

ADM Aéroports de Montréal
30^e assemblée annuelle publique

Notes pour les allocutions de
Mme Danielle Laberge, présidente du Conseil d'administration,
M. Philippe Rainville, président-directeur général
Mme Ginette Maillé, vice-présidente, Finances et cheffe de la direction financière

Le 5 mai 2022

LA VERSION LUE FAIT FOI

DANIELLE LABERGE

Mesdames, Messieurs, bonjour,

Bienvenue à la 30^e assemblée publique annuelle d'ADM Aéroports de Montréal.

Merci de votre intérêt pour vos aéroports et notre métropole.

Pour la troisième année consécutive, cette assemblée est virtuelle.

L'année 2021 a eu ses hauts et ses bas, mais la tendance est positive.

Aujourd'hui, les signes de reprise sont réunis.

- La situation sanitaire bien que volatile semble demeurer sous contrôle.
- Les gens ont envie de voyager.
- Les employés sont heureux d'accueillir les voyageurs.
- YUL est redevenu un aéroport vibrant.
- YMX à Mirabel bourdonne d'activité.
- Et nous recommençons à penser au développement des infrastructures.

Dans les prochaines minutes, nous allons vous rendre compte de cette année 2021 qui a été riche en réalisations de toutes sortes, particulièrement dans le domaine du développement durable.

Ouvrons donc la rencontre plus formellement avec les informations d'usage.

ADM est le gestionnaire de YUL, l'Aéroport international Montréal-Trudeau et de YMX, l'Aérocité internationale de Mirabel.

ADM est lié à Transports Canada par un bail unique pour les deux sites aéroportuaires.

Ce bail, entré en vigueur en 1992, viendra à échéance en 2072.

Conformément à ce bail, nous devons tenir dans un délai de 135 jours après la fin de l'année civile, une assemblée publique portant sur la gestion, l'exploitation et l'entretien de nos deux sites.

Notre assemblée se tient donc dans les délais prescrits.

For 30 years, ADM has been a private, not-for-profit corporation without share capital that originates from, and works for, the benefit of the community.

For example, major Canadian airports do not receive any specific subsidy for their day-to-day operations.

ADM est financièrement autonome et verse un loyer à Transports Canada, propriétaire du terrain sur lequel la Société, non seulement bâtit et entretient ses infrastructures, mais les développe afin d'assurer un apport de fonds essentiel à son financement.

Les opérations d'ADM sont donc financées avec des revenus autogénérés et la totalité des bénéfices est réinvestie dans le développement des services et des infrastructures pour l'ensemble de la collectivité.

En 2021, pour une deuxième année de suite, il y a eu peu d'activité, peu de revenus, mais néanmoins des dépenses importantes.

YUL a été désigné, au plus fort de la crise, l'un des quatre aéroports internationaux stratégiques du pays.

En conséquence, nous devons rester pleinement opérationnels.

- Or, qu'il y ait 10 avions ou 200, dans une journée, les pistes doivent être aussi bien déneigées;
- qu'il passe 300 voyageurs dans une journée au lieu de 50 000, c'est à peu près le même espace qui doit être éclairé, chauffé et entretenu.

À travers ces obligations, nous avons aussi dû trouver une façon innovante de financer la station du REM.

Avant de passer à la revue détaillée des activités, je termine avec un bref rapport de gouvernance.

Le Conseil d'administration d'ADM réunit 12 membres, dont deux sont nommés par le gouvernement du Canada, alors que les autres sont proposés par le gouvernement du Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et les transporteurs aériens.

En 2020, la CMM a accepté de prolonger mon mandat et le Conseil d'ADM de me nommer de présidente jusqu'au 4 mai 2023.

Devant l'ampleur de la crise, ils ont jugé bon de ne pas déstabiliser davantage ADM.

Je les remercie de leur confiance.

Over the past year, the Board strongly supported the management team.

We wanted to facilitate decision-making and foster organizational agility in an environment where things could change very quickly.

Our Board held 10 regular meetings.

La gestion de la pandémie, avec ses impacts en cascade, a été un dossier récurrent.

- Les conséquences sur les finances et les opérations, les relations avec les pouvoirs publics, la participation à la campagne de vaccination publique,

les tractations entourant le financement de la station du REM ont notamment occupé nos travaux.

- Différents scénarios de reprise ont aussi été analysés et intégrés dans la mise à jour de la planification stratégique.

Le Conseil d'administration d'ADM est appuyé par cinq comités.

