseil et de soulever des préoccupations		<u>Consultation</u> <u>Consultations citoyennes</u> <u>Comité consultatif communautaire</u> <u>Comité de développement durable</u> (p. 15) Afin de bien s'acquitter de sa mission et de préserver le solide lien de confiance établi avec ses clients, les usagers de ses sites, ses partenaires d'affaires, les autorités gouvernementales et le grand public, ADM se doit de veiller à maintenir l'excellence de sa réputation. À cet effet, l'organisation s'est dotée d'un code d'éthique pour ses employés, qui s'applique à l'ensemble de son personnel permanent, temporaire et occasionnel. Différents sujets y sont abordés, tels que l'intégrité, la santé et la sécurité ainsi que le respect des individus et de leurs droits fondamentaux. Toute personne témoin d'une situation répréhensible ou contraire à l'éthique d'ADM est invitée à contacter <u>une ligne téléphonique d'information confidentielle</u> exploitée par une firme indépendante. Les signalements sont rapportés au Conseil d'administration (indicateur 2-16). Finalement, la Politique de gestion intégrée des risques prévoit que les employés communiquent sans délai à leur supérieur immédiat tout nouveau risque important qui peut entraver l'atteinte des objectifs stratégiques d'ADM. Les responsables des différentes directions assistent leur vice-présidence respective dans la détermination des risques qui pourraient affecter de façon importante l'atteinte de leurs objectifs.											

INFORMATIONS GÉNÉRALES	THÈMES PERTINENTS	ADAPTATION ET RÉSILIENCE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	QUALITÉ DES COURS D'EAU	ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	QUALITÉ DE L'AIR	GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES	ACCÈS TERRESTRE, INTERMODALITÉ ET CONNECTIVITÉ	BIEN-ÊTRE ET QUALITÉ DE VIE DES TRAVAILLEURS	RÉSILIENCE DES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES	SANTÉ, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES PERSONNES	INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES DURABLES	CYBERSÉCURITÉ ET PROTECTION DES DONNÉES	EXPÉRIENCE CLIENT	GESTION DU CLIMAT SONORE	ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE
//GRI 2 Informations générales	Norme	Indicateur		Réponse											
		//2-27 Conformité aux législations et aux réglementations		Au cours de l'année 2024, il n'y a pas eu pour ADM de cas significatifs de non-conformité aux législations et aux réglementations pour lesquels des amendes ou d'autres sanctions non monétaires ont été encourues.											
		//2-28 Adhésions à des associations		Adhésions - Airports Council International – North America (ACI-NA) / Conseil des aéroports du Canada (CAC) - Association canadienne sur le péril aviaire - Association québécoise des transports - BOMA Québec - Chambre de commerce italienne au Canada - Climate Group - Conseil des infrastructures - Conseil du patronat du Québec - Conseil Patronal de l’Environnement du Québec (CPEQ) - Espace québécois de concertation sur les pratiques d’approvisionnement responsable (ECPAR) - Grappe industrielle des véhicules électriques et intelligents (Propulsion Québec) - Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal (CargoM) - Union des aéroports français & francophones associés Partenariats - Aéro Montréal - Alliance de l’industrie touristique du Québec - Conseil des arts de Montréal - Conseil des entreprises en technologies environnementales du Québec (CETEQ) - Conseil du patronat du Québec - Consortium de recherche et d’innovation en aérospatiale du Québec (CRIAQ) - Chambre de commerce de l’Ouest-de-l’Île de Montréal (CCOIM) - Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) - Chambre de commerce et d’industrie de Mirabel - Conseil des relations internationales de Montréal (CORIM) - Conseil régional de l’environnement de Montréal - Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) - Jeune Chambre de commerce de Montréal (JCCM) - Jour de la Terre - Montréal International (FODEV) - Partenariat Climat Montréal (PCM) - Société de développement commercial (SDC) District Central - Trajectoire Québec - Tourisme Montréal - UQAM/OCVI2 Dons et autres implications : Communauté et implication sociale											

Norme	Indicateur	Réponse
//GRI 2 Informations générales	//2-29 Approche de l’engagement des parties prenantes	Passagers, fournisseurs, partenaires, travailleurs de la communauté aéroportuaire : <u>Devenir acteur de changement</u> (p. 48) Compagnies aériennes : <u>Comité consultatif des compagnies aériennes (ACC)</u> Organismes représentant les diverses régions du grand Montréal : <u>Comité consultatif communautaire</u> Fournisseurs et partenaires : <u>Gestion environnementale</u> Fournisseurs : <u>Conditions générales d’achat</u> Locataires : <u>Bureau des permis de modification aux installations d’ADM (BPMI)</u> La demande de modification aux installations qui est traitée par l’intermédiaire du BPMI fait l’objet d’une révision par les équipes de professionnels techniques internes avant d’être approuvée (<u>projets de développement et permis aux locataires</u>). Les approches d’engagement des parties prenantes spécifiques à chacun des thèmes de durabilité prioritaires sont décrites au sein des éléments de réponse propres à ceux-ci (voir indicateurs 3-3 respectifs).
	//2-30 Négociations collectives	Données annuelles : <u>Nombre d’employés syndiqués</u> Un recueil spécifique aux employés non assujettis à une convention collective décrit leurs conditions de travail. ADM étant sous réglementation fédérale, les dispositions du Code canadien du travail s’appliquent à toute condition d’emploi qui ne serait pas mentionnée dans le recueil ou les conventions collectives.
	//A08 Relocalisations et expropriations	Entités ou personnes déplacées à YUL et à YMX en raison de besoins relatifs à des développements actuels ou futurs (total 2024) : Acquisitions immobilières = 0 Résiliation de baux en cours = 0 Non-renouvellement de baux à échéance = 0
THÈMES PERTINENTS		
//GRI 3 Thèmes pertinents	//3-1 Processus pour déterminer les thèmes pertinents	Identification des enjeux de durabilité et <u>matrice de matérialité des enjeux ESG</u>. Cette matrice a servi à déterminer la hiérarchisation des impacts en fonction de leur importance. Les activités d’ADM ainsi que celles des autres entités en opération sur ses sites sont susceptibles de générer des impacts négatifs, ou de miner l’acceptabilité sociale envers ces activités sur la base d’une perception des impacts sociaux ou environnementaux. En contrepartie, l’exploitation et le maintien des sites aéroportuaires sous la gestion d’ADM impliquent des impacts positifs réels et potentiels sur l’économie, l’environnement et les personnes, notamment pour les thèmes suivants : bien-être et qualité de vie des employés; expérience client; infrastructures aéroportuaires durables; accès terrestre, intermodalité et connectivité; employeur responsable et partenaire de ses employés; verdissement et biodiversité; innovation technologique; relation avec les communautés environnantes; culture inclusive et juste qui valorise la différence; approvisionnement responsable et local; retombées économiques locales; consommation énergétique; offre de produits et services responsables; valorisation de la culture montréalaise. Ceux-ci couvrent les impacts positifs les plus significatifs générés par les activités d’ADM. Les impacts positifs et négatifs spécifiques à chacun des thèmes de durabilité prioritaires sont décrits au sein des éléments de réponse propres à ceux-ci (voir indicateurs 3-3 respectifs).

Norme	Indicateur	Réponse																								
//GRI 3 Thèmes pertinents	//3-2 Liste des thèmes pertinents	Cadres de divulgation des thèmes ESG prioritaires d’ADM selon la plus récente matrice de matérialité																								
		<table><tr><th>Thèmes ESG prioritaires pour ADM (11)</th><th>Cadre de divulgation</th></tr><tr><td>Adaptation et résilience aux changements climatiques</td><td>GRI 201-2 : Implications financières et autres risques et opportunités dus aux changements climatiques</td></tr><tr><td>Qualité des cours d’eau</td><td>GRI 303 : Eau et effluents</td></tr><tr><td>Émissions de gaz à effet de serre</td><td>GRI 305 : Émissions</td></tr><tr><td>Gestion des matières résiduelles</td><td>GRI 306 : Déchets</td></tr><tr><td>Accès terrestre, intermodalité et connectivité</td><td>GRI G4-AO : Transports et Intermodalité</td></tr><tr><td>Bien-être et qualité de vie des travailleurs</td><td>GRI 403 : Santé et sécurité au travail</td></tr><tr><td>Résilience des opérations aéroportuaires</td><td>GRI G4-AO : Continuité des opérations et mesures d'urgence</td></tr><tr><td>Santé, sécurité et sûreté des personnes</td><td>GRI 416 : Santé et sécurité des consommateurs</td></tr><tr><td>Infrastructures aéroportuaires durables</td><td>Maintien et développement des infrastructures</td></tr><tr><td>Cybersécurité et protection des données</td><td>GRI 418 : Confidentialité des données des clients</td></tr><tr><td>Expérience client</td><td>GRI G4-AO : Qualité de service</td></tr></table>	Thèmes ESG prioritaires pour ADM (11)	Cadre de divulgation	Adaptation et résilience aux changements climatiques	GRI 201-2 : Implications financières et autres risques et opportunités dus aux changements climatiques	Qualité des cours d’eau	GRI 303 : Eau et effluents	Émissions de gaz à effet de serre	GRI 305 : Émissions	Gestion des matières résiduelles	GRI 306 : Déchets	Accès terrestre, intermodalité et connectivité	GRI G4-AO : Transports et Intermodalité	Bien-être et qualité de vie des travailleurs	GRI 403 : Santé et sécurité au travail	Résilience des opérations aéroportuaires	GRI G4-AO : Continuité des opérations et mesures d'urgence	Santé, sécurité et sûreté des personnes	GRI 416 : Santé et sécurité des consommateurs	Infrastructures aéroportuaires durables	Maintien et développement des infrastructures	Cybersécurité et protection des données	GRI 418 : Confidentialité des données des clients	Expérience client	GRI G4-AO : Qualité de service
		Thèmes ESG prioritaires pour ADM (11)	Cadre de divulgation																							
		Adaptation et résilience aux changements climatiques	GRI 201-2 : Implications financières et autres risques et opportunités dus aux changements climatiques																							
		Qualité des cours d’eau	GRI 303 : Eau et effluents																							
		Émissions de gaz à effet de serre	GRI 305 : Émissions																							
		Gestion des matières résiduelles	GRI 306 : Déchets																							
		Accès terrestre, intermodalité et connectivité	GRI G4-AO : Transports et Intermodalité																							
		Bien-être et qualité de vie des travailleurs	GRI 403 : Santé et sécurité au travail																							
		Résilience des opérations aéroportuaires	GRI G4-AO : Continuité des opérations et mesures d'urgence																							
Santé, sécurité et sûreté des personnes	GRI 416 : Santé et sécurité des consommateurs																									
Infrastructures aéroportuaires durables	Maintien et développement des infrastructures																									
Cybersécurité et protection des données	GRI 418 : Confidentialité des données des clients																									
Expérience client	GRI G4-AO : Qualité de service																									
Cadres de divulgation des thèmes spécifiques au secteur des exploitants d’aéroports (réf. : Airport Operators Sector Disclosures du GRI) qui ne sont pas couverts par les thèmes ESG prioritaires pour ADM.																										
<table><tr><th>Thèmes ESG supplémentaires du secteur (3)</th><th>Cadre de divulgation</th></tr><tr><td>Qualité de l’air</td><td>GRI G4-AO5 : Niveaux de qualité de l’air ambiant</td></tr><tr><td>Gestion du climat sonore</td><td>GRI G4-AO7 : Bruit</td></tr><tr><td>Accessibilité universelle</td><td>GRI GA-AO : Offre de services et d’installations accessibles aux personnes ayant des besoins particuliers</td></tr></table>	Thèmes ESG supplémentaires du secteur (3)	Cadre de divulgation	Qualité de l’air	GRI G4-AO5 : Niveaux de qualité de l’air ambiant	Gestion du climat sonore	GRI G4-AO7 : Bruit	Accessibilité universelle	GRI GA-AO : Offre de services et d’installations accessibles aux personnes ayant des besoins particuliers																		
Thèmes ESG supplémentaires du secteur (3)	Cadre de divulgation																									
Qualité de l’air	GRI G4-AO5 : Niveaux de qualité de l’air ambiant																									
Gestion du climat sonore	GRI G4-AO7 : Bruit																									
Accessibilité universelle	GRI GA-AO : Offre de services et d’installations accessibles aux personnes ayant des besoins particuliers																									
//3-3 Gestion des thèmes pertinents		Approche générale																								
		<u>Plan de durabilité 1.0</u>																								
		<u>Gestion des risques</u>																								
		<u>Rapport sur la gouvernance</u>																								
		<u>Reddition de comptes</u>																								
		La gestion d’ADM spécifique à chacun des thèmes de durabilité prioritaires est décrite au sein des éléments de réponse propres à ceux-ci (voir indicateurs 3-3 respectifs).																								

Norme	Indicateur	Réponse
ADAPTATION ET RÉSILIENCE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES		
//GRI 201 Performance économique	//3-3 Gestion du thème	Il est question d’anticiper les perturbations occasionnées par les changements climatiques et d’adapter les activités d’ADM et les infrastructures de YUL et de YMX. Description détaillée : Cadre de divulgation IFRS S2 Faits saillants de l’année : Adaptation aux changements climatiques
	//201-2 Implications financières et autres risques et opportunités dus aux changements climatiques	
QUALITÉ DES COURS D’EAU		
//GRI 303 Eau et effluents	//3-3 Gestion du thème	Il est question de gérer la qualité des cours d’eau traversant les sites aéroportuaires. « Les eaux pluviales peuvent être contaminées par des fuites et des déversements d’huile, de diesel ou de carburant des avions lors de l’exploitation et de l’entretien des véhicules de service au sol, ainsi que des activités de stockage du carburant et de manutention. Les contaminants présents dans les eaux pluviales peuvent également apparaître lors de l’enlèvement de la neige et de la glace des pistes, et du dégivrage des avions. Les eaux pluviales contaminées peuvent avoir des répercussions sur l’environnement en polluant les plans d’eau, notamment en réduisant les niveaux d’oxygène dissous, en diminuant l’abondance des organismes et la diversité des espèces, en contaminant les sources d’eau potable ou en ayant d’autres effets. » (Traduction à partir des normes du GRI, G4 Airport Operators Sector Disclosures, 2014, p. 34) ADM, ses fournisseurs et autres partenaires en opération sur les sites de YUL et de YMX doivent respecter la réglementation applicable en matière de gestion de la qualité des cours d’eau, dont : • Loi sur les pêches du Canada • Règlement sur les activités dans des milieux humides, hydriques et sensibles de la Loi sur la qualité de l’environnement du Québec • Règlement sur l’encadrement d’activités en fonction de leur impact sur l’environnement de la Loi sur la qualité de l’environnement du Québec • Règlement sur l’assainissement des eaux de la Communauté métropolitaine de Montréal ADM a une Politique environnementale en vigueur (voir indicateur 2-25). Elle se veut l’une des pièces maîtresses de la pratique d’ADM en matière de gestion de l’environnement, incluant la qualité des cours d’eau. Gestion des impacts : Qualité des eaux et Protection du milieu Gouvernance : Le vice-président Exploitation et développement aérien est responsable de la gestion de la qualité des eaux. Il délègue cette responsabilité au directeur Environnement. La direction d’ADM fait rapport au Conseil d’administration au minimum deux fois par année, via le Comité de développement et d’innovation, pour suivre l’avancement du plan d’action visant à atténuer les risques relatifs aux activités d’ADM ainsi que celles des communautés aéroportuaires en opération à YUL et à YMX sur la qualité des eaux.
	//AO4 Qualité des eaux pluviales	Données annuelles et historiques : Évolution de la qualité des cours d’eau (sélectionner les paramètres d’affichage)
	//AO6 Liquides de dégivrage / déglçants pour aéronefs et chaussées	Données annuelles et historiques : Consommation de matières pour opérations hivernales (sélectionner les paramètres d’affichage)

Norme	Indicateur	Réponse
ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE		
//GRI 305 Émissions	//3-3 Gestion du thème	ADM, ses fournisseurs et autres partenaires en opération sur les sites de YUL et de YMX utilisent notamment des combustibles fossiles pour leurs activités. Ces derniers sont à l'origine d'émissions atmosphériques qui contribuent au réchauffement planétaire. Dans son <u>Engagement en matière de développement durable</u>, ADM entend contribuer activement à la lutte et à l'adaptation aux changements climatiques par des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) visant l'atteinte de la carboneutralité. ADM vise ainsi à contribuer à la lutte aux changements climatiques en réduisant les émissions de GES des activités aéroportuaires. Il n'y a pas de réglementation applicable à ADM concernant la gestion de ce thème, car, via l'opération de ses installations à YUL et à YMX, cette société émet une quantité de GES inférieure au seuil qui détermine un tel assujettissement. ADM a une Politique environnementale en vigueur. Elle se veut l'une des pièces maîtresses de la pratique d'ADM en matière de gestion de l'environnement, incluant les émissions de GES. Un des axes d'amélioration prioritaires de cette Politique consiste à réduire les émissions GES dans l'atteinte de l'objectif zéro émission nette. Gestion des impacts : <u>Plan de durabilité 1.0</u> (p. 17, voir section « décarboner ses activités ») <u>Émissions de GES</u> <u>Espace Aéro</u> Faits marquants de l'année : <u>Émissions de gaz à effet de serre</u> Gouvernance : Le vice-président Affaires publiques, communication et durabilité est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre du Plan de durabilité, qui inclut une orientation spécifique à la décarbonation des activités. Il délègue cette responsabilité au directeur Développement durable. La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration, via le Comité de développement et d'innovation, sur le bilan annuel des émissions de gaz à effet de serre d'ADM.
	//305-1 et 305-2 Émissions directes de GES (de portée 1) Émissions indirectes de GES (de portée 2)	Données annuelles et historiques : <u>Émissions de GES de portées 1 et 2</u> <u>Émissions de GES de portées 1 et 2 par type de source</u> Sélectionner les paramètres d'affichage.
	//305-3 Autres émissions indirectes de GES (de portée 3)	Données annuelles : <u>Émissions de GES de portée 3</u> (sélectionner les paramètres d'affichage).
	//305-4 Intensité des émissions de GES	Données annuelles et historiques : <u>Intensité des émissions de GES de portées 1 et 2 par type de source</u> Sélectionner les paramètres d'affichage suivants : unité kg CO₂ éq./PAX ou unité kg CO₂ éq./100 tonnes de fret.
	//305-5 Réduction des émissions de GES	<u>Réduire les émissions de GES</u>

Norme	Indicateur	Réponse
QUALITÉ DE L'AIR		
//GRI G4-AO Qualité de l'air ambiant	//AO5 Niveaux de qualité de l'air ambiant	Il est question de mettre en place des mesures pour préserver la qualité de l'air sur les sites aéroportuaires et leurs environs. ADM ne collecte pas les données relatives à cet indicateur. Les informations publiques collectées à partir de la station de la Ville de Montréal sont utilisées pour analyses. Les données sont disponibles sur le site Web de la Ville .
GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES		
//GRI 306 Déchets	//3-3 Gestion du thème	Dans son Engagement en matière de développement durable , ADM entend adopter des approches innovantes pour réduire l'empreinte environnementale, accroître l'efficacité dans l'usage des ressources et gérer de façon responsable les matières résiduelles. Il est question de réduire la quantité des matières résiduelles générées à YUL et à YMX en adoptant des mesures de réduction à la source, de réutilisation, de recyclage et de valorisation. ADM, ses fournisseurs et autres partenaires en opération sur les sites de YUL et de YMX doivent respecter la réglementation applicable en matière de gestion des matières résiduelles et des matières dangereuses, dont : - Directive relative aux déchets internationaux du gouvernement du Canada - Loi sur la qualité de l'environnement, notamment section VII – La gestion des matières résiduelles - Règlements sur les matières dangereuses et sur les halocarbures de la Loi sur la qualité de l'environnement - Divers règlements encadrant les matières dangereuses de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement
	//306-1 Génération de déchets et impacts significatifs liés aux déchets	ADM a une Politique environnementale en vigueur (voir indicateur 2-25). Elle se veut l'une des pièces maîtresses de la pratique d'ADM en matière de développement durable, incluant la gestion des matières résiduelles. Un des axes d'amélioration prioritaires de cette Politique consiste à appliquer le principe des 3RV, soit la réduction à la source, le réemploi, le recyclage et la valorisation des matières résiduelles, dans l'atteinte de l'objectif zéro déchet.
	//306-2 Gestion des impacts significatifs liés aux déchets	Description détaillée : Gestion des matières résiduelles Faits marquants de l'année : Gestion des matières résiduelles Gouvernance : Le vice-président Affaires publiques, communication et durabilité est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre du Plan de durabilité, qui inclut une orientation spécifique à la gestion des matières résiduelles. Il délègue cette responsabilité au directeur Développement durable. La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration, via le Comité de développement et d'innovation, sur le bilan annuel de la gestion des matières résiduelles. En 2024, il n'y a pas eu d'éléments spécifiques à la gestion de ce thème qui a fait l'objet d'une approbation par le Conseil.
	//306-3 Déchets générés	Données annuelles et historiques : Matières résiduelles générées par catégorie
	//306-4 Déchets non destinés à l'élimination	Matières dangereuses résiduelles totales
	//306-5 Déchets destinés à l'élimination	Résidus de construction générés et récupérés Sélectionner les paramètres d'affichage.
//AO GA-EN23 Gestion du thème déchets internationaux		Description de l'enjeu : Matières résiduelles générées à bord des aéronefs (voir description au bas de la page) Données annuelles et historiques YUL : Matières résiduelles générées à bord des aéronefs

Norme	Indicateur	Réponse
ACCÈS TERRESTRE, INTERMODALITÉ ET CONNECTIVITÉ		
//GRI G4-AO Transports et intermodalité	//3-3 Gestion du thème transports	La mission d’ADM consiste notamment à offrir une prestation de services remarquable, sécuritaire et performante tout en assurant la mise en valeur de ses installations. Il est entre autres question d’assurer un accès terrestre fluide et intermodal à YUL répondant aux besoins des différents usagers. Stationnement et transport à YUL L’aéroport Montréal-Trudeau étant un lieu de transit et d’activité économique majeur, il est essentiel que les usagers puissent y accéder rapidement et efficacement. C’est une question de compétitivité, tant pour YUL que pour la ville et sa région. La disponibilité d’un lien de transport structurant et rapide entre l’aéroport et le centre-ville est un facteur qui influe sur le choix d’une ville pour la tenue de grands congrès internationaux ou pour l’établissement d’une place d’affaires par une société internationale. Depuis la reprise soutenue du trafic de passagers, la capacité en période de pointe est atteinte à YUL, voire dépassée, pour certaines installations et certains systèmes aéroportuaires, dont les débarcadères, les embarcadères et le réseau routier principal menant à l’aérogare. Cela entraîne de la congestion routière que doivent subir certains usagers qui désirent se rendre à l’aérogare. Gestion des impacts : <u>Plan de vol 2028</u> Faits marquants de l’année : • <u>Côté ville</u> • <u>Accès terrestre, intermodalité et connectivité à YUL</u> • <u>Un projet de transport collectif à YMX</u> Objectifs et cibles : <u>Cibles spécifiques au transport</u> (p. 22) Gouvernance : Le vice-président Infrastructures aéroportuaires est responsable de la mise en œuvre des projets de la station YUL du REM et du programme accès. Il délègue cette responsabilité au directeur Station aéroport du REM et au directeur Grands projets, accès routiers. La direction d’ADM fait rapport au Conseil d’administration au minimum quatre fois par année, via le Comité d’analyse et d’évaluation des projets d’infrastructure, sur l’état d’avancement de la mise en œuvre des grands projets. Le Conseil approuve les budgets de mise en œuvre des projets d’infrastructure d’ADM lorsque ceux-ci atteignent un certain seuil.
	//3-3 Gestion du thème intermodalité	<u>Liaisons interurbaines VIA Rail Canada</u> <u>Navettes régionales</u>
BIEN-ÊTRE ET QUALITÉ DE VIE DES TRAVAILLEURS		
//GRI 403 Santé et sécurité du travail (SST)	//3-3 Gestion du thème pour les employés d’ADM	Il est question de favoriser le bien-être et la qualité de vie des travailleurs, en assurant un environnement de travail sain et sécuritaire, tant sur le plan physique que psychologique. ADM, ses fournisseurs et autres partenaires en opération sur les sites de YUL et de YMX doivent respecter la réglementation applicable en vigueur en matière de Santé et sécurité au travail (<u>voir p. 6</u> selon la juridiction applicable).
	//AO Gestion du thème pour les travailleurs sur les sites qui ne sont pas des employés d’ADM	Description détaillée : <u>Santé et sécurité au travail</u> Indicateurs et description : <u>Accidents du travail et maladies professionnelles</u> Faits marquants de l’année : <u>Santé et sécurité au travail</u>

RAPPORT ANNUEL 2024						AÉROPORTS DE MONTRÉAL						PAGE 76																			
INFORMATIONS GÉNÉRALES		THÈMES PERTINENTS		ADAPTATION ET RÉSILIENCE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES		QUALITÉ DES COURS D'EAU		ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE		QUALITÉ DE L'AIR		GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES		ACCÈS TERRESTRE, INTERMODALITÉ ET CONNECTIVITÉ		BIEN-ÊTRE ET QUALITÉ DE VIE DES TRAVAILLEURS		RÉSILIENCE DES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES		SANTÉ, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES PERSONNES		INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES DURABLES		CYBERSÉCURITÉ ET PROTECTION DES DONNÉES		EXPÉRIENCE CLIENT		GESTION DU CLIMAT SONORE		ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE	
Norme				Indicateur				Réponse																							
RÉSILIENCE DES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES																															
//GRI G4-AO Continuité des opérations et mesures d'urgence				//3-3 Gestion du thème				La mission d'ADM consiste notamment à offrir une prestation de services remarquable, sécuritaire et performante tout en assurant la mise en valeur de ses installations. Il est entre autres question d'optimiser la capacité d'ADM et de ses partenaires à réagir adéquatement lors d'évènements imprévisibles de sorte à assurer la continuité des services aéroportuaires. Au cours des dernières années, ADM s'est efforcée de renforcer sa capacité à répondre aux évènements perturbateurs affectant son environnement informatique et ses opérations les plus critiques. Cette préparation est essentielle pour ADM, étant donné que l'indisponibilité de ses services peut entraîner des conséquences critiques sur les opérations aéroportuaires et, par conséquent, sur l'expérience client ainsi que sur les activités des partenaires de la communauté aéroportuaire. Plan des mesures d'urgence Dans le but de se conformer aux lois et aux règlements canadiens en vigueur, d'honorer ses obligations, et d'adopter de bonnes pratiques en matière de continuité des activités afin d'assurer la pérennité de l'organisation lors d'un incident majeur ou de l'avènement d'une crise de toute nature qui pourrait affecter le cours normal de ses opérations, ADM s'est dotée en 2024 d'une Politique de continuité des activités. Cette Politique se veut l'une des pièces maîtresses de la pratique d'ADM en matière de continuité des activités et de gestion de crise, en établissant les grandes lignes des objectifs corporatifs poursuivis, du processus, du partage des responsabilités et des mesures de contrôle en place. Un audit interne a été conduit au courant de l'année 2023 afin de valider l'efficacité des processus de gestion de la continuité des opérations et de la relève technologique mis en place par ADM pour répondre aux perturbations. Selon les constats de ce mandat, les ressources d'ADM possèdent l'expertise et les connaissances adéquates pour répondre aux perturbations, et ce, grâce à l'expérience acquise lors des dernières années. La majorité des recommandations apportées concernent l'absence d'un cadre formel de gouvernance définissant les orientations stratégiques et tactiques permettant d'encadrer les pratiques en matière de continuité des activités. Les plans d'action issus des occasions d'amélioration qui ont été soulevées sont graduellement mis en œuvre et seront terminés d'ici la fin de l'année 2025. En 2024, on a entamé l'exercice de mise à jour des plans de continuité des opérations aéroportuaires et de la relève technologique qui ont été jugés requis selon les bilans des impacts sur les activités. Les travaux qui aborderont la mise à jour des plans de continuité des activités des secteurs de soutien administratif ou d'autres services en support aux opérations débuteront en 2025. À l'issue de cette démarche, l'ensemble des plans de continuité seront réunis au sein d'un même système applicatif afin qu'ils soient mis à la disposition des parties impliquées et qu'ils puissent être activés de manière efficace, lorsque nécessaire. Faits marquants de l'année : Opérations, Sûreté et sécurité En parallèle, l'exploitation de l'environnement technologique d'ADM est externalisée. Le partenaire externe doit effectuer la relève des services lui ayant été confiés par le biais de son plan de reprise des activités (DRP – Disaster Recovery Plan). Les plans combinés permettent d'assurer la pérennité des activités de l'organisation du point de vue technologique lors d'un incident majeur ou d'une crise, et de mitiger les impacts lors d'une interruption des opérations. Gouvernance : Le vice-président Finances et administration est le gardien des pratiques de continuité des activités. Il rend compte de la qualité des plans mis en place et valide la rigueur des processus et des suivis en soutien. À cet effet, la direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration une fois par année, via le Comité d'audit et de gestion des risques. La nouvelle Politique de continuité des activités a fait l'objet d'une approbation par le Conseil en 2024.																							
Profil d'entreprise		Faits saillants		Message de la direction		2024 en bref		Revue des activités		Rapport de durabilité		Index du contenu GRI		Analyse par la direction de la situation financière		Rapport sur la gouvernance		Plan stratégique 2024-2028		Transparence		États financiers consolidés									

INFORMATIONS GÉNÉRALES	THÈMES PERTINENTS	ADAPTATION ET RÉSILIENCE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	QUALITÉ DES COURS D'EAU	ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	QUALITÉ DE L'AIR	GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES	ACCÈS TERRESTRE, INTERMODALITÉ ET CONNECTIVITÉ	BIEN-ÊTRE ET QUALITÉ DE VIE DES TRAVAILLEURS	RÉSILIENCE DES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES	SANTÉ, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES PERSONNES	INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES DURABLES	CYBERSÉCURITÉ ET PROTECTION DES DONNÉES	EXPÉRIENCE CLIENT	GESTION DU CLIMAT SONORE	ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE
------------------------	-------------------	--	-------------------------	-----------------------------------	------------------	----------------------------------	--	--	--	---	---	---	-------------------	--------------------------	---------------------------

Norme	Indicateur	Réponse
SANTÉ, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES PERSONNES		
//GRI 416 Santé et sécurité des consommateurs	//3-3 Gestion du thème	La mission d’ADM consiste notamment à offrir une prestation de services remarquable, sécuritaire et performante tout en assurant la mise en valeur de ses installations. Il est entre autres question de veiller à la santé, à la sécurité et à la sûreté des personnes se retrouvant sur les sites de YUL et de YMX. Cela s’articule par la prévention des accidents et des dangers liés aux opérations aériennes et par la protection contre les menaces délibérées et les actes malveillants.
		Sécurité aérienne En vertu du <i>Règlement de l’aviation canadien</i> (RAC), à titre d’exploitant d’un aéroport ADM maintient un système de gestion de la sécurité (SGS) en place, qui couvre l’entièreté des activités aéroportuaires et des installations sous son contrôle. Conformément au RAC, ADM doit avoir un plan de gestion de la sécurité, incluant une politique en matière de sécurité : <u>Politique du Système de gestion de la sécurité</u> Description détaillée : <u>Système de gestion de la sécurité</u> <u>Gestion de la faune</u> Faits marquants de l’année : Sécurité aérienne À la suite des constats de non-conformités administratives soulevés (voir indicateur 416-2), des plans de mesures correctives ont été élaborés. En parallèle et conformément à sa Politique du Système de gestion de la sécurité, ADM s’engage à développer, à appliquer et à améliorer les systèmes de gestion et processus afin de s’assurer que la performance de l’entreprise en matière de sécurité aérienne rencontre ou dépasse les exigences réglementaires. C’est dans ce contexte que la feuille de route 2024-2026 d’amélioration et de restructuration du SGS a été développée. Gouvernance : Le président-directeur général est le gestionnaire supérieur responsable de la mise en œuvre de la Politique du Système de gestion de la sécurité d’ADM. Il délègue cette responsabilité au vice-président Exploitation et développement aérien. La direction d’ADM fait rapport au Conseil d’administration deux fois par année, via le Comité d’audit et de gestion des risques, sur la reddition de comptes du SGS et du suivi des plans d’action de la feuille de route 2024-2026 d’amélioration et de restructuration du SGS. La plus récente version de la Politique du SGS a fait l’objet d’une approbation par la Conseil en 2024.
		Sûreté En matière de sûreté aéroportuaire, à titre d’exploitant d’aérodromes de catégorie 1, ADM répond aux exigences du <i>Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne</i>. <u>Engagement en matière de sûreté aéroportuaire</u> Description détaillée : Sûreté Faits marquants de l’année : Sûreté aéroportuaire En plus des opérations régulières assurant une présence et une vigilance constante sur les sites de YUL et de YMX, la direction d’ADM s’affaire à maintenir un environnement sûr et sécuritaire en adaptant ses pratiques et installations. En ce sens, des initiatives sont mises en place pour aborder le contexte changeant, simultanément à la mise en œuvre des actions qui sont inscrites sur le plan triennal 2024-2026 de la Sûreté aéroportuaire s’articulant autour de quatre piliers : infrastructures physiques et intelligentes, personnel de la sûreté, communauté, transformation. Gouvernance : Le président-directeur général est le gestionnaire supérieur responsable de veiller au respect de l’<u>Engagement en matière de sûreté</u>. Il délègue cette responsabilité au vice-président Exploitation et développement aérien. Le vice-président Exploitation et développement aérien, qui est responsable de la gestion des services de Sûreté d’ADM (<u>Sûreté aéroportuaire</u>, <u>SIADM</u> et <u>BAP</u>), délègue cette responsabilité au directeur Opérations, Sûreté et lutte contre les incendies. La direction d’ADM fait rapport au Conseil d’administration deux fois par année, via le Comité d’audit et de gestion des risques, sur le suivi des enjeux de sûreté aéroportuaire ainsi que sur l’avancement des plans d’action visant à atténuer les risques.

INFORMATIONS GÉNÉRALES	THÈMES PERTINENTS	ADAPTATION ET RÉSILIENCE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	QUALITÉ DES COURS D'EAU	ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	QUALITÉ DE L'AIR	GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES	ACCÈS TERRESTRE, INTERMODALITÉ ET CONNECTIVITÉ	BIEN-ÊTRE ET QUALITÉ DE VIE DES TRAVAILLEURS	RÉSILIENCE DES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES	SANTÉ, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES PERSONNES	INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES DURABLES	CYBERSÉCURITÉ ET PROTECTION DES DONNÉES	EXPÉRIENCE CLIENT	GESTION DU CLIMAT SONORE	ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE
	Norme	Indicateur		Réponse											
	Maintien et développement des infrastructures	//3-3 Gestion du thème (suite)		En 2024, un audit interne a été conduit afin de fournir une assurance quant à l'efficacité opérationnelle des processus, des mécanismes et des contrôles qu'ADM a mis en place, lui permettant d'assurer le maintien en bon état et la fiabilité des infrastructures et des équipements de l'aérogare de YUL. Selon les constats de ce mandat, des outils et des systèmes efficaces sont utilisés pour gérer l'entretien des actifs d'ADM. Aussi, les employés impliqués dans le cycle de vie des actifs possèdent les compétences et connaissances suffisantes. Le rapport d'audit a soulevé des opportunités d'amélioration quant à l'harmonisation des pratiques d'élaboration des plans de maintien, afin que le PDMA soit uniformément étendu à l'ensemble des actifs aéroportuaires de YUL et de YMX. D'ici les prochaines années, ADM ajoutera ainsi à son PDMA existant l'ensemble des éléments d'actifs sous sa responsabilité qui requièrent un tel niveau de supervision. Gouvernance : Le vice-président Infrastructures aéroportuaires est responsable de planifier la mise en œuvre des projets de développement d'ADM ainsi que de la gestion du cycle de vie des actifs physiques de YUL et de YMX. Il délègue cette responsabilité aux directeurs respectifs des grands projets ainsi qu'au vice-président adjoint, Infrastructures et cycle de vie. La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration en continu, via le Comité de développement et d'innovation ou le Comité d'analyse et d'évaluation des projets d'infrastructure, sur le suivi du plan quinquennal des investissements d'ADM et sur le statut d'avancement de la mise en œuvre des projets d'infrastructure qui atteignent une certaine envergure. Le Conseil approuve le plan quinquennal d'investissements, qui est mis à jour sur une base annuelle, ainsi que les budgets de mise en œuvre des projets d'infrastructure d'ADM lorsque ceux-ci atteignent un certain seuil.											
	CYBERSÉCURITÉ ET PROTECTION DES DONNÉES														
	//GRI 418 Confidentialité des données des clients	//3-3 Gestion du thème		La mission d'ADM consiste notamment à offrir une prestation de services remarquable, sécuritaire et performante tout en assurant la mise en valeur de ses installations. Il est entre autres question de protéger ses systèmes d'information contre la cybercriminalité afin de maintenir les activités aéroportuaires et de prévenir la perte de confidentialité, de disponibilité et d'intégrité des données gérées par ADM. Politique de protection des renseignements personnels d'ADM ADM a une Politique de sécurité de l'information en vigueur. Elle se veut l'une des pièces maîtresses de la gestion adéquate des risques de confidentialité, d'intégrité, de disponibilité et de conformité de son information et de ses traitements. En 2024, un audit interne a été conduit afin de s'assurer que les mécanismes mis en place par ADM pour répondre aux incidents de cybersécurité sont déployés de manière efficace. Les auditeurs internes ont observé que les équipes impliquées dans la sécurité des systèmes TI d'ADM ont montré une bonne connaissance de leurs rôles et des risques liés aux incidents. Les éléments à renforcer, concernant principalement des aspects de documentation et de formation, seront abordés d'ici la fin de l'année 2025. Au cours des dernières années, les plans d'action qui ont été déployés ont permis de rehausser la posture cyber d'ADM. Dans un environnement avec des priorités opérationnelles dynamiques, le chantier de la cybersécurité est en constante évolution. Les initiatives changent et leur ampleur aussi. Description et faits saillants de l'année : <u>Cybersécurité et protection des données</u> Gouvernance : La vice-présidente Technologies et innovation numérique est responsable de la gestion de la cybersécurité. Elle délègue cette responsabilité au directeur Sécurité de l'information. La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration en continu, via le Comité de développement et d'innovation, sur le suivi des plans d'action du programme de cybersécurité. La plus récente version de la Politique de protection des données personnelles a fait l'objet d'une approbation par le Conseil en 2024.											
//418-1 Plaintes fondées relatives à l'atteinte à la confidentialité des données des clients et aux pertes de données des clients		ADM n'a pas détecté ni eu connaissance d'incident portant atteinte à la confidentialité des données des clients durant l'année 2024. ADM n'a pas reçu de plainte concernant des atteintes à la confidentialité des données des clients en 2024.													