J'en fais un survol.

- Le Comité d'audit et de gestion des risques, présidé par M. Alain Côté, joue un rôle essentiel dans la bonne gouvernance financière d'ADM, notamment au chapitre de la surveillance de la qualité, de l'intégrité et de la communication de l'information financière, des contrôles internes, et des audits internes et externes.
- Le Comité de développement et d'innovation, sous la présidence de Mme Ann MacDonald, appuie le Conseil d'administration sur les questions relatives au volet environnemental du développement durable tout en le guidant quant à l'approbation et au suivi du programme quinquennal d'immobilisations et à l'alignement des projets d'infrastructure avec le plan directeur.
- Le Comité de gouvernance et responsabilité sociale, présidé par Mme Mélanie Kau, porte son regard sur les questions relatives à la gouvernance. Il s'intéresse aux aspects de la responsabilité sociale qui constituent des zones d'intervention prioritaires reliées au volet social du développement durable en plus d'examiner, d'approuver et de recommander l'adoption des politiques, des pratiques et des programmes relatifs à la gestion des ressources humaines.
- Le Comité d'analyse et d'évaluation des projets d'infrastructures, composé d'administrateurs d'ADM et d'experts externes, est présidé par M. Yves Beauchamp et se charge de revoir et de recommander, pour approbation

par le Conseil, les projets de maintien et de développement des infrastructures qui requièrent une analyse technique ou une évaluation complexe.

- Enfin, le Comité consultatif et communautaire, présidé par M. Denis Leclerc président de la grappe Ecotech Québec, est un groupe externe aidant ADM et son conseil à nourrir le dialogue avec des organisations représentant différents groupes ou secteurs d'activité de la métropole.

Voilà pour les comités.

ADM compte sur une équipe de direction solide.

Au nom du conseil, je réaffirme toute notre confiance et notre appui à Philippe Rainville, président-directeur général et à son équipe :

- Mme Ginette Maillé, vice-présidente Finances et administration et Chef de la direction financière;
- M. Sylvain Choinière, vice-président Affaires juridiques et secrétaire corporatif et vice-président Développement immobilier;
- Mme Myrrha Dubé, tout récemment nommée Vice-présidente Capital humain
- M. Aymeric Dussart, vice-président Technologies et innovation;
- M. Stéphane Lapierre, vice-président Exploitation et développement aérien;
- M. Martin Massé, vice-président Affaires publiques et vice-président Développement durable.

À toutes et tous, merci pour votre travail.

Je veux aussi saluer l'excellence et remercier les employés d'ADM et de la communauté aéroportuaire.

La grande majorité d'entre eux sont revenus et nous en sommes très heureux. De nouveaux se sont joints à nous afin d'écrire avec enthousiasme le prochain chapitre de l'histoire d'ADM.

Merci de votre attention.

Nous passons maintenant à la revue des activités par le PDG, M. Philippe Rainville.

PHILIPPE RAINVILLE

Merci Danielle.

Il ne fait pas de doute que l'appui du conseil d'administration nous a beaucoup aidés à traverser cette période de crise.

Cette collaboration a été l'ancrage qui nous a permis de faire face au vent avec, malgré tout, une certaine sérénité.

Merci à toi! Les gens ne peuvent s'imaginer tout le temps que tu as consacré à ADM au cours des deux dernières années. Merci aussi à tous les membres du Conseil d'administration.

Bonjour tout le monde,

En 2021, l'économie canadienne s'est redressée.

Les emplois perdus ont été recréés.

Dans la plupart des secteurs économiques, l'activité a pu s'adapter aux contraintes sanitaires et aux vagues successives.

Mais pas dans le domaine du transport aérien et tout notre écosystème touristique et événementiel.

Nous sommes restés derrière.

Nous avons cru à la reprise à plusieurs moments, au début de la vaccination, pendant l'accalmie de l'été, à quelques semaines de Noël, mais... ce n'est pas arrivé.

2021, pour le voyage a été une année d'espoirs déçus.

Mais aujourd'hui, le sourire est revenu. Je vous fais une présentation de sortie de crise.

2022, je vous le confirme d'entrée de jeu, se présente beaucoup mieux.

Voyons quelques chiffres clés de la dernière année.

En 2021, 5,2 millions de voyageurs sont passés à YUL.

Ce n'est pas rien.

Mais c'est peu.

C'est presque 75 % de moins que les 20 millions de 2019.

C'est même un repli de 4,3 % par rapport à 2020.

The year had two distinctive parts.

In the first two quarters, the level of activity was less than 10% of that in 2019.

Activity then increased and by December was at 55.7% of the 2019 level.

Le voyage était compliqué.

Il fallait un test négatif pour revenir au Canada.

Il fallait aussi s'isoler au retour.

Malgré tout, un nombre croissant de gens voyageaient, mais toujours avec des hauts et des bas.

Gérer un faible niveau d'activité, c'est plus compliqué qu'il n'y paraît.

Heureusement, je suis très bien entouré. Je tiens à le dire.

Quand vous avez de l'affluence, les revenus sont prévisibles, les dépenses sont prévisibles, les besoins en effectifs et en approvisionnements sont prévisibles.

En temps de crise, vous êtes constamment sur le qui-vive pour parer au plus pressant, pour autoriser la dépense absolument nécessaire, pour aller chercher ce qu'il est possible d'aller chercher comme revenus.

C'est de cette façon que nous avons géré.

Toujours sur le qui-vive, incertains et souvent déçus!

Tout au long de l'année, nous avons négocié et encouragé les transporteurs aériens pour réactiver certaines routes populaires.

Air Canada, premier partenaire d'ADM, nous a surpris et a même répondu avec de nouvelles liaisons vers Delhi, Le Caire, Bogota.

En fin d'année, un total de 115 destinations étaient offertes au départ de YUL.

- 59 à l'international;
- 24 aux États-Unis;
- 32 au Canada.

Two airlines that had discontinued service to Montreal returned: Porter and Austrian Airlines.

Transat and Sunwing, whose planes had been grounded for many months, resumed operations.

Two new carriers even set up shop in Montreal: PASCAN Aviation and Flair Airlines.

In total, 31 carriers served YUL in 2021.

There were 35 in 2019.

En termes de mouvements d'aéronefs, soit les décollages et atterrissages, le nombre enregistré en 2021 était en baisse de 6,2 % par rapport à 2020, et de 68,5 % par rapport à 2019.

Derrière tous ces chiffres, il y a une information importante :

Les transporteurs veulent revenir à Montréal. 31 sur 35 sont là.

Pour plusieurs compagnies, Montréal est parmi les premières liaisons qui ont été rétablies en vue de la reprise.

Montréal et YUL conservent tout leur attrait.

En 2021, l'activité s'est accrue en seconde moitié d'année, mais sur l'ensemble des 12 mois, le trafic était en baisse.

Moins d'avions passagers, c'est donc aussi une réduction de la capacité de fret à YUL. Une partie des besoins a été prise en charge à YMX. À Mirabel, le volume cargo a augmenté de 10 %.

La pandémie aura été pour YMX un moment pour consolider son rôle de plaque tournante du transport de marchandises.

YMX a notamment été le lieu de réception de nombreuses livraisons de vaccins et d'équipement médical.

La hausse de l'activité à YMX est certainement un des faits le plus importants et les plus positifs de 2021.

Real estate development at YMX has been very busy.

More than 3 million square feet of industrial land was leased, on which new buildings totalling more than 930,000 square feet will be constructed or expanded.

YMX is attracting companies not only from the aerospace sector but increasingly companies from other sectors as well.

Avec le manque de terrains industriels dans le Grand Montréal, l'offre de l'Aérocité de Mirabel devient de plus en plus séduisante.

Parmi les entreprises qui ont annoncé leur arrivée ou leur expansion en 2021, je retiens la compagnie Lion qui construit à YMX sa future usine de batteries.

L'espace disponible, l'accès aux infrastructures aéroportuaires, la proximité du réseau autoroutier ont été déterminants pour Lion.

Je veux souligner la collaboration de la ville de Mirabel.

C'est un partenaire dynamique et efficace avec qui il est agréable de réaliser des projets.

L'Aérocité et la région de Mirabel sont en pleine ébullition. Il faudra rapidement se pencher sur son accessibilité et sa connectivité, tant pour les travailleurs sur le site que pour les marchandises.

En 2021, la situation financière d'ADM est demeurée très précaire.

Presque deux fois plus de dépenses que de revenus.

Ginette Maillé donnera les détails dans quelques instants.

Ce que je veux illustrer ici, c'est la réalité dans laquelle nous avons évolué.

C'est-à-dire que même quand on arrête tout ce qu'on peut arrêter, on a encore plus d'un demi-milliard de dépenses.