Norme	Indicateur	Réponse
EXPÉRIENCE CLIENT		
//GRI G4-AO Qualité de service	//3-3 Gestion du thème	La mission d’ADM consiste notamment à offrir une prestation de services remarquable, sécuritaire et performante tout en assurant la mise en valeur de ses installations. Il est entre autres question de faire vivre à chaque passager une expérience de voyage mémorable en offrant une prestation de services remarquable. L’expérience client est essentielle au succès d’un aéroport. Un aéroport qui ne parvient pas à assurer la qualité des services pourrait voir une partie de son trafic de passagers diverger vers d’autres plateformes aéroportuaires ou d’autres modes de transport. Dans son <u>Engagement en matière de développement durable</u>, ADM entend offrir un accueil personnalisé et une expérience mémorable aux passagers et aux visiteurs. Gestion des impacts : <u>Sondages</u> et <u>client mystère</u> Les principales initiatives d’amélioration qui seront abordées suivant le dernier audit qui a été conduit en décembre 2024 à YUL dans le contexte du programme Skytrax viseront la qualité de la signalisation directionnelle, l’affichage des informations sur les vols, la propreté des lieux, la disponibilité de places assises et les processus de correspondance. Objectifs et cibles : <u>Plan de durabilité 1.0</u> (p. 32 et 33) Faits marquants de l’année : <u>Expérience passager</u> Gouvernance : Le vice-président Services, commercial et innovation est le gardien de l’expérience client à YUL. Il délègue cette responsabilité au directeur Expérience client et marketing. La direction d’ADM fait rapport au Conseil d’administration sur une base annuelle, via le Comité de gouvernance et de responsabilité sociale, concernant la gestion de l’expérience client, les résultats des sondages de satisfaction ainsi qu’au sujet du traitement des questions, des commentaires et des plaintes en provenance des usagers.
GESTION DU CLIMAT SONORE		
//GRI G4-AO Bruit	//3-3 Gestion du thème	Il est question de gérer le climat sonore dans le but de maintenir une cohabitation harmonieuse avec les communautés environnantes. Dans son <u>Engagement en matière de développement durable</u>, ADM entend à cet effet maintenir le dialogue avec la collectivité concernant les activités aériennes et le développement aéroportuaire. <u>Engagement – Gestion des plaintes sur le climat sonore</u> Description détaillée : <u>Gestion du climat sonore</u> Objectifs et cibles : <u>Plan de durabilité 1.0</u> (p. 36) Gouvernance : Le vice-président Affaires publiques, communication et durabilité est responsable de l’élaboration et de la mise en œuvre du Plan de durabilité, qui inclut une orientation spécifique au climat sonore. Il délègue cette responsabilité au directeur Développement durable. La direction d’ADM fait rapport au Conseil d’administration au minimum une fois par année, via le Comité de gouvernance et de responsabilité sociale, pour suivre l’avancement du plan d’action visant à atténuer les risques relatifs aux activités d’ADM ainsi que celles de la communauté aéroportuaire en opération à YUL sur le climat sonore. En 2024, le Conseil a approuvé la poursuite de la mise en œuvre du plan d’action sur la gestion du climat sonore concernant le projet pour modifier les critères d’opérations à YUL pendant les heures restreintes d’exploitation.
	//AO7 Nombre de personnes et variation, qui résident dans les secteurs affectés	Il n’y a pas de tel indicateur disponible actuellement au Canada. ADM suit de près les travaux de Transports Canada pour le développement d’un nouvel indicateur. Données disponibles : <u>Indicateurs relatifs aux plaintes et aux mouvements aériens à YUL</u> (sélectionner les paramètres d’affichage)

Norme	Indicateur	Réponse
ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE		
//GRI G4-AO Offre de services et d'installations accessibles aux personnes ayant des besoins particuliers	//3-3 Gestion du thème	ADM vise à offrir des services équitables et des installations adaptées afin que tous puissent accéder aux installations aéroportuaires et bénéficier de ces services. Depuis 2019, ADM poursuit ses efforts vers une meilleure accessibilité tout en s'assurant de se conformer à ses obligations légales prévues au <i>Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées</i>, au <i>Règlement sur l'établissement des plans et des rapports en matière de transports accessibles</i>, et au <i>Règlement canadien sur l'accessibilité</i>. <u>Services adaptés</u> Description détaillée et faits marquants de l'année : <u>Accessibilité des services</u> Gouvernance : Le vice-président Exploitation et développement aérien est responsable de la mise en œuvre du volet passagers du plan d'accessibilité. Il délègue cette responsabilité au directeur Opération, sûreté et lutte contre les incendies. La vice-présidente Capital humain est responsable de la mise en œuvre du volet employés du plan d'accessibilité. Elle délègue cette responsabilité au directeur rémunération globale et conformité RH.

Analyse par la direction de la situation financière



Analyse par la direction de la situation financière et des résultats consolidés d’exploitation pour l’exercice terminé le 31 décembre 2024.

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 Aéroport international Montréal-Trudeau et de YMX Aérocité internationale de Mirabel 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

Cumulé au 31 décembre			
(en millions de dollars)	2024 \$	2023 \$	Variation ¹ %
Produits	917,2	847,9	8,2
Salaires et charges sociales	97,3	85,6	13,7
Charges d'exploitation	234,0	187,2	25,0
Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités (PERI)	43,7	44,9	(2,7)
Loyer à Transports Canada	103,1	92,3	11,7
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation	168,9	211,6	(20,2)
Charges financières nettes	88,1	93,3	(5,6)
Total des charges	735,1	714,9	2,8
Résultat net avant quote-part et impôts	182,1	133,0	37,0
Quote-part des résultats des coentreprises	0,7	0,6	3,1
Impôts sur le résultat	(0,8)	(0,7)	13,0
Résultat net	182,0	132,9	36,9
BAIIA²	439,1	437,9	0,3

¹ Les variations en % dans ce tableau sont calculées avec les résultats en milliers.

² BAIIA, une mesure financière non conforme aux PCGR, est le résultat net avant impôts, charges financières nettes, amortissement et dépréciation et quote-part des résultats des coentreprises. Voir la section des « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

Le BAIIA, une mesure financière non conforme aux PCGR (voir la section des « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour plus d’informations), est défini comme étant le résultat net avant impôts, charges financières nettes, amortissement et dépréciation et quote-part des résultats des coentreprises.

Le tableau suivant présente le rapprochement du BAIIA avec le résultat net :

(en millions de dollars)	2024 \$	2023 \$
Résultat net	182,0	132,9
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation	168,9	211,6
Charges financières nettes	88,1	93,3
Quote-part des résultats des coentreprises	(0,7)	(0,6)
Impôts sur le résultat	0,8	0,7
BAIIA¹	439,1	437,9

¹ BAIIA est une mesure financière non conforme aux PCGR.

Faits saillants

L’année 2024 aura été marquée par une croissance toujours aussi soutenue du trafic de passagers et un nombre record de voyageurs accueillis à YUL, dépassant les niveaux de 2023.

La demande a débuté à un rythme très fort pour ensuite se stabiliser au courant des derniers trimestres de l’année. Les différentes mesures de mitigation mises en place durant la saison estivale auront permis à ADM d’offrir une expérience plus alignée sur les attentes des usagers du site aéroportuaire.

BAIIA¹

Le BAIIA s’est établi à 439,1 M\$ pour l’exercice clos le 31 décembre 2024, en hausse de 1,2 M\$ ou 0,3 % par rapport à 2023. Le BAIIA en pourcentage des produits s’est établi à 47,9 % en 2024, comparativement à 51,6 % pour l’année 2023.

Investissements

Les investissements du programme aéroportuaire d’ADM se sont chiffrés à 362,3 M\$ (240,5 M\$ en 2023) et les investissements dans la station du REM ont totalisé 94,2 M\$ (86,4 M\$ en 2023). Les subventions, provenant principalement du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (PIEA) de Transports Canada en 2024, ont totalisé 17,4 M\$ (77,2 M\$ en 2023).

Les travaux du programme aéroportuaire ont porté notamment sur :

- La réhabilitation de pistes à YUL
- Le projet Accès
- La réfection de chaussées à YUL
- L’aménagement des débarcadères pour permettre les mesures de mitigation
- L’installation de chargeurs pour l’équipement électrique de soutien au sol (« eGSE »)

Au cours de l’année 2024, les investissements ont été financés par les activités d’exploitation, les subventions et la marge de crédit détenue auprès d’Investissement Québec.



¹ BAIIA, une mesure financière non conforme aux PCGR, est le résultat net avant impôts, charges financières nettes, amortissement et dépréciation et quote-part résultats des coentreprises. Voir la section des Mesures financières non conformes aux PCGR.

Produits

(en millions de dollars)	2024 \$	2023 \$	Variation ¹ %
Activités aéronautiques	351,9	323,0	9,0
Frais d'améliorations aéroportuaires (FAA)	324,4	277,9	16,7
Stationnements et transports au sol	109,2	103,8	5,2
Concessions	74,9	70,3	6,5
Immobiliers et autres	56,8	72,9	(22,0)
Total des produits	917,2	847,9	8,2

¹ Les variations en % dans ce tableau sont calculées avec les résultats en milliers.

Les produits se sont élevés à 917,2 M\$ en 2024, soit une augmentation de 69,3 M\$ ou 8,2 % par rapport à 2023.

Activités aéronautiques

Les produits tirés des activités aéronautiques se sont élevés à 351,9 M\$ en 2024, une hausse de 28,9 M\$ ou 9,0 % par rapport à 2023. Ces revenus se composent principalement des droits d’atterrissage et des redevances générales d’aérogare perçus des sociétés aériennes et représentent 38,4 % (38,1 % en 2023) de l’ensemble des revenus d’ADM. Cette augmentation est principalement attribuable à la croissance du trafic de passagers au cours de 2024 ainsi qu’à l’accroissement des mouvements aériens ainsi qu’aux hausses tarifaires de 4,0 %, le tout net des programmes incitatifs et promotionnels pour assurer le développement de la desserte aérienne en matière de variété et de qualité de destinations.

FAA

Les produits provenant des FAA ont totalisé 324,4 M\$ en 2024 en hausse de 46,5 M\$ ou 16,7 % par rapport à 2023. Ces revenus, qui représentent 35,4 % (32,8 % en 2023) 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 en correspondance. L’augmentation est attribuable à la hausse du tarif de 35 \$ à 40 \$ le 1^{er} mars 2024 ainsi qu’à la croissance du trafic de passagers.

Stationnements et transports au sol

Les produits tirés des stationnements et transports au sol se sont chiffrés à 109,2 M\$ en 2024, une augmentation de 5,4 M\$ ou 5,2 % par rapport à 2023. Ces revenus totalisent 11,9 % (12,2 % en 2023) de l’ensemble des revenus d’ADM. La hausse de ces produits provient principalement des redevances perçues des divers transporteurs et des loueurs de véhicules.

Concessions

Les concessions ont généré des produits de 74,9 M\$ en 2024, en hausse de 4,6 M\$ ou 6,5 % par rapport à 2023. Ces derniers totalisent 8,2 % (8,3 % en 2023) de l’ensemble des revenus d’ADM. L’augmentation de ces produits est directement attribuable à la hausse d’achalandage, en particulier pour les boutiques hors-taxes, les restaurants et les salons VIP.

Immobiliers et autres

Les produits immobiliers et autres se sont élevés à 56,8 M\$ en 2024, une baisse de 16,1 M\$ ou 22,0 % par rapport à 2023, et représentent 6,2 % (8,6 % en 2023) de l’ensemble des revenus d’ADM. Ces produits proviennent surtout de la location de terrains, de bâtiments et d’espaces. La variation de ces derniers par rapport à 2023 s’explique par la signature de nouveaux baux et de l’application des hausses de loyers prévues aux ententes contractuelles contrebalancé, en partie, par l’application de la norme comptable IFRS 16 pour des contrats de sous-location de terrains.

Charges

(en millions de dollars)	2024 \$	2023 \$	Variation ¹ %
Salaires et charges sociales	97,3	85,6	13,7
Charges d'exploitation	234,0	187,2	25,0
PERI	43,7	44,9	(2,7)
Loyer à Transports Canada	103,1	92,3	11,7
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation	168,9	211,6	(20,2)
Charges financières nettes	88,1	93,3	(5,6)
Total des charges	735,1	714,9	2,8

¹ 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 ainsi que les charges d'exploitation, s'est élevé à 331,3 M\$ en 2024, une augmentation de 58,5 M\$ ou 21,4 % par rapport à 2023.

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales ont augmenté de 11,7 M\$ ou 13,7 %, passant de 85,6 M\$ en 2023 à 97,3 M\$ en 2024. Cette hausse est attribuable à l'augmentation du nombre d'effectifs découlant notamment du déploiement du Plan de vol 2024-2028 ainsi qu'aux hausses statutaires.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation se sont chiffrées à 234,0 M\$ en 2024 en hausse de 46,8 M\$ ou 25,0 % par rapport à 2023. Cette variation s'explique principalement par l'augmentation des frais opérationnels pour les services aux passagers et la fluidité sur le site aéroportuaire ainsi que la hausse des honoraires professionnels pour permettre l'élaboration des plans de développement à moyen et à long terme des installations aéroportuaires. De plus, les coûts liés aux technologies de l'information ont augmenté par rapport à 2023 en raison notamment de la transition vers des solutions d'affaires infonuagiques et la hausse des dépenses pour la cybersécurité.

PERI

Les PERI ont légèrement diminué à 43,7 M\$, soit 1,2 M\$ ou 2,7 % de moins que l'année précédente. Cette diminution s'explique par la révision des PERI à verser établis par Services publics et Approvisionnement Canada.

Loyer à Transports Canada

Le loyer à Transports Canada s'est établi à 103,1 M\$, en hausse de 10,8 M\$ ou 11,7 % par rapport à l'exercice 2023. Cette hausse est directement liée à l'augmentation des revenus d'ADM, le loyer étant calculé en fonction d'un pourcentage de ces derniers.

Les transferts aux gouvernements qui comprennent le loyer à Transports Canada et les PERI, ont atteint 146,8 M\$ en 2023 et représentent 16,0 % des revenus totaux (137,2 M\$ et 16,2 % respectivement en 2023).

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 168,9 M\$ en 2024, ce qui représente une baisse de 42,7 M\$ ou de 20,2 % par rapport à l'exercice précédent. Cette diminution découle principalement de la réévaluation de la durée de vie utile estimée de certains actifs en 2023 suite aux nouvelles orientations en lien avec le programme pour améliorer l'accès au site aéroportuaire de YUL.

Charges financières nettes

Les charges financières sont présentées nettes des produits financiers. Ces charges sont passées de 93,3 M\$ en 2023 à 88,1 M\$ en 2024, en baisse de 5,2 M\$ ou 5,6 %. La variation de ces dernières découle de la hausse des revenus d'intérêts sur les surplus de liquidités.

Résultat net

L'exercice terminé le 31 décembre 2024 s'est soldé par un résultat net de 182,0 M\$, comparativement à un résultat net de 132,9 M\$ pour l'exercice 2023, soit une hausse de 49,1 M\$ ou 36,9 %.

Situation financière

ADM avait 792,7 M\$ de liquidités disponibles au 31 décembre 2024, comparativement à 827,6 M\$ au 31 décembre 2023. Ce solde de liquidités inclut 126,7 M\$ en trésorerie et équivalents de trésorerie (92,6 M\$ en 2023) et 518,8 M\$ de placements à court terme (573,7 M\$ en 2023). Il inclut également le solde disponible de 147,2 M\$ (161,3 M\$ en 2023) de la facilité de crédit générale. ADM détient aussi un montant de 59,2 M\$ (58,0 M\$ en 2023) dans le fonds de réserve affecté au service de la dette qui est exclu du solde des liquidités disponibles.

ADM a également accès à des marges de crédit supplémentaires pour un montant total de 400 M\$ afin de financer les coûts du projet de la station du REM de l'aéroport et dont les travaux cumulatifs réalisés s'élèvent à 294,9 M\$ au 31 décembre 2024. Un montant de 54,7 M\$ (néant en 2023) était utilisé sur ces marges de crédit au 31 décembre 2024.

La dette nette d'ADM au 31 décembre 2024 est de 2,21 G\$ (2,16 G\$ en 2023).

Au 31 décembre 2024, ADM respecte les différentes clauses restrictives financières prévues à l'acte de fiducie.

Mesures financières non conformes aux PCGR

Les états financiers consolidés d'ADM sont dressés conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS). ADM présente parfois des mesures financières n'ayant pas de sens prescrit par les IFRS, appelées des mesures financières non conformes aux PCGR. Il est donc peu probable que l'on puisse les comparer avec des mesures du même type présentées par d'autres sociétés.

BAIIA

Le BAIIA est défini par ADM comme étant le résultat net avant impôts, charges financières nettes, amortissement et dépréciation

et quote-part des résultats des coentreprises. 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.

Liquidités disponibles

Les liquidités disponibles sont définies comme étant la somme des montants détenus dans la trésorerie et équivalents de trésorerie, les placements à court terme et le montant disponible sur la facilité de crédit générale d'ADM (déduction faite pour le fonds de réserve affecté au service de la dette et le fonds de prévoyance lié à l'exploitation et à l'entretien).

Dette nette

La dette nette correspond à la différence entre le solde brut des dettes (les obligations à long terme, la dette à long terme, le montant utilisé sur la facilité de crédit et les obligations locatives) et le solde de la trésorerie, les équivalents de trésorerie, les placements à court terme ainsi que le fonds de réserve affecté au service de la dette.

Perspectives financières pour 2025

Après plusieurs années de forte croissance à YUL, nous entrevoyons une croissance plus modérée de l'achalandage en 2025. En effet, les contraintes de capacité de l'aéroport en pointe ainsi que l'incertitude entourant l'économie incitent à la prudence. ADM suit de près la situation liée à la guerre commerciale en cours avec les États-Unis ainsi qu'à l'instauration de nouveaux tarifs, en raison des impacts potentiels sur le trafic de passagers et le approvisionnement. Ainsi, le trafic de passagers devrait se chiffrer à environ 22,8 millions de passagers en 2025, en hausse de 1,8 % par rapport au trafic de 2024. On prévoit une augmentation du trafic international d'environ 2,5 % et de près de 1,9 % pour le secteur domestique. Le secteur transfrontalier devrait quant à lui demeurer stable.

Les investissements prévus pour 2025 sont estimés à plus de 850 M\$ et comprennent la poursuite des travaux pour la station du REM de l'aéroport, les travaux liés à la concrétisation du Plan de vol 2028, notamment via le programme Accès pour permettre d'améliorer le réseau routier et les infrastructures publiques, des projets liés aux technologies de l'information, la construction d'un nouveau centre de dégivrage à YMX en plus d'un programme soutenu pour le maintien des actifs.

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

Normes IFRS

En avril 2024, l'IASB a publié IFRS 18 « Présentation et informations à fournir dans les états financiers », qui remplacera IAS 1 « Présentation des états financiers ». La norme introduit des sous-totaux requis pour l'état du résultat et des exigences d'informations liées à certaines mesures de performance définies par la direction. L'IFRS 18 s'appliquera à la Société pour son exercice ouvert à compter du 1^{er} janvier 2027, et son application anticipée est permise.

L'IASB a publié d'autres nouvelles normes et modifications relatives aux normes actuelles qui sont obligatoires, mais dont l'application n'est pas encore en vigueur pour l'exercice terminé le 31 décembre 2024. La Société ne s'attend pas à ce que les nouvelles normes et les modifications aux normes existantes publiées, mais non encore en vigueur aient une incidence importante sur ses états financiers consolidés.

Gestion des risques

ADM a une Politique de gestion des risques d’entreprise. Elle définit les responsabilités et droits de décisions de la direction en matière de gouvernance, et identifie les principes qui permettent que les scénarios de risques élevés soient adéquatement identifiés, et à ce que les réponses appropriées soient mises en place afin d’en réduire les effets défavorables et éventuellement, de permettre de tirer profit d’opportunités identifiées dans le cadre de ces exercices. La politique vise les différents types de risques de l’organisation, qu’ils soient associés à ses propres activités ou à celles des acteurs de la chaîne de valeur d’ADM.

La mise en application de cette Politique s’appuie sur la Directive corporative de gestion intégrée des risques. Cette dernière décrit les activités visant à identifier les différents enjeux, à les évaluer et à mettre en œuvre les moyens d’atténuation possibles vis-à-vis de chaque risque, afin que ceux-ci atteignent un niveau acceptable par rapport au seuil de tolérance des risques fixé par ADM. Cette directive précise les processus de gestion intégrée des risques afin d’en assurer une application efficace et cohérente au sein de l’organisation.