Et quand je dis qu'on a arrêté tout ce qu'on pouvait arrêter, on a même donné les 140 plantes qui étaient dans nos bureaux pour diminuer les coûts d'entretien ménager.

Nous avons d'ailleurs pu faire un beau geste. Elles sont allées embellir une maison de soins palliatifs de Kirkland. La pandémie nous aura rappelé toute l'importance de la dignité à tout moment de notre vie.

Nous avons donc été rigoureux, mais nous avons aussi eu à cœur de protéger l'esprit de YUL.

Nous avons renégocié des ententes d'abattement de loyer avec tous les commerces, boutiques, restaurants.

Parce que nous voulons qu'ils passent au travers.

YUL était l'aéroport au Canada où les voyageurs s'attardaient le plus, dépensaient le plus dans les commerces.

Nous avons tenu à préserver la personnalité de notre aéroport – sa Montréalité.

À la fin, avec tous les efforts de compression, il demeure les salaires, le loyer à Transports Canada, les taxes à la Ville, les dépenses d'opération, le maintien d'actifs et certains travaux incontournables.

Tout cela a un prix élevé.

En 2021 :

- Nous avons sécurisé la structure vieillissante du stationnement étagé, situé juste en face de l'aérogare.

Ce sont des préparatifs au chantier de la station du REM.

- Nous avons amélioré le système de manutention des bagages, parce que le seul moment pour le faire sans trop déranger, c'est quand il n'y a pas beaucoup de monde.
- Nous avons fait quelques travaux urgents de réfection de chaussée.

Et depuis quelques semaines, par exemple, nous effectuons des travaux d'entretien majeurs sur la piste 06G-24D située au nord du site aéroportuaire.

Nous profiterons de l'occasion créée par la présence du tunnelier du REM qui travaillera en souterrain, mais qui forcera néanmoins la fermeture temporaire de la piste.

Dans notre situation financière résultant de la pandémie, il était impossible pour ADM de respecter sa promesse de construire la station du REM sans une aide financière d'urgence. Vous m'avez entendu là-dessus sur plusieurs tribunes.

Je remercie à nouveau la Banque d'infrastructure du Canada, le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec via Investissement Québec qui ont répondu à notre appel.

Je veux aujourd'hui qu'une chose soit très claire : la station REM Montréal-Trudeau, nous y tenions.

Nous y tenions absolument.

Un lien rapide et hors trafic avec l'aéroport international, c'est essentiel pour une métropole moderne.

C'est essentiel pour Montréal.

C'est essentiel en termes de gestion de nos infrastructures pour répondre au problème constant de capacité de stationnement.

C'est essentiel pour évoluer vers un avenir durable.

Alors cette station, elle est aujourd'hui en construction.

Mais cette station, à elle seule, c'est un projet de 600 millions \$.

Pour y arriver dans ces circonstances, pour y arriver, de surcroît, dans un contexte de forte poussée de l'inflation, nous avons complètement revu le projet.

Nous avons travaillé avec des architectes locaux et des ingénieurs de renom pour optimiser le design de la station au maximum, afin de minimiser les risques du chantier et de contenir les coûts tout en léguant une architecture de qualité.

Nous avons d'ailleurs récemment attribué le contrat pour le projet à la société en nom collectif société en nom collectif Connect Cité, formée par les firmes AECON et EBC à la suite d'un rigoureux processus d'appel d'offres.

Nous aurons une station superbe dont les Montréalais seront fiers

Fiers non seulement par l'image qu'elle donnera de Montréal, mais également parce qu'elle sera construite à l'intérieur du budget.

Mais avec les tribulations entourant le financement, avec tout le travail de reconception, Il y aura des délais sur l'échéancier initial.

La station REM Montréal-Trudeau ne sera pas prête en fin 2024 comme nous l'avions initialement annoncé

C'est une conséquence directe de la crise.

Avec notre partenaire CDPQinfra, nous sommes présentement à travailler à optimiser nos échéanciers de façon à ce que l'antenne aéroport et sa station terminale de YUL soient en service le plus rapidement possible. Il s'agit d'un projet complexe, et nous nous devons de bien faire les choses.

Je sais que la communauté et nos usagers ont hâte de voir arriver le premier train du REM à YUL. Nous aussi.

Conjointement, CDPQinfra et ADM vous annonceront la date prévue de mise en service de l'antenne l'automne prochain. C'est cette date que nos concitoyens veulent connaître.

L'aide qui nous a été consentie pour la station du REM a sauvé le projet.