La gestion intégrée des risques se veut un processus dynamique et itératif qui est intégré à même les activités d’ADM, notamment par :

- la surveillance exercée par le Conseil d’administration;
- le leadership exprimé par la haute direction;
- la cohérence assurée dans la planification stratégique d’ADM et l’élaboration des plans directeurs des sites de YUL et de YMX;
- la couverture des enjeux relatifs aux critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) relativement pertinents dans le contexte des activités d’ADM et de sa mission, et dont les risques liés aux changements climatiques font partie;

- l’identification des responsables et l’attribution d’objectifs aux directions et aux gestionnaires concernés;
- l’établissement des budgets d’exploitation, programmes d’investissement et l’assignation des ressources humaines;
- l’intégration au sein des opérations et des activités menées au quotidien, ainsi que dans la mise en œuvre des projets.

Les réponses les plus appropriées aux risques doivent être identifiées selon les avantages potentiels en termes d’atteinte des objectifs et d’amélioration de la performance de l’organisation tout en les pondérant par rapport aux coûts, aux efforts et aux inconvénients associés à leur mise en œuvre. Dans le registre des risques de l’entreprise, on précise l’angle de la réponse sous lequel ils doivent être abordés, soit étudier davantage le risque pour mieux l’évaluer, poursuivre la vigie sur le risque, prendre des mesures pour renforcer les contrôles ou les mesures de mitigation afin d’atténuer le risque, ou établir une stratégie de protection pour s’adapter à la matérialisation du risque et garantir la poursuite des activités.

Évaluation et suivi des risques

Le Conseil d’administration a la responsabilité de s’assurer de l’établissement d’un processus approprié afin que soient identifiés, examinés, gérés et suivis les risques associés à la conduite des affaires d’ADM, y compris les risques relatifs aux thèmes ESG relativement pertinents. Le président-directeur général de la société est responsable du processus de gestion des risques et s’assure que les principaux risques reliés aux activités d’ADM, y compris ceux liés aux changements climatiques, sont identifiés et que des plans visant à gérer ces risques sont mis en place conformément à leur évaluation respective. Les vice-présidents s’assurent de la réalisation des activités de gestion des risques dans leur secteur. Chacun détermine et évalue les risques inhérents à son secteur, développe et met en place des stratégies et des

mesures d’atténuation visant à réduire les risques à un niveau acceptable. Finalement, le responsable d’un risque assiste sa vice-présidence dans la détermination des risques qui pourraient affecter l’atteinte des objectifs d’ADM, ainsi que les mesures d’atténuation à consolider ou à mettre en place.

Les risques sont évalués en fonction de leur fréquence et de leur impact possible sur la performance globale d’ADM. Les impacts sont mesurés selon la conséquence de la survenance ou de la matérialisation d’un risque, tant sur les aspects financiers, de réputation, opérationnels, de santé et sécurité, de qualité de l’environnement, ou de l’atteinte des objectifs stratégiques de l’entreprise. En concordance avec son exercice de planification stratégique, l’horizon d’évaluation du risque est de cinq ans.

La cartographie des risques, qui est mise à jour sur une base annuelle, doit être revue et approuvée par le Conseil d’administration. Les risques résiduels pour lesquels ADM est exposée à un niveau d’évaluation critique ou sérieux, en fonction de leur impact et de leur probabilité d’occurrence considérant les éléments d’atténuation en place, requièrent respectivement la surveillance ou l’attention de son Conseil d’administration. Ils font l’objet d’un suivi spécifique de la part d’un des comités concernés selon leurs champs de compétences.

Les scénarios spécifiques aux enjeux ESG, y compris les effets physiques et de transition des changements climatiques, sont répertoriés au sein du Registre. L’évaluation de certains scénarios de risques inhérents a servi à alimenter la matrice de matérialité des enjeux ESG.

Systèmes sectoriels de gestion des risques

Étant donné la nature de ses activités, la législation et la réglementation en vigueur ainsi que les autres obligations auxquelles ADM doit se conformer, certains secteurs de l'organisation intègrent dans leurs activités un système adapté de gestion des risques relatifs à leurs opérations. Ils sont appuyés par des encadrements spécifiques : Politique environnementale et son Système de gestion de l'environnement (SGE); Politique du système de gestion de la sécurité (SGS); Politique de sécurité de l'information et Directive de gestion des risques technologiques; Programme de prévention des risques professionnels. Les outils d'évaluation des risques qui en découlent sont développés de manière cohérente avec la gestion intégrée des risques d'entreprise. L'arrimage des évaluations avec celles de la gestion intégrée des risques est assuré par les équipes concernées.

Adaptation et résilience aux changements climatiques

À l'instar de la gestion des autres thèmes ESG, la gestion des risques et opportunités liés aux changements climatiques s'inscrit dans une démarche qui se veut être intégrée au sein des processus existants d'ADM. L'organisation poursuit les démarches visant à améliorer ses pratiques ainsi que sa divulgation d'informations en lien avec les changements climatiques. Le rapport suivant résume les efforts déployés à ce jour afin de préparer l'organisation aux aléas climatiques ainsi qu'à la transition vers une économie à faibles émissions de carbone.



Cadre de divulgation IFRS S2

Ce rapport applique partiellement la norme **IFRS S2** *Informations à fournir en lien avec les changements climatiques*, telle que publiée par l’*International Sustainability Standards Board (ISSB)*. ADM prévoit se conformer pleinement à cette norme lorsque suffisamment de données seront disponibles, et après avoir affiné davantage ses systèmes et processus de contrôle sous-jacents aux informations liées au climat.

GOUVERNANCE	
Les processus, les contrôles et les procédures en matière de gouvernance utilisés par ADM pour assurer le suivi, la gestion et la surveillance des possibilités et des risques liés aux changements climatiques.	
//G.a) L'organe de gouvernance ayant la responsabilité de surveiller les possibilités et risques liés aux changements climatiques.	Le Conseil d'administration d'ADM est l'organe de gouvernance qui a la responsabilité de surveiller les possibilités et risques liés aux changements climatiques, et ce, de manière intégrée au processus existant de la gestion des risques de l'entreprise.
	Le Comité d'audit et de gestion des risques s'assure que sont présentés 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 recommande pour approbation au Conseil d'administration la Politique de gestion intégrée des risques d'entreprise.
	En 2023, la direction a fait rapport au Conseil d'administration, via le Comité d'audit et de gestion des risques, d'une évaluation spécifique des risques physiques liés aux changements climatiques auxquels ADM est exposée. Cette reddition de comptes s'est appuyée sur une première analyse qui a permis de déterminer la vulnérabilité climatique actuelle et future de ses infrastructures et des opérations à YUL et à YMX. À la suite des conclusions de cette première analyse, et considérant les mesures qui sont entreprises par la direction pour répondre à ces risques, il a été convenu que l'analyse de vulnérabilité physique fera l'objet d'une revue tous les cinq ans. Cette mise à jour permettra de tenir compte des changements technologiques et de l'avancée des données climatiques. S'ensuivra ainsi une prochaine reddition de comptes auprès du Conseil d'administration, qui aura lieu en 2028 pour traiter spécifiquement de ce sujet.
	La considération des risques de transition liés aux changements climatiques n'a pas encore été abordée de manière spécifique auprès du Conseil d'administration d'ADM. À cet effet, notons toutefois que le suivi du risque de transition le plus important, c'est-à-dire les fluctuations possibles du marché aérien à YUL et à YMX qui pourraient avoir une incidence sur les revenus d'ADM, se fait dans le contexte du suivi du risque global de trafic aérien. La direction fait rapport au Conseil d'administration au minimum quatre fois par année, via le Comité d'audit et de gestion des risques, sur l'évolution du trafic aérien à YUL et à YMX dans le cadre de la révision des états financiers trimestriels d'ADM.
	Le Conseil intervient également dans l'application de la Politique environnementale d'ADM (GRI 2-25). En parallèle, le Comité de développement et d'innovation appuie le Conseil d'administration sur les questions relatives au volet environnemental du développement durable qui abordent des thèmes en lien avec les changements climatiques (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, résilience face aux effets des changements climatiques). Finalement, le présent rapport intégré a fait l'objet d'une révision par le Conseil (GRI 2-14).

//G.b)
Le rôle de la direction en ce qui concerne les processus, contrôles et procédures en matière de gouvernance utilisés pour assurer le suivi, la gestion et la surveillance des possibilités et risques liés aux changements climatiques.

La direction d'ADM assure la surveillance des risques et des opportunités liés aux changements climatiques en appliquant les mêmes processus et contrôles dictés dans sa Politique et sa Directive de **gestion intégrée des risques** d'entreprise. D'autres processus, contrôles et procédures qui sont en place pour assurer le suivi, la gestion et la surveillance spécifique aux possibilités et aux risques qui sont liés aux changements climatiques sont décrits et exécutés à partir de la Politique environnementale d'ADM (**GRI 2-25**).

En 2023, lorsque la direction a fait rapport à son Conseil d'administration sur la question des risques physiques liés aux changements climatiques auxquels ADM est exposée, elle s'est engagée à maintenir le même niveau de résilience au fil des années en fonction de l'évolution du profil climatique.

Le vice-président Affaires publiques, communication et durabilité est responsable de la gestion des risques physiques liés aux changements climatiques et dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'ils aient une incidence sur les perspectives d'ADM. À cet effet, il assure une vigie des aléas climatiques et répertorie l'analyse des impacts afin de s'assurer que l'organisation possède déjà un bon niveau de résilience. Notamment, il veille à ce que soient identifiés les éléments les plus vulnérables à considérer dans le plan d'adaptation, tels que l'intégration de la considération climatique dans la conception des infrastructures d'ADM. Il délègue cette responsabilité au directeur Développement durable.

Le vice-président Finances et administration est responsable de la gestion des risques de marché, y compris ceux qui sont liés aux changements climatiques. À cet effet, il assure une vigie des risques de transition dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'ils aient une incidence sur les perspectives du trafic aérien à YUL et à YMX, et qui peuvent ainsi influencer la performance financière d'ADM. Il délègue cette responsabilité au directeur Intelligence d'affaires.

Gouvernance spécifique aux émissions de GES : GRI 305 3-3
Gouvernance spécifique à la gestion des matières résiduelles : GRI 306 3-3

STRATÉGIE

La stratégie suivie par ADM pour gérer les possibilités et risques liés aux changements climatiques.

//S.a)
Possibilités et risques liés aux changements climatiques.

Les possibilités et risques liés aux changements climatiques dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'ils aient une incidence sur les perspectives d'ADM sont intégrés dans le registre des risques de l'entreprise. Les scénarios de risque qui se retrouvent dans le registre des risques d'entreprise sont, sauf exception, abordés sur un horizon de cinq ans, soit en concordance avec l'horizon de l'exercice de planification stratégique de l'organisation. Certains scénarios de risque relatifs aux risques physiques liés aux changements climatiques sont aussi abordés sur l'horizon 2050, lorsque ceux-ci ont fait l'objet de l'analyse spécifique effectuée en 2023 au sujet de la **vulnérabilité climatique actuelle et future des infrastructures et des opérations à YUL et à YMX**.

Les scénarios de risques physiques associés aux phénomènes aigus (tempêtes hivernales, grands vents, verglas, fortes pluies, etc.) peuvent causer des perturbations des opérations aéroportuaires, des annulations et des retards de vol, des blessures, des refoulements d'eau, des inondations ou d'autres dommages aux actifs corporels, des pannes d'électricité, une augmentation de l'utilisation de produits déglaçants ou de dégivrage.

Ces phénomènes météo peuvent exacerber les impacts négatifs sur certains enjeux, notamment de durabilité, qui sont répertoriés dans le registre des risques sous les rubriques suivantes :

Santé et sécurité au travail (**GRI 403**),
Sécurité des opérations (**GRI 416**),
Continuité des activités (**GRI G4-AO**),
Intégrité des infrastructures et capacité des installations (**GRI 3-3**),
Environnement (**GRI 303** et **GRI 305**),
Approvisionnement.

//S.a)
Possibilités et risques liés
aux changements climatiques.
(suite)

Les scénarios des risques associés aux effets chroniques des changements climatiques qui sont considérés sont :

- Insuffisance de la longueur des pistes à YUL pour le décollage en raison de la chaleur;
- Gel et dégel causant des stress affectant la condition des infrastructures;
- Défaillance des outils d'aide à la navigation en lien avec la foudre ou de fortes chaleurs;
- Opérations accrues ou plus longues de dégivrage et de déneigement;
- Périodes de chaleur accablante affectant la santé et sécurité des travailleurs, le confort des usagers et l'état des chaussées aéronautiques;
- Alertes à la foudre plus longues et fréquentes, affectant le déroulement des opérations au sol;
- Modifications aux trajectoires des avions ayant un impact sur le climat sonore;
- Augmentation du péril aviaire selon les périples migratoires des oiseaux migratoires;
- Conditions de visibilité réduite en raison de la brume ou du brouillard;
- Approvisionnement en eau potable à YMX.

Plus de détails à partir de ce [lien](#) concernant les principaux impacts des risques physiques.

Les scénarios de risques de transition liés aux changements climatiques qui ont été identifiés à ce jour, sous quatre différents aspects, sont :

- Politique et législatif : tarification du carbone, exigences de divulgation d'informations en lien avec les changements climatiques, obligations de réduction des émissions de GES.
- Technologies : remplacement prématuré et ajout d'équipements ou d'infrastructures en réponse à la décarbonation de l'économie, difficultés d'approvisionnement de biens discontinués.
- Marché : diminution des intentions de voyage ou transfert modal, notamment par la hausse soutenue des tarifs de voyage aérien, autres perturbations de nature macroéconomique, changement de comportement du consommateur par rapport à l'utilisation des stationnements, augmentation des coûts d'approvisionnement en énergie ou pour d'autres biens, augmentation des primes d'assurance.
- Réputation : mauvaise perception de l'industrie du voyage aérien, difficulté d'accès au capital, difficulté d'attraction des talents.

Les principales pistes d'opportunité qui ont été identifiées à ce jour sont :

Consommation des ressources : l'efficacité énergétique dans l'optimisation de la consommation et lors de la conception des nouveaux bâtiments; la gestion des matières résiduelles ([GRI 306](#)); la réduction de la demande énergétique nécessaire au chauffage.

Choix énergétiques : la réduction de la consommation de gaz naturel et le transfert aux énergies propres; la réduction de la consommation d'électricité en pointe ([GRI 305-5](#)).

- Marchés : l'appel aux programmes d'aide gouvernementale; la participation à des partenariats d'influence ou de recherche et développement; l'influence exercée auprès de la chaîne d'approvisionnement.
- Adaptation des services : le remplacement ou l'implantation de nouveaux équipements ou d'infrastructures en réponse à la transition énergétique; les modes d'accès durables et l'intermodalité; la conservation et l'amélioration des puits de carbone, et le [verdissement du territoire](#).
- Résilience : la sélection d'équipements et la conception d'infrastructures plus résilientes; l'adoption de stratégies d'adaptation opérationnelles et d'entretien; la mise en œuvre de la feuille de route pour l'atteinte de l'objectif zéro émission nette ([Plan de durabilité 1.0](#) – p. 19).

//S.b) Modèle économique et chaîne de valeur. //S.d) Situation financière, performance financière et flux de trésorerie.	Les risques liés aux changements climatiques peuvent avoir des incidences actuelles et prévues en termes d’augmentation des dépenses ou de réduction des revenus, ainsi que sur la réputation d’ADM. Les mesures d’adaptation aux aléas climatiques qui sont actuellement observés sont intégrées dans les pratiques opérationnelles courantes et la conception des ouvrages qui sont sous la responsabilité d’ADM. Les sommes impliquées sont intégrées dans les budgets de dépenses et d’investissement actuels et projetés d’ADM. Selon les estimations, la mise en œuvre des plans d’adaptation en réponse aux aléas climatiques projetés sur l’horizon 2050 nécessitera des investissements supplémentaires, mais qui n’apparaissent pas matériels jusqu’à présent (c’est-à-dire en deçà de 15 M\$, en dollars de 2024). Ces plans d’adaptation sont en cours d’élaboration. La nature et les coûts de ces investissements demeurent à être précisés. Parmi les risques de transition liés aux changements climatiques qui ont été identifiés, ce sont les scénarios associés au risque de marché du trafic aérien, qui nécessiteront la plus grande attention de la direction d’ADM d’ici les prochaines années. Plus spécifiquement, la transition vers une économie mondiale à faibles émissions de carbone pourrait engendrer des coûts supplémentaires pour les transporteurs aériens, qui seraient possiblement reflétés dans le prix du billet d’avion. Par ailleurs, certaines personnes ou entreprises soucieuses de leur empreinte carbone pourraient diminuer leurs déplacements ou ceux de leurs employés. Ces deux phénomènes auraient pour conséquence de réduire la demande de voyages en avion pendant la période de transition de l’industrie. Les impacts de ces scénarios de risque de trafic sur les revenus projetés d’ADM n’ont pas été quantifiés de manière spécifique à ce jour, mais sont tout de même pris en considération au sein des projections financières d’ADM via les hypothèses qui soutiennent les prévisions de trafic de passagers de YUL.
//S.c) Stratégie et processus décisionnel.	<u>Les plans directeurs de YUL et de YMX</u> sont des outils de planification privilégiés qui constituent des guides pour l’amélioration, la modernisation et le développement à long terme des installations relevant de la responsabilité d’ADM. Ils circonscrivent le cadre général dans lequel chacune des fonctions aéroportuaires pourra s’effectuer de la manière la plus efficace et la plus sécuritaire. Les volumes anticipés de trafic de passagers, de mouvements d’aéronefs et de fret aérien constituent les éléments de base du processus de planification des infrastructures et des besoins de financement de l’entreprise. Ils déterminent, d’une part, un horizon temporel à partir duquel les installations aéroportuaires devront être modifiées et, d’autre part, ils permettent d’établir des projections financières pour l’entreprise. La capacité financière détermine à son tour les sommes qui pourront être consacrées à la modification des infrastructures. Les prévisions de trafic revêtent donc une importance capitale dans le processus de planification aéroportuaire. Les projections de trafic de passagers de YUL, et des revenus afférents (produits d’activités aéronautiques, frais d’améliorations aéroportuaires, stationnements et transports au sol et concessions), sont établies jusqu’en 2072, soit à l’échéance déterminée du bail qui lie ADM à Transports Canada. Les risques de transition liés aux changements climatiques qui ont un impact sur la demande de voyage aérien à YUL sont considérés dans les projections de trafic dans une certaine mesure.
//S.e) Résilience climatique.	En raison du positionnement géographique des sites aéroportuaires de YUL et de YMX, la gestion des activités régulières s’articule notamment en fonction des conditions météo propres à la grande région de Montréal. Les impacts des effets physiques des changements climatiques, qui entraînent l’augmentation ou la diminution de la fréquence ou de l’intensité de certains phénomènes météo déjà observés, sont donc mitigés à même les processus et structures organisationnels qui sont déjà en place pour gérer les aléas climatiques actuels. Comme expliqué précédemment, le risque de marché représente le risque de transition le plus important auquel ADM est exposée. Il est associé aux fluctuations du trafic aérien qui serait tributaire d’un changement de comportement du consommateur envers le voyage aérien. Comme principale mesure d’atténuation de ce risque, notons que les plans de développement aéroportuaires de YUL et de YMX sont conçus sous une approche de livraison par phase. Cette approche permet d’ajuster le séquençement de mise en œuvre des projets de développement et de moduler les investissements selon différents scénarios de projection du trafic aérien. Ainsi, il est possible de replanifier la cadence d’exécution de certains grands projets advenant qu’une révision significative des prévisions de trafic soit nécessaire.

GESTION DES RISQUES	
Les processus suivis par ADM pour identifier, évaluer, hiérarchiser et surveiller les possibilités et risques liés aux changements climatiques.	
//GR.a) Les processus et les politiques connexes qu’ADM suit pour identifier, évaluer, hiérarchiser et surveiller les risques liés aux changements climatiques.	L’identification et la surveillance des risques et des opportunités liés aux changements climatiques se font en appliquant les processus et contrôles dictés dans la Politique et la Directive de <u>gestion intégrée des risques</u> d’entreprise. Plus de détails à partir de ce <u>lien</u> concernant la gestion des risques physiques auxquels ADM est exposée. Concernant les risques de transition, la demande de transport aérien est tributaire de multiples facteurs, qui peuvent dans certains cas varier en lien avec les changements climatiques, dont : l’activité économique, la démographie, l’attractivité d’une ville ou d’une région, les tarifs des billets d’avion, les modes alternatifs de déplacement, les stratégies de marché des transporteurs aériens. Il s’avère toutefois complexe d’identifier de manière isolée l’influence spécifiquement attribuable à chacun de ces facteurs sur le volume de trafic aérien.
//GR.b) L’analyse de scénarios climatiques.	L’analyse de <u>vulnérabilité climatique</u> qui a été conduite par ADM pour ses infrastructures et opérations à YUL et à YMX est basée sur le scénario de trajectoire de concentration des GES (RCP Representative Concentration Pathway) le plus élevé identifié par le GIEC, soit le RCP 8.5. Les prévisions d’achalandage qui sont utilisées pour déterminer les besoins en capacité des systèmes et des infrastructures aéroportuaires de YUL sont basées sur des hypothèses qui prennent en considération une série de facteurs de risque pouvant avoir un effet négatif sur la demande de voyage aérien. Parmi ces facteurs, on retrouve l’augmentation des prix des billets d’avion en raison des politiques de tarification du carbone appliquées par les gouvernements afin d’atteindre les objectifs de décarbonation de l’économie. Outre ces effets prix, les hypothèses sous-jacentes aux projections de passagers de YUL ne considèrent pas les effets relatifs à des changements de préférence des consommateurs qui réduiraient leurs intentions de voyage en avion pour des considérations écologiques. Le niveau d’incertitude actuel quant à l’effet de ces changements comportementaux sur le marché du voyage aérien au Canada ne permet pas de quantifier cet impact de manière robuste ou fiable. Néanmoins, certains facteurs sont introduits dans la modélisation du trafic de passagers de YUL afin de prendre en considération le transfert modal du voyage en avion vers le train, qui se produirait à la suite de la bonification du transport ferroviaire sur certains segments comme sur la liaison entre Montréal et Toronto.
//GR.c) L’intégration au processus général de gestion des risques et leur influence.	Les processus d’identification, d’évaluation, de hiérarchisation et de surveillance des risques liés aux changements climatiques sont pleinement intégrés à la <u>gestion de risques</u> d’entreprise, au même titre que l’ensemble des risques dont on peut raisonnablement s’attendre à ce qu’ils aient une incidence sur les perspectives d’ADM. Concernant la gestion des scénarios de risques physiques, bien que les mesures d’atténuation en place permettent de s’assurer que les risques des effets climatiques demeurent à un niveau acceptable dans l’immédiat, la direction d’ADM compte déployer les efforts additionnels afin de maintenir le même niveau de résilience au fil des années en fonction de l’évolution du profil climatique de la grande région de Montréal. Concernant la gestion des scénarios de risques de transition, dont le plus important réside dans le risque de trafic tel que décrit précédemment, la direction d’ADM assure une vigie en continu de l’évolution des tendances du marché aérien. La mise à jour des projections de trafic aérien se fait en fonction des changements structurels et conjoncturels qui ont lieu dans l’industrie. Cette mise à jour est effectuée minimalement chaque année, ou plus fréquemment si le contexte de marché le requiert. La direction adapte ses décisions de développement et d’investissements en conséquence.

INDICATEURS ET CIBLES

Les indicateurs utilisés pour démontrer la performance d’ADM par rapport aux possibilités et aux risques liés aux changements climatiques qui se présentent, notamment ses progrès vers l’atteinte des cibles liées aux changements climatiques.

//IC.a)
Indicateurs intersectoriels.

La législation provinciale et fédérale demande à quiconque exploitant une installation qui émet 10 000 tonnes métriques en équivalent CO₂ ou plus (le « seuil de déclaration »), de déclarer ses émissions aux ministères appropriés. Afin de vérifier que ses émissions soient sous le seuil de déclaration et de faire un suivi de ses émissions et de ses projets de réduction, ADM effectue un inventaire des gaz à effet de serre (GES) depuis 2007 pour les sources d’émissions de GES directes et indirectes liées à l’énergie sous le contrôle d’ADM aux deux sites aéroportuaires. Ce processus a pour but de suivre et d’évaluer les activités mises en œuvre par ADM afin de répondre à ses aspirations et à ses objectifs :

- Effectuer un inventaire annuel de ses émissions de GES;
- Vérifier si les deux sites aéroportuaires dépassent le seuil de déclaration;
- Quantifier les réductions de GES.

Voir les indicateurs **GRI 305-1, 305-2 et 305-3** pour obtenir les données annuelles et historiques de quantité absolue des émissions de GES relatives aux activités d’ADM (des champs d’application 1, 2 et 3) ainsi que l’approche utilisée pour mesurer ces valeurs.

ADM n’applique actuellement pas un prix interne du carbone dans son processus décisionnel.

//IC.b)
Indicateurs sectoriels.

Voir indicateur **GRI 305-4**
Airport Carbon Accreditation

//IC.c)
Cibles établies.

Trajectoire des émissions de GES (champs d’application 1 et 2) : **Plan de durabilité 1.0** (p. 19)

Cibles d’émissions de GES (champs d’application 1 et 2) : **Plan de durabilité 1.0** (p. 20)

Cibles d’émissions de GES (champ d’application 3) : **Plan de durabilité 1.0** (p. 22)

Voir l’indicateur **GRI 305-5** pour le suivi des progrès.

ADM n’est pas tenue d’atteindre de cibles en application de dispositions légales ou réglementaires, pour atténuer les risques liés aux changements climatiques ou s’y adapter. Dans son **Engagement en matière de développement durable**, ADM entend contribuer de manière volontaire à la lutte et à l’adaptation aux changements climatiques par des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) visant l’atteinte de la carboneutralité. ADM vise ainsi à : contribuer à la lutte aux changements climatiques et à s’y adapter pour renforcer la résilience d’ADM; mobiliser les acteurs clés de l’écosystème aéroportuaire pour cheminer ensemble vers l’atteinte de zéro émission nette.

Rapport sur la gouvernance



Les membres
du Conseil
d’administration



Marie-Hélène Nolet
Présidente du Conseil
Administratrice de sociétés



Marc G. Bruneau
Administrateur
Représentant en épargne collectif,
Assante Gestion Financière Ltée



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



Yves Dufresne
Administrateur
Administrateur de sociétés



Katia Fontana¹
Administratrice
Vice-présidente et Chef de la
direction financière, Groupe Birks Inc.



Stéphanie Lachance
**Présidente du Comité de gouvernance
et de responsabilité sociale**
Associée et cheffe de l’investissement
durable, Fiera Comox



Réal Laporte
**Président du Comité d’analyse
et d’évaluation des projets
d’infrastructure**
Administrateur de société



Jean Laramée
Administrateur
Administrateur de sociétés



Robert Lefebvre
Administrateur
Administrateur de sociétés



Ann MacDonald
**Présidente du Comité de
développement et d’innovation**
Administratrice de sociétés



Candice Maxis
Administratrice
Cheffe, Personnes et culture,
Comité olympique canadien



Eve Paré
Administratrice
Directrice générale, ADISQ



Lise Thériault¹
Administratrice
Administratrice de sociétés



Imen Zitouni
Administratrice
Première vice-présidente et cheffe
du numérique, Intact Corporation
Financière



Yves Beauchamp
Président-directeur général
ADM Aéroports de Montréal

¹ Nommées le 25 mars 2025

Rapport sur la gouvernance

Pratiques en matière de gouvernance 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 d’ADM.

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 gouvernance d’entreprise et de la reddition de comptes aux instances auxquelles ADM doit faire rapport. Le Conseil d’administration se compose actuellement de 15 administrateurs, dont deux sont nommés par le gouvernement du Canada.

Conformément aux principes d’imputabilité devant le public des administrations aéroportuaires canadiennes et à ses règlements administratifs, 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 sont le gouvernement du Québec (un poste), la Communauté métropolitaine de Montréal (cinq postes), la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (trois postes) et les principaux transporteurs faisant affaire à YUL (deux postes). Le président-directeur général est administrateur de facto d’ADM, et le Conseil d’administration peut nommer un

administrateur supplémentaire. De son côté, le gouvernement du Canada peut nommer deux administrateurs.

Conformément aux règlements administratifs d’ADM, les membres du Conseil d’administration doivent satisfaire à des critères très précis, notamment :

- être citoyen canadien ou résident permanent du Canada et avoir leur résidence principale au Québec;
- ne pas être un élu actif ni un employé actif d’un gouvernement, d’un organisme de mise en candidature, ni d’un transporteur aérien;
- être indépendant, ce qui comprend notamment de ne pas être actionnaire d’une société dans laquelle ADM a une participation ni d’avoir un intérêt qui pourrait être perçu comme nuisant à sa capacité d’agir au mieux des intérêts d’ADM.

De plus, collectivement, les membres du Conseil d’administration doivent posséder un ensemble de compétences clés dont le Conseil a besoin pour exercer ses fonctions. Lors de la nomination d’un nouveau membre, ses compétences sont analysées afin d’assurer que ce dernier vient combler les requis pour servir les intérêts d’ADM.

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 et dans une situation exceptionnelle, n’excède pas 12 ans.

Le Conseil d’administration s’est réuni à 10 reprises en 2024. Les aspects les plus importants de la réflexion stratégique d’ADM ont été traités par ses membres qui ont procédé à l’adoption d’un plan stratégique 2024-2028 en s’assurant que les énoncés de mission et de vision de l’organisation étaient respectés. Le Conseil

d’administration a également procédé aux importants travaux en lien avec l’adoption des plans directeurs de YUL et de YMX. Au cours de l’année, le Conseil d’administration a effectué la révision de plusieurs politiques de l’organisation, en plus de faire le suivi de la gestion des risques d’entreprise. Les projets d’infrastructure ont été un sujet de discussion central pour le Conseil d’administration tout au long de l’année. Des stratégies et divers scénarios ont été discutés et analysés afin d’offrir le meilleur service aux usagers dans un contexte de planification aéroportuaire et de travaux majeurs. Le Conseil d’administration a également réalisé le suivi des contrats majeurs et des projets d’infrastructures, y compris la station YUL du REM, le projet accès qui comprend l’accès routier à l’aérogare, les travaux sur les pistes et voies de circulation, tout en accordant une grande importance au développement durable ainsi qu’à la santé et à la sécurité au travail.

Le Conseil d’administration est aussi informé de tous les sujets de préoccupation majeurs d’ADM, et ce, tant par le biais de redditions de comptes sur certains sujets que par le biais de notes d’information qui sont mises à jour à chaque réunion.

Compétences des membres du Conseil

	Gestion	Finances	Gouvernance	Construction / gestion de grands projets	Aviation commerciale	Ressources humaines et relations de travail	Développement durable	Technologies de l'information	Communications et affaires publiques	Expérience client	Développement immobilier
Yves Beauchamp	●			●							●
Marc G. Bruneau	●	●								●	
Alain Côté	●	●	●								
Yves Dufresne	●				●				●		
Katia Fontana	●	●						●			
Stéphanie Lachance	●		●				●				
Jean Laramée			●	●							●
Réal Laporte	●			●			●				
Robert Lefebvre	●		●	●							
Ann MacDonald	●		●	●							
Candice Maxis	●		●			●					
Marie-Hélène Nolet		●	●						●		
Eve Paré			●				●		●		
Lise Thériault						●			●	●	
Imen Zitouni	●							●		●	

● Compétence principale ● Compétences secondaires

Éthique

Conformément au bail qui la lie à Transports Canada, ADM a adopté dans ses règlements administratifs des règles relatives aux conflits d'intérêts ainsi que des Lignes directrices en matière d'éthique qui sont applicables à ses administrateurs, à ses dirigeants et à ses employés, et qui visent à prévenir tout conflit d'intérêts réel ou apparent.

Les membres du Conseil d'administration y sont assujettis et doivent, dans l'exercice de leurs fonctions, respecter les obligations que leur imposent la loi, les règlements d'ADM ainsi que les politiques, directives et normes émises de temps à autre par l'organisation. Ils doivent agir dans les limites des pouvoirs qui leur sont conférés, dans l'intérêt d'ADM et selon les meilleurs critères d'honnêteté et de loyauté.

En outre, les administrateurs doivent divulguer, lors d'une réunion du Conseil d'administration, les faits, la nature et la portée de conflits susceptibles de survenir, directement ou indirectement, entre leurs devoirs et intérêts à l'égard d'ADM et leurs devoirs et intérêts à l'égard de l'occupation de tout autre poste ou de la possession de tout bien.

En 2024, ADM s'est conformée aux règles sur les conflits d'intérêts et aux exigences relatives à l'éthique.

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 sont présentés 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 recommande pour approbation au Conseil d'administration la politique de gestion des risques d'entreprise. 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 d'ADM, 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 de l'auditeur externe, le respect de l'indépendance de l'auditeur externe, les certificats de la direction, l'octroi des contrats à revenus, l'octroi des contrats sujets à l'approbation du Conseil d'administration en vertu de la politique d'acquisition de biens et de services. 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 Robert Lefebvre.



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’infrastructures avec le plan directeur. De plus, le Comité de développement et d’innovation 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 est 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 Dufresne, Réal Laporte et Imen Zitouni.

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 employé, 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 d’ADM que dans la communauté aéroportuaire).

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. À ce titre, il recommande notamment au Conseil d’administration l’adoption des objectifs annuels du président-directeur général et est informé des objectifs annuels de tous les membres du Comité de direction d’ADM.

Il a la responsabilité d’établir le processus approprié et périodique de l’évaluation de la performance du Conseil d’administration, de ses comités et de ses membres. Pour ce faire, le Comité procédera en alternance, soit une année par le biais d’entrevues individuelles de tous les administrateurs avec la présidence du Conseil, et l’autre année au moyen d’un questionnaire écrit. Ladite évaluation aborde les thèmes suivants : les responsabilités du Conseil, le fonctionnement du Conseil, la performance du Conseil, la performance des comités, la performance de la présidence du Conseil, et autres questions ou commentaires.

Le Comité de gouvernance et de responsabilité sociale se compose des administrateurs suivants : Stéphanie Lachance (présidente du Comité), Candice Maxis et Eve Paré.

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, y compris 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 : Réal Laporte (membre interne et président du Comité), Jean Laramée (membre interne), Robert Lefebvre (membre interne) et Alain Bonnot (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 doit faire rapport annuellement au Conseil d’administration. 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, ayant débuté cette année. En 2024, le Comité consultatif communautaire s’est réuni à deux reprises et a discuté d’enjeux importants pour ADM. Une première rencontre aura permis des échanges relatifs aux plans directeurs de YUL et de YMX. La deuxième rencontre quant à elle a porté principalement sur l’une des quatre orientations du Plan stratégique 2024-2028 de l’organisation, soit la création d’une expérience rehaussée et authentiquement montréalaise au sein de l’aérogare à YUL.

Le Comité consultatif communautaire est présidé par Denis Leclerc, et est composé de représentants des organisations suivantes :

- Aéro Montréal
- Association des agents de voyage du Québec
- Association des hôtels du Grand Montréal
- Chambre de commerce de l’Ouest-de-l’Île
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain
- Chambre de commerce et d’industrie de Mirabel
- Cité de Dorval
- Conseil du patronat du Québec
- Écotech Québec
- Fédération de l’âge d’or du Québec
- Fondation
- Institut de tourisme et d’hôtellerie du Québec
- Groupe de travail en Intelligence artificielle et tourisme
- Jour de la Terre
- Kéroul
- Manufacturiers et Exportateurs du Québec
- Montréal International
- Palais des congrès de Montréal
- Polytechnique Montréal
- Regroupement des événements majeurs internationaux
- Trajectoire Québec
- Tourisme Autochtone Québec
- Tourisme Montréal
- Université du Québec à Montréal
- Ville de Mirabel
- Ville de Montréal



Rémunération des administrateurs pour l'année 2024

	Présences					Rémunération		
	Conseil d'administration (10 rencontres)	Comité d'audit et de gestion des risques (9 rencontres)	Comité de développement et d'innovation (6 rencontres)	Comité de gouvernance et de responsabilité sociale (7 rencontres)	Comité d'analyse et d'évaluation des projets d'infrastructure (6 rencontres)	Honoraires	Jetons	
Yves Beauchamp	10	9	5	7	6	-	-	-
Marc G. Bruneau	10	9	-	-	-	42 655,59\$	29 250,00\$	71 905,59\$
Alain Côté	10	9	-	1	-	56 655,59\$	30 000,00\$	86 655,59\$
Yves Dufresne	10	-	5	2	-	42 655,59\$	27 000,00\$	69 655,59\$
Mélanie Kau ¹	4	3	3	3	2	65 606,41\$	-	65 606,41\$
Stéphanie Lachance	10	-	-	7	-	56 655,59\$	28 500,00\$	85 155,59\$
Réal Laporte	9	-	6	-	6	56 655,59\$	32 250,00\$	88 905,59\$
Jean Laramée ²	6	-	1	-	3	24 882,43 \$	13 500,00\$	38 382,43\$
Robert Lefebvre	10	7	-	-	6	42 655,59\$	32 250,00\$	74 905,59\$
Ann MacDonald	8	-	6	-	-	52 655,59\$	23 250,00\$	75 905,59\$
Candice Maxis	10	-	-	7	-	42 655,59\$	28 500,00\$	71 155,59\$
Marie-Hélène Nolet	9	9	4	5	5	145 431,34\$	10 500,00\$	155 931,34\$
Eve Paré	9	-	-	7	-	42 655,59\$	27 750,00\$	70 405,59\$
Imen Zitouni	9	-	5	-	-	46 655,59\$	23 250,00\$	69 905,59\$
Total						718 476,08\$	306 000,00\$	1 024 476,08\$

¹ Fin de mandat le 2 mai 2024
² Entrée en fonction le 20 juin 2024

Comité de direction

Réal Bouchard
Vice-président
Infrastructures
aéroportuaires

Viviane Choi
Vice-présidente
Technologies et
innovation numérique

Yves Beauchamp
Président-directeur
général

Karl Brochu
Vice-président
Exploitation et
développement aérien

Philippe Stas
Vice-président
Services, commercial
et innovation



Aymeric Dussart
Vice-président
Finances et administration
et chef de la direction
financière

Myrrha Dubé
Vice-présidente
Capital humain

Sylvain Choinière
Vice-président
Affaires juridiques,
immobilier et
transport au sol

Martin Massé
Vice-président
Affaires publiques,
communication et
durabilité

Rémunération des dirigeants

Le salaire annuel du président et des autres membres du Comité de direction en poste varie de 235 909 \$ à 512 500 \$. De plus, une somme de 764 822,97 \$ a été payée à titre de bonis de performance.

Administrateurs membres
du conseil d’une société
« émetteur assujetti »

Alain Côté, Goodfellow Inc., Marie-Hélène Nolet,
Goodfellow Inc.

Plan stratégique 2024-2028

YUL
MX



Crédit photo : Samuel Messali

Propulser les sites aéroportuaires vers leur nouvelle phase de croissance

En 2023, dans un contexte de transformation rapide de l'industrie du transport aérien, de croissance fulgurante du trafic de passagers et des attentes accrues des divers usagers des sites de YUL et de YMX, l'équipe d'ADM a entrepris, sur une période de 12 mois, les travaux menant à la conception du Plan stratégique 2024-2028 de l'organisation, qui a été entériné par son Conseil d'administration à l'automne 2024.

Cette feuille de route ambitieuse vise à renforcer la position de YUL comme plaque tournante aéroportuaire de classe mondiale et de YMX comme destination d'affaires et laboratoire d'innovation. Ce plan repose sur des engagements clés : la modernisation et le développement des infrastructures aéroportuaires, la revitalisation de la culture organisationnelle d'ADM, la participation active au développement socio-économique du grand Montréal, ainsi que la création d'une expérience rehaussée et authentiquement montréalaise au sein de l'aérogare à YUL.

Guidées par la volonté de toujours garder l'utilisateur au cœur des priorités, ces quatre priorités seront déployées en s'appuyant sur des bases d'innovation, de sécurité et de durabilité, trois notions qui sont intrinsèquement liées à la mission d'ADM.

Les orientations du plan, articulées autour de la notion d'utilisateur, viennent renforcer le projet déjà annoncé de renouvellement des infrastructures. Elles s'intègrent de manière cohérente aux plans directeurs de YUL et de YMX, qui ont été déposés au ministère fédéral des Transports à la fin de 2024, et s'expriment notamment dans les projets d'accessibilité et de connectivité de l'aérogare de YUL prévus dans le cadre du Plan de vol 2028.

Avec ce plan robuste, ADM entend répondre aux défis de demain et aux opportunités d'un secteur en constante évolution.

De façon à favoriser l'adhésion de l'ensemble des talents d'ADM au Plan stratégique 2024-2028, un programme a été élaboré en cours d'année, regroupant les différentes stratégies et activités qui seront déployées à la grandeur de l'organisation afin d'en faire connaître les orientations, ainsi que les initiatives en découlant. Déployé en 2025, celui-ci permettra aux employés de bien comprendre les ambitions du plan et d'intégrer ces nouvelles priorités dans leurs activités quotidiennes.



**➤ CONSULTEZ LE
PLAN STRATÉGIQUE
2024-2028**

Transparence

YUL
MX



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 aux questions de nature ESG, 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 avec les autorités municipales des collectivités environnantes, dont celles 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 ADM Aéroports de Montréal, ce comité se réunit quatre fois par année pour discuter des questions relatives au climat sonore.

Comité consultatif des compagnies aériennes (ACC)

Ce comité constitue un forum efficace pour discuter de sujets d’intérêt commun avec les transporteurs aériens et pour les représenter officiellement lors de consultations ou de communications formelles avec ADM, notamment sur les sujets suivants :

- Les projets de construction de l’aéroport et les dépenses en immobilisations qui auront une incidence sur les tarifs, les frais et les redevances de location des compagnies aériennes ou qui pourraient avoir une incidence sur les opérations;
- Les questions qui nécessitent l’expertise des compagnies aériennes;
- Les opérations, procédures et politiques internes qui ont une incidence sur les coûts d’exploitation des compagnies aériennes dans les aéroports gérés par ADM.

L’ACC, qui est complémentaire au Comité des exploitants de l’aéroport (AOC), a ainsi pour fonctions de consolider les points de vue des compagnies aériennes et de tenter de parvenir à un consensus entre les membres.

Comité des exploitants de l’aéroport (AOC)

Regroupant des membres de la direction d’ADM, des chefs d’escale des transporteurs ainsi que des représentants des services d’inspection fédéraux, de NAV CANADA, des manutentionnaires et d’autres fournisseurs de services à l’aviation, l’AOC veille à la coordination des activités aéroportuaires quotidiennes.

Plan directeur

La mise à jour du plan directeur de chacun des 2 aéroports est requise tous les 10 ans. Le plan directeur contient une vision à long terme et les grandes orientations de développement de l’aéroport desquelles découlent plusieurs projets à mettre en œuvre.

Ses objectifs incluent notamment de :

- Fournir un cadre pour la planification à long terme (20 ans);
- Présenter graphiquement les concepts de développement aéroportuaire privilégiés;
- Définir l’objectif et la nécessité des projets de développement;
- Se conformer à toutes les exigences réglementaires;
- Permettre à l’aéroport d’accomplir sa mission;
- Assurer un développement compatible avec le plan d’utilisation des sols (PUS);
- Identifier les besoins en installations pour tous les utilisateurs de l’aéroport.

ADM accorde une grande valeur à l’engagement du public, et c’est dans ce contexte que l’organisation a démarré l’exercice de mise à jour avec le lancement de VOX en juin 2023. Il s’agissait de la première phase d’un vaste processus de consultation qui aura permis aux citoyens et aux utilisateurs de partager leur opinion et leurs préoccupations, permettant ainsi de confirmer les orientations à prioriser pour le développement des sites aéroportuaires.

La seconde phase de consultation aura mené à des rencontres avec les autres parties prenantes de l’organisation en 2024, y compris

les municipalités de Montréal, de Dorval, de Mirabel, le Comité consultatif communautaire, le Conseil d’administration d’ADM, les représentants de transporteurs aériens et des partenaires des deux communautés aéroportuaires. Ces démarches ont été pilotées en s’inspirant des pratiques recommandées par l’Association internationale pour la participation publique (IAP2).

L’organisation a finalement déposé à la fin décembre 2024 [les plans directeurs 2023-2043](#) des sites de YUL et de YMX au ministère des Transports du Canada.

Plan d’utilisation des sols

Un plan de consultation doit être déposé auprès de Transports Canada préalablement à toute modification du plan 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’ADM 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’ADM ou pour accéder à l’information relative aux activités d’ADM, y compris les suivants :

- En consultant le site Web d’ADM à l’adresse admtl.com;
- En visitant les différentes plateformes sociales d’ADM, soit Facebook, X, Instagram ([@yulaeroport](https://www.instagram.com/yulaeroport)) ainsi que LinkedIn ([@ADM Aéroports de Montréal](https://www.linkedin.com/company/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, de ses questions ou de ses suggestions soit par téléphone (514 633-3351), soit par télécopieur (514 394-7356) ou encore par courriel (yulsatisfaction@admtl.com);
- En communiquant par écrit avec les Affaires publiques.

Toute personne témoin d’une situation répréhensible ou contraire à l’éthique, ou d’un processus d’appel d’offres qui va à l’encontre des processus d’approvisionnement en vigueur chez ADM, est invitée à contacter une ligne téléphonique d’information confidentielle (1 844 302-6335), exploitée par une firme indépendante.



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 de services ont acquis une expérience particulière en rapport avec le contrat précédent ou lorsqu'il est urgent d'entreprendre des travaux afin d'éviter de causer préjudice à la sécurité des lieux et des personnes.
- B.** Lorsque la technologie acquise demeure la propriété du fournisseur, est sous brevet ou licence, ou que l'expérience et l'expertise spécialisées 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.

Valeur du contrat	Entreprise	Contrats de 1 M\$ et plus :	Motif
10 618 989 \$	Syscomax Inc.	Tablier Avianor pour agrandissement du T-039	A - Urgent
9 875 000 \$	Groupe de sécurité Garda SENC	Accueil, orientation et information des usagers à YUL	B - Maintien source
8 085 000 \$	Matrec	Gestion des matières résiduelles à Montréal-Trudeau	B - Maintien source
7 500 000 \$	Otis Canada Inc.	Transports verticaux 2024-2027 (contrat-cadre)	B - Maintien source
5 000 000 \$	St-Denis Thompson	Débarcadères alternatifs mitigation 2024 YUL	A - Urgent
4 410 000 \$	ServiceNow	Renouvellement du logiciel ServiceNow	B - Maintien source
3 895 822 \$	Daifuku Airport America Corporation	Préachat – convoyeurs salle à bagages (transit 48)	B - Expertise spécialisée
3 500 000 \$	Bell Canada	Acquisition et installation d'équipements télécom	B - Maintien source
3 270 000 \$	Stratzer conseils inc	Tri des matières résiduelles à Montréal-Trudeau	A - Expertise particulière
3 000 000 \$	Ivado Labs	Service de simulation sur la fluidité de la rampe d'accès à YUL	A - Urgent
2 680 000 \$	Nova Bus	Acquisition de navettes	A - Urgent
2 500 000 \$	Artopex Inc.	Mise à niveau de fauteuils passager (contrat-cadre 5 ans +2)	B - Expertise spécialisée
2 500 000 \$	Logient Inc.	Optimisation du système pour la gestion des éléments de sûreté	B - Maintien source
2 000 000 \$	Microsoft Canada Inc.	Acquisition de la plateforme Dynatrace	A - Urgent
1 857 005 \$	Haskoningdhv Nederland B.V., Operating as NACO	Analyse de la situation existante et de la capacité côté piste	B - Expertise spécialisée
1 742 926 \$	Pomerleau Inc.	Optimisation de la jetée US « <i>swing gates</i> » barrières 72-73	A - Urgent
1 400 000 \$	Entretien McGill	Lavage intérieur et extérieur des surfaces vitrées à Montréal-Trudeau	B - Maintien source
1 400 000 \$	Pomerleau Inc.	Réaménagement point de fouille C	B - Maintien source
1 337 840 \$	Pomerleau Inc.	Travaux Salon VIP temporaire BNC	A - Urgent
1 300 000 \$	L'Arsenal	Acquisition d'un camion autopompe	B - Maintien source
1 005 000 \$	Dell	Solution de sauvegarde	B - Maintien source
1 000 000 \$	Groupe solutions sociales inc.	Service de simulation et design collaboratif des processus PAX	A - Expertise particulière
1 000 000 \$	Xcéd Aviation Services	Location d'autobus	A - Urgent

Contrats de moins de 1 M\$:

Motif de dérogation A

Allegion Canada Access Inc. (remplacement de portes coulissantes intérieures et extérieures à l'aérogare); Anixter (préachat équipements électriques (piste)); Baseline Télématic Inc. (renouvellement de licence); Bell Canada (services professionnels réseaux); Can-Inspection Inc. (inspection et nettoyage conduits seuil 06R); Can-Inspection Inc. (inspection et nettoyage conduits Taxiway D); Choquette et fils (préachat des glissières « mini-guard »); Construction ConCreate Ltee (maintien de la voie élevée [travaux de joints]); Cision Québec Inc. (services de revues de presses écrites et électroniques); Copenhagen Optimization (évolution de la plateforme « Better Airport » phase 2); Environnement Faucon Inc. (services de détection de drones à Montréal-Trudeau); Fujitsu Conseil (Canada) Inc. (services professionnels TI); Gardium Sécurité (surveillance des parcs de stationnement à Montréal-Trudeau); Géoposition (services professionnels en arpentage); Groupe Lefebvre; MRP (travaux voie élevée niveau départs); Ineat Canada Inc. (services professionnels en intelligence d'affaires); L'Ecuyer (services professionnels en arpentage); Les Constructions Serbec Inc. (réfection bloc sanitaire niveau 1 ([salle de récupération des bagages international])); Les Habitations Hu-Nic 2011 Inc. (solution débarquement et embarquement des passagers [Cobus]); Les messageries du grand Montréal (service de salle de courrier et de messagerie); Les Services Equans (travaux additionnels salle à bagages

[transit est]); Les Terrassements Montréal Inc. (travaux de réparation d'asphalte stationnements de surface et chaussées); Les Terrassements Montréal Inc. (réfection de chaussées côté ville 2024 YMX); Letenda (acquisition de navettes); Mallaghan (équipement d'embarquement pour les passagers); PicAnne Inc. (service d'accompagnement en gestion de projets TI); 9200-0728 Québec Inc. (services professionnels TI); Senso Groupe Conseil Inc. (services d'accompagnement en gestion de projets TI); Softchoice (services professionnels TI); Solotech (acquisition de contrôleurs ACS); StrategyCorp Inc. (services professionnels en conseils stratégiques); Summa Métal (préachat de la marquise acier galvanisé pour le quai); Talent World (services du bureau de l'administration et des permis).

Motif de dérogation B

Accès Décor Com (location et installation des décorations de Noël à Montréal-Trudeau); Acquia (hébergement du site Web); Alithya Canada Inc. (refonte de l'application YUL Transport); ADB Safegate (préachat équipements électriques [piste]); Alstef (études – programme salle à bagages transfrontalière [US]); BBA Inc. (assistance technique); Bell Canada (renouvellement des licences téléphoniques Cisco); Blast Deflectors Inc. (préachat murs anti-souffle [piste]); Bruël & Kjaer (gestion du climat sonore); CDW (renouvellement des licences Splunk et mise en place d'un environnement de développement); Cimsoft Wonderware Corp. (renouvellement du logiciel Aveva);

Corps Canadien des Commissionnaires, division Québec (service d'escorte et de navette à Montréal-Trudeau); CREO Solutions (système de gestion de qualité); Cummins Canada (préachat – Automate de contrôle de la génératrice du FEC-B); Daifuku Airport America Corporation (études – programme salle à bagages transfrontalière [US]); Daifuku Airport America Corporation (études – programme salle à bagages dom/inter); Dell Canada Inc. (acquisition d'équipement informatique divers); DP Solution d'impression Inc. (papier d'impression pour étiquettes à bagages); Enseignes Dominion (remplacement du panneau d'affichage Aéroparc A1); EXPRESSO Deutschland GMBH (chariots à bagages); Groupe Conseil FX Innovation Inc. (service et soutien de la plateforme ServiceNow); Groupe Solutions Sociales (GSS) (ajout d'un 6^e et 7^e CTX dans la salle à bagages dom/inter); Hypertec Systèmes (renouvellement des licences Thycotic Secret Server); Intervia (gestion de la mobilité [contrat-cadre]); Les Systèmes Accessair Inc. (mise à niveau VTP [véhicules de transport des passagers]); Machinerie Forget (tracteurs multifonctions); 9180-6315 Québec Inc. (papier d'impression pour les bornes PIK); 9295-4221 Québec Inc. (Bobcat Toolcat); Regulvar (logiciel EntelliWEB et support); Senez Consulting Ltd (guide de mitigation incendie pour l'électrification des installations à YUL); Solutions Oxilio Inc. (soutien technique annuel); Vancouver International Airport (YVR) (acquisition de lecteurs biométriques).

États financiers consolidés

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024

YUL
YMX



Table des matières

États financiers

pour l'exercice clos le 31 décembre 2024



Rapport de la direction

PAGE 115



Rapport de l'auditeur indépendant

PAGE 116



États consolidés de la situation financière

PAGE 118



États consolidés du résultat net et du résultat global

PAGE 119



États consolidés des variations de l'actif net

PAGE 120



États consolidés des flux de trésorerie

PAGE 121



Notes afférentes aux états financiers consolidés

PAGE 122

Le 25 mars 2025

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 IFRS de comptabilité publiées par l'International Accounting Standards Board 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.

L'auditeur indépendant, KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L., a 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 et de gestion des risques du Conseil d'administration se réunit périodiquement avec l'auditeur indépendant 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 et de gestion des risques.

Le président-directeur général,



Yves Beauchamp

Le vice-président aux finances et à l'administration,
et chef de la direction financière,



Aymeric Dussart



Rapport de l'auditeur indépendant

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 la situation financière au 31 décembre 2024;
- l'état consolidé du résultat net et du résultat global pour l'exercice clos à cette date;
- l'état consolidé des variations de l'actif net pour l'exercice clos à cette date;
- le tableau consolidé des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date;
- ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des informations significatives sur les 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 2024, ainsi que de sa performance financière consolidée et de ses flux de trésorerie consolidés pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes IFRS de comptabilité publiées par l'International Accounting Standards Board.

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 de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers** » de notre rapport de l'auditeur.

Nous sommes indépendants de l'entité conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques 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.

Responsabilités 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 IFRS de comptabilité publiées par l'International Accounting Standards Board, 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.

Responsabilités de l'auditeur 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 de l'auditeur 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 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 de l'auditeur 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 de l'auditeur. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs 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 planifions et réalisons l'audit du groupe de façon à obtenir des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités ou des unités du groupe pour servir de fondement à la formation d'une opinion sur les états financiers du groupe. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la revue des travaux d'audit réalisés aux fins de l'audit du groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

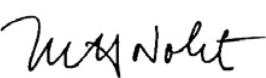
KPMG A.R.L. / S.É.N.C.R.L.*

Montréal, Canada
25 mars 2025

* CPA auditeur, permis de comptabilité publique n° A128528.

États consolidés
de la situation
financière

Au nom du Conseil d'administration, ces états financiers consolidés ont été approuvés le 25 mars 2025.


Marie-Hélène Nolet,
Administratrice


Alain Côté,
Administrateur

		31 décembre	
(en milliers de dollars canadiens)		2024	2023
Note		\$	\$
ACTIFS			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		126 717	92 624
Encaisse affectée	3	59 167	57 966
Placements à court terme	4	518 842	573 739
Subventions gouvernementales à recevoir	5	6 089	22 599
Créances clients et autres débiteurs	6	34 214	51 879
Stocks		10 097	8 823
Autres actifs courants		19 319	12 369
Total des actifs courants		774 445	819 999
Actifs non courants			
Immobilisations corporelles	7	2 563 470	2 289 821
Actifs au titre des droits d'utilisation	8	14 422	18 204
Débiteurs		60 340	65 697
Participations dans des coentreprises	9	11 822	12 261
Actif d'impôt différé		713	1 295
Autres actifs non courants		65 073	69 721
Total des actifs non courants		2 715 840	2 456 999
Total des actifs		3 490 285	3 276 998
PASSIFS			
Passifs non courants			
Dettes fournisseurs et autres créditeurs		247 673	225 666
Loyer à Transports Canada	10	13 276	26 470
Portion courante des obligations locatives et des obligations à long terme	10, 13	27 738	26 228
Provisions	14	946	2 404
Autres avantages du personnel	15	14 990	16 345
Produits reportés		5 488	5 661
Total des passifs courants		310 111	302 774
Passifs non courants			
Dettes à long terme	12	55 305	-
Obligations à long terme	13	2 786 520	2 809 787
Obligations locatives	10	20 281	23 002
Passif au titre de la retraite	15	24 070	23 872
Produits reportés		17 518	22 915
Loyer à Transports Canada reporté	10	19 853	22 335
Passif d'impôt différé		512	448
Total des passifs non courants		2 924 059	2 902 359
Total des passifs		3 234 170	3 205 133
Actif net		256 115	71 865
Total des passifs et de l'actif net		3 490 285	3 276 998

Engagements (note 20)
Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

États consolidés
du résultat net
et du résultat global

		Exercice terminé le 31 décembre	
	Note	2024	2023
(en milliers de dollars canadiens)			
Produits		\$	\$
Activités aéronautiques		351 926	322 986
Frais d'améliorations aéroportuaires («FAA»)	17	324 393	277 899
Stationnements et transports au sol		109 179	103 760
Concessions		74 873	70 328
Immobiliers		55 004	72 448
Autres produits		1 852	491
	16	917 227	847 912
Charges			
Salaires et charges sociales	15	97 338	85 622
Charges d'exploitation		233 940	187 176
Paievements versés en remplacement d'impôts aux municipalités		43 725	44 928
Loyer à Transports Canada	10	103 078	92 278
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation	7, 8	168 925	211 613
		647 006	621 617
Charges financières	16	126 624	128 605
Produits financiers	16	(38 538)	(35 274)
		88 086	93 331
		735 092	714 948
Résultat avant quote-part et impôts		182 135	132 964
Quote-part des résultats des coentreprises		671	651
Impôts sur le résultat		(802)	(710)
Résultat net		182 004	132 905
Autres éléments du résultat global			
Éléments qui ne seront pas reclassés ultérieurement au résultat net			
Avantages postérieurs à l'emploi :			
Gains (Pertes) actuariels des régimes à prestations définies	15	1 160	(11 038)
Éléments qui seront reclassés au résultat net			
Couverture de flux de trésorerie :			
Reclassement au résultat net	16	1 086	1 086
		2 246	(9 952)
Résultat global		184 250	122 953

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

États consolidés des variations de l'actif net

	Exercice terminé le 31 décembre	
	2024	2023
(en milliers de dollars canadiens)		
Solde au début de l'exercice	\$ 71 865	\$ (51 088)
Résultat net	182 004	132 905
Autres éléments du résultat global	2 246	(9 952)
Solde à la fin de l'exercice	256 115	71 865

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

États consolidés des
flux de trésorerie

		Exercice terminé le 31 décembre	
(en milliers de dollars canadiens)	Note	2024	2023
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		\$	\$
Résultat net		182 004	132 905
Éléments sans incidence sur la trésorerie :			
Impôts sur le résultat		802	710
Quote-part des résultats des coentreprises		(671)	(651)
Perte (gain) sur contrats de sous-location		5 285	(15 257)
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation		168 925	211 613
Amortissement des avantages incitatifs relatifs aux baux		943	921
Variation des produits reportés		(5 570)	(5 599)
Loyer à Transports Canada	10	473	468
Charge de retraite		9 113	7 576
Charges financières		126 624	128 601
Produits financiers		(38 538)	(35 274)
		449 390	426 013
Contributions au régime de retraite		(10 074)	(7 175)
Impôts payés		(64)	(91)
Variation des éléments du fonds de roulement	18	(14 244)	(25 449)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		425 008	393 298
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT			
Placement dans des coentreprises	9	-	(553)
Distributions d'une coentreprise		744	728
Autres actifs non courants		42	(263)
Subventions gouvernementales	5	34 619	106 698
Acquisition d'immobilisations corporelles		(414 346)	(261 169)
Placements à court terme	4	57 688	(554 008)
Produits découlant de la cession d'immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation		-	38
Produits découlant de contrats de location-financement		2 727	20
Intérêts reçus		35 101	16 904
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(283 425)	(691 605)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT			
Dette à long terme	18	54 672	-
Remboursement des obligations à long terme	18	(22 665)	(20 357)
Remboursement des obligations locatives	18	(3 654)	(3 222)
Encaisse affectée		(1 201)	(525)
Remboursement du loyer à Transports Canada reporté	10	(2 482)	-
Intérêts payés		(132 160)	(135 200)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(107 490)	(159 304)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie		34 093	(457 611)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice		92 624	550 235
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice		126 717	92 624

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Notes afférentes aux états financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

1. Informations générales

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, Aérocité 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 services 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.

2. Méthodes comptables significatives

Les méthodes comptables significatives 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 IFRS de comptabilité telles que publiées par l'International Accounting Standards Board (« IASB »).

La publication des états financiers consolidés a été approuvée par le Conseil d'administration le 25 mars 2025.

b) Base d'évaluation

Ces états financiers consolidés sont préparés selon la méthode du coût historique, à l'exception de certains instruments financiers évalués à la juste valeur, des obligations locatives qui sont évaluées à la juste valeur actualisée des paiements de loyers futurs ainsi que du passif au titre de la retraite qui est évalué comme il est décrit dans la section « Avantages postérieurs à l'emploi ».

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

c) 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 »).

ADMC agit comme partenaire d'investissement et de financement dans des projets liés directement ou indirectement à la gestion des aéroports.

Participation dans des coentreprises

La Société utilise la méthode de la mise en équivalence pour comptabiliser chaque participation dans une coentreprise. Ces participations sont initialement comptabilisées au coût et ajustées par la suite pour présenter la quote-part lui revenant du résultat global de chaque coentreprise.

Tous les soldes et toutes les opérations avec les coentreprises ont été éliminés à la hauteur des intérêts détenus par la Société dans les entités.

2. Méthodes comptables significatives
(suite)

d) 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 Placements à court terme Créances clients et autres débiteurs
Passifs financiers évalués au coût amorti	Dettes fournisseurs et autres créditeurs Dette à long terme Obligations à long terme

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 aux états consolidés de la situation financière 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 de financement importante.

Par conséquent, la Société comptabilise la perte de valeur et évalue les pertes de crédit attendues en tant que pertes de crédit attendues pour la durée de vie. La valeur comptable de ces actifs est présentée compte tenu de toute correction de valeur pour pertes aux états consolidés de la situation financière. La dépense de dépréciation est comptabilisée aux états consolidés du résultat net et du résultat global sous le poste « Autres charges d'exploitation ».

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 » aux états consolidés du résultat net et du résultat global.

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

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.

2. Méthodes comptables significatives
(suite)

e) Subventions gouvernementales

Les subventions gouvernementales 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 octroyées pour la construction d'immobilisations 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 sont comptabilisées aux états consolidés du résultat net et du résultat global, au net des coûts afférents à ces dernières.

f) Immobilisations corporelles

Le bail à long terme conclu entre la Société et Transports Canada (« Bail foncier ») stipule que tous les terrains 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 terrains en faveur de Sa Majesté pour une somme nominale et leur intégration dans les lieux loués du Bail foncier. Le coût d'acquisition des terrains ainsi transférés est comptabilisé dans les immobilisations corporelles sous la rubrique « Terrains » et est amorti linéairement sur la durée restante du bail avec Transports Canada. Cette charge est incluse sous la rubrique « Loyer à Transports Canada » aux états consolidés du résultat net et du résultat global (note 10 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 nécessaires 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 des matériaux et de main-d'œuvre directe, ainsi que les coûts directement attribuables pour que l'actif se trouve à l'endroit et dans l'état nécessaire pour pouvoir être exploité de la manière prévue par la direction. Les coûts d'emprunt qui sont directement attribuables à l'acquisition, 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 de configuration ou de personnalisation encourus dans le cadre d'accords d'infonuagique qui ne satisfont pas aux critères d'inscription à l'actif sont comptabilisés en charges.

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
Terrains rétrocédés à Transports Canada	Durée restante du bail avec Transports Canada
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.

2. Méthodes comptables significatives
(suite)

g) 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 dans les postes de « Créances clients et autres débiteurs » et « Débiteurs » aux états consolidés de la situation financière.

Les paiements de loyers provenant de contrats de location-financement sont comptabilisés sur la durée du bail sous le poste des « Produits financiers » afin de refléter une rentabilité périodique constante sur l'investissement net de la Société dans les contrats 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 sous les rubriques de « Stationnements et transports au sol », « Concessions » et « Immobiliers » aux états consolidés du résultat net et du résultat global.

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 » dans les « Bâtiments et améliorations locatives ». 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 aux états consolidés du résultat net et 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 aux états consolidés de la situation financière. 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.

2. Méthodes comptables significatives
(suite)

g) Contrats de location (suite)

La Société en tant que preneur (suite)

Les paiements de loyers pris en compte dans l'évaluation de l'obligation de location comprennent les paiements fixes en substance et les paiements de loyers variables qui sont en fonction d'un indice ou d'un taux, 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 aux états consolidés du résultat net et du résultat global si l'actif au titre du droit d'utilisation est nul.

La Société a choisi d'exclure les contrats de location à court terme et ceux dont le bien sous-jacent est de faible valeur. Les paiements de loyers relatifs à ces contrats sont comptabilisés en charges dans la période au cours de laquelle ils sont engagés.

Les paiements variables qui ne sont pas en fonction d'un indice ou d'un taux sont comptabilisés aux états consolidés du résultat net et du résultat global à mesure qu'ils sont engagés.

Les coûts d'exploitation et d'entretien découlant d'un contrat de location, excluant ceux liés aux équipements technologiques et électroniques, sont comptabilisés en charges dans la période au cours de laquelle ils sont engagés sous le poste « 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 avantages inhérents à l'actif au titre du droit d'utilisation du contrat de location principal ont été transférés au preneur du contrat de sous-location. Lorsque la Société conclut que ce critère est rencontré, elle décomptabilise l'actif au titre du droit d'utilisation qui correspond au contrat de location principal qu'elle transfère au sous-locataire et elle comptabilise un investissement net dans le contrat de sous-location aux états consolidés de la situation financière. Pendant la durée du contrat de sous-location, la Société comptabilise aux états consolidés du résultat net et du résultat global les produits financiers se rapportant au contrat de sous-location et les charges financières se rapportant au contrat de location principal.

h) Dépréciation d'actifs

Aux fins de l'évaluation de la dépréciation, la Société identifie les unités génératrices de trésorerie (« UGT »), définies comme étant les plus petits groupes d'actifs qui génèrent des entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs. 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.

La valeur recouvrable d'une UGT correspond à la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente et la valeur d'utilité. Pour déterminer la valeur d'utilité, la direction procède à une estimation des flux de trésorerie futurs provenant de chaque UGT 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 qui ont été approuvés par le Conseil d'administration et sont ajustées, au besoin, pour exclure les investissements futurs qui amélioreront le rendement des actifs, mais elles incluent l'incidence du programme d'entretien des actifs. Les facteurs d'actualisation sont établis individuellement pour chaque UGT et reflètent leur profil de risque respectif déterminé par la direction. Si la valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est inférieure à sa valeur comptable, la valeur comptable de l'actif ou de l'UGT est ramenée à sa valeur recouvrable et une perte est immédiatement comptabilisée aux états consolidés du résultat net et du résultat global.

i) Provisions

Des 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. Lorsque l'effet de la valeur temps de l'argent est significatif, les provisions sont évaluées à la valeur actualisée des dépenses attendues pour éteindre l'obligation.

j) 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, est exemptée des impôts sur les bénéfices relativement à ses activités aéroportuaires.

2. Méthodes comptables significatives (suite)

k) Taxes municipales

La Société est également exemptée de la *Loi sur la fiscalité municipale*. En conformité avec la *Loi sur les subventions aux municipalités*, la Société a conclu une entente en vertu de laquelle elle rembourse un montant à titre de paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités à Services publics et Approvisionnement Canada.

l) 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 de prestations de retraite que recevra un membre du personnel participant est établi en fonction de la durée du service et de la rémunération moyenne finale 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^{er} avril 2017. Pour les dirigeants désignés embauchés à compter du 1^{er} 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. Ces deux régimes sont sécurisés par des lettres de crédit (note 11).

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 » aux états consolidés de la situation financière.

La direction procède à une estimation annuelle de l'obligation au titre des prestations définies avec le soutien d'actuaiers indépendants. L'estimation de l'obligation au titre des prestations définies est fondée sur la méthode des unités de crédit projetées et est imputée aux états consolidés du résultat net et 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. 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 aux états consolidés du résultat net et du résultat global.

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 » aux états consolidés du résultat net et du résultat global.

m) Constatation des produits

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.

FAA

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

Stationnements et transports au sol

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

2. Méthodes comptables significatives
(suite)

m) Constatation des produits (suite)

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

n) Charges financières et produits financiers

Les charges financières incluent les charges d'intérêts sur la dette à long terme, 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 aux états consolidés du résultat net et 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 aux états consolidés du résultat net et du résultat global, selon la méthode du taux d'intérêt effectif lorsqu'ils sont gagnés.

o) 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, 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 régulièrement révisées.

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

Immobilisations corporelles

La direction de la Société doit exercer un jugement critique afin de déterminer les taux d'amortissement, la durée de vie utile et la valeur résiduelle attendue des immobilisations corporelles. Les hypothèses retenues pour établir ces derniers sont révisées annuellement.

Perte de valeur sur des actifs

De plus, 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.

FAA

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.

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.

2. Méthodes comptables significatives (suite)

p) Nouvelles normes et modifications futures de méthodes comptables

En avril 2024, l'IASB a publié IFRS 18 « Présentation et informations à fournir dans les états financiers », qui remplacera IAS 1 « Présentation des états financiers ». La norme introduit des sous-totaux requis pour l'état du résultat et des exigences d'informations liées à certaines mesures de performance définies par la direction. L'IFRS 18 s'appliquera à la Société pour son exercice ouvert à compter du 1^{er} janvier 2027, et son application anticipée est permise.

L'IASB a publié d'autres nouvelles normes et modifications relatives aux normes actuelles qui sont obligatoires, mais dont l'application n'est pas encore en vigueur pour l'exercice terminé le 31 décembre 2024. La Société ne s'attend pas à ce que les nouvelles normes et les modifications aux normes existantes publiées, mais non encore en vigueur, aient une incidence importante sur ses états financiers consolidés.

3. Encaisse affectée

En vertu de l'acte de fiducie-cadre et des actes de fiducie supplémentaires liés aux séries d'obligations N, R et S, la Société doit maintenir un fonds de réserve affecté au service de la dette de 76 420 \$ (75 976 \$ en 2023) sous forme de trésorerie, de placements ou de lettres 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 des états consolidés de la situation financière. Au 31 décembre 2024, la Société détenait 59 167 \$ (57 966 \$ en 2023) sous forme d'encaisse affectée et 18 657 \$ (18 657 \$ en 2023) sous forme de lettres de crédit.

4. Placements à court terme

Au 31 décembre 2024, les placements à court terme sont composés de certificats de placement garantis (« CPG ») et de dépôts à terme ayant, à l'acquisition, une échéance variant de 9 à 12 mois et dont les taux d'intérêt varient de 4,57 % à 5,55 % (5,45 % à 6,01 % en 2023).

5. Subventions gouvernementales

La Société a bénéficié de subventions via le Programme des infrastructures essentielles des aéroports (« PIEA ») de Transports Canada pour faire des investissements dans les infrastructures de l'aéroport liées à la sécurité, à la sûreté et à la connectivité des réseaux de transport en commun.

Par conséquent, à travers le PIEA, les acquisitions liées au programme aéroportuaire ont été réduites de 4 232 \$ (30 351 \$ en 2023), alors que les travaux liés à la station du Réseau express métropolitain (« REM ») ont été réduits de 7 173 \$ (44 702 \$ en 2023). Au 31 décembre 2024, un solde de 172 \$ (9 682 \$ en 2023) pour le programme aéroportuaire est inclus dans la rubrique des « Subventions gouvernementales à recevoir » aux états consolidés de la situation financière en lien avec le PIEA alors qu'aucun montant n'est à recevoir pour le REM (10 625 \$ en 2023).

Finalement, une somme de 5 917 \$ (2 292 \$ en 2023) reste à recevoir au 31 décembre 2024 relativement à divers programmes de subventions principalement liées aux infrastructures.

6. Créances clients et autres débiteurs

	2024	2023
	\$	\$
Créances clients	17 586	22 493
Provision pour pertes sur créances	(589)	(675)
	16 997	21 818
FAA, redevances d'atterrissages et d'aérogare	11 651	24 220
Revenus de concessions	5 368	4 882
Autres	198	959
	17 217	30 061
	34 214	51 879

7. Immobilisations corporelles

2024								
	Terrains	Bâtiments et améliorations locatives	Infrastructures civiles	Mobilier et équipement	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Projets d'immobilisations en cours	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coût								
Solde au 1 ^{er} janvier 2024	41 241	2 277 656	1 165 799	400 577	267 101	95 827	330 501	4 578 702
Acquisitions	-	88 842	100 024	4 023	12 782	5 861	227 750	439 282
Transferts	(57)	74 947	18 634	11 186	(268)	2 594	(107 036)	-
Dispositions et radiations	-	(6 579)	(486)	(165)	-	(348)	-	(7 578)
Solde au 31 décembre 2024	41 184	2 434 866	1 283 971	415 621	279 615	103 934	451 215	5 010 406
Amortissement cumulé								
Solde au 1 ^{er} janvier 2024	2 641	1 154 371	594 062	263 329	211 282	63 196	-	2 288 881
Amortissement	474	83 605	46 489	13 267	15 208	6 569	-	165 612
Dispositions et radiations	-	(6 579)	(486)	(165)	-	(327)	-	(7 557)
Solde au 31 décembre 2024	3 115	1 231 397	640 065	276 431	226 490	69 438	-	2 446 936
Valeur comptable nette au 31 décembre 2024	38 069	1 203 469	643 906	139 190	53 125	34 496	451 215	2 563 470
2023								
	Terrains	Bâtiments et améliorations locatives	Infrastructures civiles	Mobilier et équipement	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Projets d'immobilisations en cours	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coût								
Solde au 1 ^{er} janvier 2023	41 241	2 233 841	1 122 959	379 274	243 413	94 685	260 572	4 375 985
Acquisitions	-	43 815	90 105	21 303	23 688	1 342	211 459	391 712
Transferts	-	-	-	-	-	-	(141 530)	(141 530)
Dispositions et radiations	-	-	(47 265)	-	-	(200)	-	(47 465)
Solde au 31 décembre 2023	41 241	2 277 656	1 165 799	400 577	267 101	95 827	330 501	4 578 702
Amortissement cumulé								
Solde au 1 ^{er} janvier 2023	2 173	1 078 131	540 252	250 099	201 043	56 419	-	2 128 117
Amortissement	468	76 240	101 075	13 230	10 239	6 977	-	208 229
Dispositions et radiations	-	-	(47 265)	-	-	(200)	-	(47 465)
Solde au 31 décembre 2023	2 641	1 154 371	594 062	263 329	211 282	63 196	-	2 288 881
Valeur comptable nette au 31 décembre 2023	38 600	1 123 285	571 737	137 248	55 819	32 631	330 501	2 289 821

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 178 169 \$ et 85 822 \$ (151 158 \$ et 81 379 \$ au 31 décembre 2023).

8. Actifs au titre des droits d'utilisation

	2024	2023
	\$	\$
Solde au 1 ^{er} janvier	18 204	15 674
Acquisitions	201	6 224
Dispositions	(245)	-
Amortissement	(3 738)	(3 694)
Solde au 31 décembre	14 422	18 204

Les actifs au titre des droits d'utilisation comprennent des contrats de location ayant une durée maximale restante de 15 ans, dont certains avec des options de renouvellement pour des périodes additionnelles variant de 1 à 20 ans.

9. Participation dans des coentreprises

Par le biais de sa filiale en propriété exclusive ADMC, la Société possède des participations dans des entreprises responsables du développement et de la gestion opérationnelle de bâtiments locatifs à YMX. La Société détient une participation de 40 % dans Mirabel Cargo SEC via Investissements Cargo C & F Mirabel Inc. ainsi qu'une participation de 33,3 % dans SEC YMX 1, SEC YMX 2, SEC YMX 3 et SEC YMX 4 via Investissements Henri-Fabre Mirabel Inc. La participation dans SEC YMX 4 a été acquise en 2023 pour une contrepartie totale de 553\$.

10. 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 2. g)). Depuis le 1^{er} 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 est sur une base « nette absolue », accordant à la Société la jouissance paisible des lieux loués.

Celle-ci assume la responsabilité complète de l'exploitation et du développement des lieux loués, y compris l'entretien et le renouvellement des actifs, ceci afin de maintenir le système aéroportuaire intégré conforme aux normes applicables à un « aéroport international majeur ».

Au cours de la durée du Bail foncier, Transports Canada s'est engagé à n'exploiter aucun aéroport international ou transfrontalier à l'intérieur d'un rayon de 75 kilomètres des aéroports de la Société.

Transports Canada s'est engagé à prendre en charge les frais de tout travail ordonné par un avis gouvernemental concernant la présence de substances nocives affectant soit le sol, soit les eaux souterraines et de ruissellement, soit les édifices érigés sur les lieux, si de telles substances étaient présentes au moment de la prise en charge. Un audit environnemental effectué avant la prise en charge constituera une preuve *prima facie* de l'état des lieux.

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

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

De plus, le loyer à Transports Canada comprend l'amortissement des terrains dont les titres de propriété ont été transférés à Sa Majesté (note 2. g)).

Le loyer étant calculé sur les revenus de l'aéroport, la charge de « Loyer à Transports Canada » aux états consolidés du résultat net et du résultat global représente un loyer variable.

En 2021, Transports Canada et la Société ont modifié le bail foncier afin de reporter le paiement du loyer de ladite année financière, remboursable en versements égaux sur une période de 10 ans à compter de janvier 2024, et ce, sans intérêts. Au 31 décembre 2024, un montant de 2 482 \$ (2 481 \$ en 2023) est présenté dans les passifs courants sous la rubrique « Loyer à Transports Canada », alors que le solde de 19 853 \$ (22 335 \$ en 2023) est présenté dans les passifs non courants sous la rubrique « Loyer à Transports Canada reporté » aux états consolidés de la situation financière.

10. Contrats de location (suite)

a) La Société en tant que preneur (suite)

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 aux états consolidés de la situation financière.

Le total des paiements en capital exigibles non actualisés pour les cinq prochains exercices et par la suite s'établit comme suit (voir informations additionnelles à la note 18) :

	2024	2023
<i>Paiements minimaux exigibles</i>	\$	\$
Moins d'un an	2 586	3 563
1 à 5 ans	7 824	9 343
Plus de 5 ans	12 457	13 659
	22 867	26 565

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 57 855 \$ en 2024 (54 824 \$ en 2023) représentant la différence entre le pourcentage convenu sur les ventes déclarées et les loyers minimums garantis.

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

	2024	2023
<i>Produits de location minimaux futurs</i>	\$	\$
Moins d'un an	113 556	106 559
1 à 5 ans	381 716	375 782
Plus de 5 ans	763 658	782 787
	1 258 930	1 265 128

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 :

	2024	2023
	\$	\$
Moins d'un an	2 432	2 624
1 à 5 ans	10 050	10 732
Plus de 5 ans	133 010	144 627
Paiements de loyers non actualisés	145 492	157 983
Produits financiers non acquis	(85 305)	(92 545)
Investissement net dans les contrats de location-financement	60 187	65 438

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.

11. Facilité de crédit

La Société dispose d'une facilité de crédit générale de 250 000 \$ (250 000 \$ en 2023) obtenue auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes dont l'échéance est le 4 avril 2029. La facilité de crédit est garantie par une obligation nantie émise aux termes de l'acte de fiducie supplémentaire décrit à la note 13.

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 opérations de pension à un jour (« taux CORRA ») majoré d'une prime de 70 points de base (70 points de base en 2023). Les frais d'attente sont calculés à un taux annuel de 14 points de base (14 points de base en 2023) sur le montant inutilisé de la facilité de crédit.

Une portion de cette facilité de crédit a été utilisée pour émettre des lettres de crédit d'une valeur totale de 24 268 \$ (24 268 \$ en 2023). Ces lettres de crédit sont soumises aux mêmes conditions que la facilité de crédit.

De plus, un montant de 78 023 \$ (64 512 \$ en 2023) est réservé sur la facilité de crédit pour le fonds de prévoyance lié à l'exploitation et à l'entretien en vertu de l'acte de fiducie-cadre (note 13).

Au 31 décembre 2024, aucun montant n'a été prélevé sur cette facilité de crédit générale.

12. Dette à long terme

Dans le cadre du financement de la station du REM à l'aéroport Montréal-Trudeau, Investissement Québec a accordé à la Société une facilité de crédit subordonnée de premier rang non renouvelable de 100 000 \$, venant à échéance le 31 juillet 2029 et portant intérêt au taux de 4,295%. La Société a l'option de rembourser la dette, en totalité ou en partie, à tout moment et sans pénalités conformément aux conditions de l'entente. Au 31 décembre 2024, le montant prélevé sur cette facilité de crédit s'élève à 54 672 \$ (néant au 31 décembre 2023) et les intérêts courus sont de 633 \$ (néant au 31 décembre 2023).

De plus, la Banque de l'infrastructure du Canada a accordé à la Société une facilité de crédit subordonnée de premier rang non renouvelable assortie de deux tranches (A et B) de 150 000 \$. La tranche A porte un taux d'intérêt de 2,142 % venant à échéance le 26 juillet 2031. La tranche B, dont le terme vient à échéance le 26 juillet 2041, porte un taux d'intérêt de 2,142 % pendant les 10 premières années du terme. À compter de la date du dixième anniversaire, et ce, jusqu'à la fin du terme, la tranche B portera le taux d'intérêt applicable à une dette garantie de premier rang de la Société ayant un terme de 10 ans, majoré de 0,75 %. La Société a l'option de rembourser les deux tranches, en totalité ou en partie, à tout moment et sans pénalités conformément aux conditions de l'entente. Au 31 décembre 2024, aucun montant n'a été prélevé sur cette facilité de crédit.



13. Obligations à long terme

	2024	2023
	\$	\$
Obligations de série B , valeur nominale à l'émission de 300 000 \$, taux nominal et effectif de 6,95 % et de 7,10 %, respectivement, intérêts payables le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2002, capital remboursable le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2007 et échéant le 16 avril 2032	183 193	198 832
Obligations de série D , valeur nominale à l'émission de 200 000 \$, taux nominal et effectif de 6,55 % et de 6,87 %, respectivement, intérêts payables le 11 avril et le 11 octobre de chaque année, débutant le 11 avril 2004 et échéant le 11 octobre 2033, capital exigible à l'échéance	195 732	195 375
Obligations de série E , valeur nominale à l'émission de 150 000 \$, taux nominal et effectif de 6,611 % 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	101 701	108 211
Obligations de série G , valeur nominale à l'émission de 300 000 \$, taux nominal et effectif de 5,17 % et de 5,45 %, respectivement, intérêts payables le 17 mars et le 17 septembre de chaque année, débutant le 17 mars 2006 et échéant le 17 septembre 2035, capital exigible à l'échéance	293 303	292 813
Obligations de série H , valeur nominale à l'émission de 300 000 \$, taux nominal et effectif de 5,67 % et de 5,74 %, respectivement, intérêts payables le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 avril 2008 et échéant le 16 octobre 2037, capital exigible à l'échéance	297 885	297 760
Obligations de série J , valeur nominale à l'émission de 150 000 \$, taux nominal et effectif de 5,472 % et de 5,55 %, respectivement, intérêts payables le 16 avril et le 16 octobre de chaque année, débutant le 16 octobre 2010 et échéant le 16 avril 2040, capital exigible à l'échéance	148 841	148 777
Obligations de série K , valeur nominale à l'émission de 250 000 \$, taux nominal et effectif de 3,919 % et de 3,96 %, respectivement, intérêts payables le 26 mars et le 26 septembre de chaque année, débutant le 26 septembre 2012 et échéant le 26 septembre 2042, capital exigible à l'échéance	248 799	248 752
Obligations de série M , valeur nominale à l'émission de 200 000 \$, taux nominal et effectif de 3,918 % et de 3,96 % ¹ , respectivement, intérêts payables le 12 juin et le 12 décembre de chaque année, débutant le 12 décembre 2015 et échéant le 12 juin 2045, capital exigible à l'échéance	198 891	198 856
Obligations de série N , valeur nominale à l'émission de 250 000 \$, taux nominal et effectif de 3,36 % et de 3,40 %, respectivement, intérêts payables le 24 avril et le 24 octobre de chaque année, débutant le 24 octobre 2017 et échéant le 24 avril 2047, capital exigible à l'échéance	248 559	248 516
Obligations de série R , 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	497 108	496 992
Obligations de série S , valeur nominale à l'émission de 400 000 \$, taux nominal et effectif de 3,441 % et de 3,46 %, respectivement, intérêts payables le 26 avril et le 26 octobre de chaque année, débutant le 26 octobre 2021 et échéant le 26 avril 2051, capital exigible à l'échéance	397 660	397 568
	2 811 672	2 832 452
Portion courante des obligations à long terme	25 152	22 665
	2 786 520	2 809 787

¹ Si la perte sur l'opération de couverture de flux de trésorerie est prise en considération, le taux effectif est de 4,98 %.

13. Obligations à long terme (suite)

Les obligations à long terme sont présentées déduction faite de la portion non amortie des frais d’émission des emprunts connexes qui s’élèvent à 25 799 \$ (27 684 \$ en 2023).

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 maintenir un ratio de couverture du service de la dette brute supérieur ou égal à 1,25 et un ratio de couverture du service de la dette prévue supérieur ou égal à 1,00. Au 31 décembre 2024, la Société respecte les différentes clauses restrictives financières prévues à l’acte de fiducie.

Les obligations sont rachetables au gré de la Société, en totalité ou en partie, à tout moment. Le prix de rachat correspond au plus élevé du capital total impayé de l’obligation et du prix qui permettra d’obtenir un rendement à l’échéance de cette obligation équivalant au rendement, à l’échéance, d’une obligation du gouvernement du Canada, dont l’échéance, calculée à compter de la date de rachat, correspond à la durée moyenne de l’obligation qui fait l’objet d’un rachat plus une prime. Cette prime est de 0,24 %, de 0,34 %, de 0,35 %, de 0,25 %, de 0,29 %, de 0,34 %, de 0,38 %, de 0,37 %, de 0,30 %, de 0,44 % et de 0,34 % 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, de série R et de série S.

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

	2024	2023
<i>Paiements minimaux exigibles</i>	\$	\$
Moins d’un an	25 152	22 665
1 à 5 ans	129 529	117 520
Plus de 5 ans	2 682 790	2 719 951
	2 837 471	2 860 136

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

	2024	2023
	\$	\$
Série B	202 311	218 607
Série D	232 240	233 400
Série E	113 387	120 093
Série G	320 490	318 840
Série H	334 050	337 140
Série J	165 930	168 585
Série K	232 275	236 050
Série M	184 460	188 620
Série N	210 975	215 375
Série R	391 350	402 100
Série S	336 520	345 800
	2 723 988	2 784 610

14. Provisions

	2024	2023
	\$	\$
Solde au 1 ^{er} janvier	2 404	2 759
Augmentation des provisions	345	647
Diminution des provisions	(1 803)	(1 002)
Solde au 31 décembre	946	2 404

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.

15. 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 aux états consolidés de la situation financière pour les passifs au titre de la retraite et des autres avantages du personnel comprennent les montants suivants :

	2024	2023
	\$	\$
Courant		
Avantages du personnel à court terme	14 990	16 345
Non courant		
Régimes à prestations définies et régime supplémentaire à cotisations définies	24 070	23 872

15. 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 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.

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 2024 est de 460 \$ (327 \$ en 2023).

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

	2024	2023
	\$	\$
Obligation au titre des prestations définies au début de l'exercice	339 228	312 837
Coût des services rendus	3 919	3 663
Cotisations des participants au régime	1 026	1 036
Intérêts	15 648	15 564
Prestations versées	(16 432)	(16 010)
Réévaluations :		
Pertes (gains) actuariels découlant de changements dans les hypothèses économiques	(1 865)	24 995
Gains actuariels découlant de changements dans les hypothèses démographiques	-	(73)
Pertes (gains) actuariels découlant d'ajustements liés à l'expérience du régime	8 324	(2 784)
Obligation au titre des prestations définies à la fin de l'exercice	349 848	339 228
Juste valeur des actifs du régime au début de l'exercice	315 356	300 404
Cotisations de l'employeur	4 169	4 340
Cotisations des participants au régime	1 026	1 036
Produit d'intérêts sur les actifs du régime	14 392	14 886
Rendement des actifs du régime, à l'exclusion des montants inclus dans le produit d'intérêts	7 618	11 100
Prestations versées	(16 432)	(16 010)
Frais d'administration	(350)	(400)
Juste valeur des actifs du régime à la fin de l'exercice	325 779	315 356
Passif au titre de la retraite	24 069	23 872

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 2024, le montant total des lettres de crédit s'élève à 48 288 \$ (48 288 \$ en 2023).

15. Passif au titre de la retraite et des autres avantages du personnel (suite)

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

Les hypothèses actuarielles significatives suivantes ont été utilisées :

	2024	2023
	%	%
Obligation au titre des prestations définies à la fin des exercices considérés		
Taux d'actualisation	4,70	4,65
Taux de croissance de la rémunération	3,50 (1 an) / 3,10	4,00 (2 ans) / 3,00
Taux d'inflation	3,00 / 2,50 / 2,10	3,00 (2 ans) / 2,00
Coût des prestations pour les exercices considérés		
Taux d'actualisation	4,65	5,05
Taux de croissance de la rémunération	4,00	4,00
Taux d'inflation	3,00	3,00

Les hypothèses de mortalité pour les deux années financières sont basées sur la table de mortalité CPM2014 avec amélioration de la mortalité selon l'échelle MI-2017.

Le coût des prestations constatées au résultat net pour les régimes à prestations définies ainsi que le régime supplémentaire à cotisations définies est réparti comme suit :

	2024	2023
	\$	\$
Coût des services rendus de l'exercice	3 919	3 663
Intérêts nets	1 256	678
Frais d'administration	350	400
Coût des prestations constatées au résultat net	5 525	4 741

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

	Niveau	2024	2023
		\$	\$
Encaisse		3 584	3 982
Contrats d'achat de rentes assurées	3	202 925	204 476
Parts de fonds communs de placement d'obligations canadiennes	2	57 989	39 305
Parts de fonds communs de placement d'actions étrangères	2	26 714	39 267
Parts de fonds communs d'infrastructures	3	13 031	15 671
Parts de fonds communs de placement immobilier	3	13 031	4 468
Parts de fonds communs de placement d'actions canadiennes	2	8 470	8 862
Autres		35	(675)
		325 779	315 356

Le Comité de retraite prépare la documentation relativement à la gestion de la répartition globale des actifs. Le Comité d'audit et de gestion de risques 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 des actifs du régime permet au Comité de retraite et ultimement au Comité d'audit et de gestion de risques de s'assurer que les limites de répartition des actifs de l'ensemble du régime sont respectées.

Pour l'exercice 2025, la Société s'attend à ce que des cotisations de l'ordre de 8 400 \$ soient versées pour les deux volets du régime de retraite des employés.

Le rapport actuariel pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 n'est pas disponible au moment de la comptabilisation. Cependant, la direction estime que l'extrapolation des chiffres du 31 décembre 2023 est la meilleure méthode pour estimer l'obligation au titre des prestations définies et la charge de retraite de la Société au 31 décembre 2024 et pour l'exercice clos à cette date, puisque les hypothèses révisées utilisées en relation avec cette extrapolation ont été examinées et jugées fidèles.

15. 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)

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 assurées¹
	\$	\$
Taux d'intérêt : diminution de 1%	52 080	29 102
Taux d'inflation : augmentation de 1%	44 066	21 893
Taux d'augmentation salariale : augmentation de 1%	3 493	3 493
Taux de mortalité : multiplication des taux par 99%	759	235

¹ 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 2024, la durée moyenne pondérée de l’obligation au titre des prestations définies s’élève à 14,9 ans (15,2 ans en 2023).

b) Salaires et charges sociales

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

	2024	2023
	\$	\$
Salaires et charges sociales	88 225	78 046
Régimes de retraite à prestations définies	5 044	4 289
Régimes de retraite à cotisations définies	4 069	3 287
	97 338	85 622



16. Informations sur le résultat global

	2024	2023
	\$	\$
Produits		
Prestations de services	747 608	671 393
Produits tirés des contrats de location simple	173 503	160 771
Gain (perte) sur contrats de sous-location	(5 285)	15 257
Autres	1 401	491
	917 227	847 912
Charges financières		
Intérêts sur les obligations à long terme	126 551	127 863
Intérêts sur les obligations de location	1 815	1 749
Intérêts sur la dette à long terme	633	-
Amortissement des frais d'émission d'emprunts	1 885	1 732
Reclassement des pertes sur les opérations de couverture de flux de trésorerie ¹	1 086	1 086
Intérêts capitalisés ²	(7 870)	(6 327)
Autres	2 524	2 502
	126 624	128 605
Produits financiers		
Intérêts sur les placements à court terme	(35 889)	(32 948)
Intérêts sur les contrats de location-financement	(2 649)	(2 326)
	(38 538)	(35 274)

¹ Les pertes cumulatives sur les opérations de couverture incluses dans les autres éléments du résultat global sont de 22 096 \$ (23 184 \$ en 2023).

² Le taux moyen pondéré utilisé pour capitaliser les coûts d'emprunt est de 4,91 % (4,94 % en 2023).

17. Frais d'améliorations aéroportuaires

La Société perçoit des FAA pour tous les passagers en partance de YUL, à l'exception des passagers en correspondance. Ces frais sont utilisés dans le but de financer une partie du programme en immobilisations de l'Aéroport international de Montréal-Trudeau. 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 4 911 000 \$ (4 472 000 \$ en 2023) et excèdent de 1 579 000 \$ (1 464 000 \$ en 2023) les montants cumulatifs perçus au titre des FAA (avant déduction des frais de perception) pour ces deux aéroports.

18. Informations sur l'état consolidé des flux de trésorerie

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

	2024	2023
	\$	\$
Subventions gouvernementales à recevoir	(18 108)	29 903
Créances clients et autres débiteurs	23 361	(8 767)
Autres actifs courants	(9 441)	(2 361)
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	5 951	(24 575)
Loyer à Transports Canada	(13 194)	(18 801)
Autres avantages du personnel	(1 355)	(493)
Provisions	(1 458)	(355)
	(14 244)	(25 449)

18. Informations sur l'état consolidé des flux de trésorerie (suite)

Le tableau suivant présente un rapprochement entre les soldes d'ouverture et de clôture des passifs issus des activités de financement dans les états consolidés de la situation financière pour l'exercice terminé le 31 décembre 2024 :

	Dette à long terme ¹	Obligations à long terme ¹	Obligations locatives
Solde au 1^{er} janvier 2024	\$ -	\$ 2 859 602	\$ 26 565
Changements résultant des flux de trésorerie :			
Produits (remboursements)	54 672	(22 665)	(3 654)
Intérêts payés	-	(129 618)	(1 815)
Changements sans contrepartie de trésorerie :			
Diminution des obligations locatives	-	-	(44)
Intérêts capitalisés	-	7 834	36
Charges financières	633	121 560	1 779
Amortissement des frais d'émission d'emprunts	-	1 885	-
Solde au 31 décembre 2024	55 305	2 838 598	22 867

¹ Les soldes incluent les intérêts courus.

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les dettes fournisseurs et autres créditeurs totalisent 150 656 \$ (125 847 \$ en 2023).

19. Transactions entre parties liées

Les parties liées de la Société comprennent les membres du Conseil d'administration, le président-directeur général et les vice-présidents. La rémunération de ces derniers, y compris les primes de séparation, est de 9 678 \$ en 2024 (10 699 \$ en 2023).

20. Engagements

La Société s'est engagée en vertu de contrats pour l'acquisition et la construction d'immobilisations totalisant 312 560 \$ (275 820 \$ en 2023), dont 6 154 \$ (3 622 \$ en 2023) sont en devises étrangères.

21. Instruments financiers

a) Objectifs et politiques de gestion des risques financiers

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

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

b) Juste valeur et classement des instruments financiers

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

21. Instruments financiers (suite)

b) Juste valeur et classement des instruments financiers (suite)

Au 31 décembre 2024, 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	
	Niveau	Passifs financiers évalués au coût amorti	Juste valeur
Passifs financiers au 31 décembre 2024		\$	\$
Obligations à long terme	2	2 811 672	2 723 988
Passifs financiers au 31 décembre 2023			
Obligations à long terme	2	2 832 452	2 784 610

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.

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 :

	2024	2023
	\$	\$
Trésorerie, créances clients et autres débiteurs	878	196
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	2 744	423

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, les placements à court terme, la dette à long terme 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 générale à un taux variable ou fixe (note 11).

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, les placements à court terme, la facilité de crédit, la dette à long terme 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 aux états consolidés de la situation financière 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 sont les créances clients et autres débiteurs.

21. Instruments financiers (suite)

e) Risque de crédit (suite)

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 :

	2024	2023
	\$	\$
Courant	14 181	16 807
Créances de 30 à 60 jours	1 468	2 948
Créances de 61 à 90 jours	250	564
Créances de plus de 90 jours	1 687	2 174
	17 586	22 493
Provision pour mauvaises créances	(589)	(675)
Solde à la fin de l'exercice	16 997	21 818

Puisque les pertes de crédit attendues sont limitées, 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 sa facilité de crédit, de sa dette à long terme, de ses obligations à long terme, 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, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme 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.

21. 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 :

	31 décembre 2024		
	Moins d'un an	1 à 5 ans	Plus de 5 ans
	\$	\$	\$
Dettes à long terme	-	-	55 305
Obligations locatives	4 250	13 227	18 938
Obligations à long terme	153 101	621 859	4 065 000
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	247 673	-	-
	405 024	635 086	4 139 243

	31 décembre 2023		
	Moins d'un an	1 à 5 ans	Plus de 5 ans
	\$	\$	\$
Dettes à long terme	-	-	-
Obligations locatives	5 378	15 236	21 318
Obligations à long terme	152 246	618 099	4 226 837
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	225 666	-	-
	383 290	633 335	4 248 155

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

22. 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, les équivalents de trésorerie, l'encaisse affectée, les placements à court terme, les obligations à long terme et le montant tiré sur la facilité de crédit et la dette à long terme. La Société n'a pas de capital-actions, comme il est décrit à la note 1. Elle se finance donc au moyen des flux de trésorerie 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 :

	2024	2023
	\$	\$
Dettes à long terme	55 305	-
Obligations à long terme	2 811 672	2 832 452
Trésorerie et équivalents de trésorerie et encaisse affectée	(185 884)	(150 590)
Placements à court terme	(518 842)	(573 739)
	2 162 251	2 108 123

La Société gère la structure de son capital conformément à la croissance prévue de la Société, 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 2023.

POUR NOUS JOINDRE

ADM Aéroports de Montréal

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

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 2024.

This document is also available in English.