Nous en sommes très heureux.

But a large part of this support is debt.

It's an amount that adds to our debt at a time when our revenues are at a very low level.

Our financial health will be affected for several years.

What does this mean?

If the health situation remains under control and air travel continues to recover, passenger volume in 2024 should be the same as it was in 2019.

That's to say about 20 million passengers per year.

Mais nous n'aurons pas les ressources pour développer nos infrastructures à un rythme suffisant pour répondre à l'augmentation de la demande.

Considérant le temps qu'il faut entre la décision de construire une infrastructure et l'inauguration, on peut déjà craindre des problèmes de capacité et d'engorgement en 2025 et 2026.

Certains parmi celles et ceux qui nous écoutent se souviendront que nous avons présenté en 2019 un projet de développement des infrastructures de 2,5 milliards de dollars.

Et bien, nous avons encore un projet de développement de 2,5 milliards de dollars.

Grugé par l'inflation, ce projet a été, lui aussi, complètement revu, redessiné, repensé, allégé.

Il a été repensé pour pouvoir être réalisé dans un contexte financier plus difficile.

Il pourra être déployé par phases en fonction des besoins et surtout, en fonction de notre santé financière.

Mais c'est le même esprit de modernité, de nordicité, de valorisation des espaces verts.

Ce projet maintient l'esprit d'intermodalité.

Ce projet de développement post-pandémie, nous continuons de le peaufiner et nous souhaitons pouvoir le présenter publiquement dans le courant de l'année.

Nous avons très hâte de le montrer.

Alors, les circonstances ne sont pas faciles, mais comme vous le voyez, nous restons optimistes, innovants et fermement engagés envers le développement de notre aéroport international.

YUL, c'est un endroit particulier. C'est la porte ouverte sur le monde d'une métropole pleine de vie. C'est une communauté au service de la communauté.

Même si l'achalandage était en baisse, il s'est passé plein de choses au cours de l'année et je veux prendre le temps de mentionner quelques réalisations.

- Nous avons participé activement aux campagnes de vaccination en collaboration avec Air Canada, Bombardier et Biron. Des cliniques de vaccination ont été ouvertes dans l'aérogare, dans le hangar de Bombardier et chez Airbus à YMX. Au mois de mai, nous avons tenu dans le stationnement P11 de YUL le premier site de vaccination à l'auto au Québec. En quelques semaines, 50 000 doses y ont été administrées.
- Au cours de l'année, YUL s'est démarqué dans le cadre des « World Airport Awards » de Skytrax. Les employés de la communauté aéroportuaire ont terminé troisièmes dans la catégorie Meilleur service en Amérique du Nord. Dans la catégorie globale « Best Airports » en Amérique du Nord, Montréal-Trudeau se maintient dans le top 10 comme il le fait depuis plusieurs années.
- Pour une deuxième année, l'Orchestre symphonique de Montréal est venu donner un concert bénéfice en plein air à YUL dans le stationnement P-5.

Pour terminer, je voudrais souligner plusieurs réalisations dans le domaine du développement durable.

Le transport aérien contribue aux changements climatiques. Selon les évaluations, c'est autour de 2 % des émissions mondiales de GES.

Comme administration aéroportuaire, nous n'avons pas de prise sur ce qui se passe dans le ciel. Mais nous pouvons agir de plusieurs façons pour réduire l'empreinte écologique de nos activités au sol. Et nous le faisons avec sérieux et conviction.

Pour la première fois cette année, d'ailleurs, notre apport annuel inclut un rapport de développement durable avec une reddition de compte exhaustive qui obéit aux critères de divulgation du GRI, pour ceux qui sont plus familiers avec ces questions.

En matière de protection de l'environnement et de biodiversité :

- Nous avons inauguré le Parc écologique des Sources juste au nord de notre site. ADM s'est engagé à protéger cet espace de 24 hectares connu pour l'observation des oiseaux et de la faune.
- Nous avons aussi amorcé dans ce parc la création d'espaces dédiés aux monarques et entrepris la plantation d'asclépiades, une plante à fleurs indispensable au cycle de vie de ce papillon.
- Afin de protéger les sources d'eau à Mirabel, ADM a exécuté des travaux à son centre de dégivrage de YMX situé dans le bassin versant du ruisseau Lecompte, situé sur son site. Près de 3,0 millions \$ ont été investis afin d'assurer l'étanchéité de la chambre de contrôle, remplacer la tuyauterie souterraine, mettre en place des puisards pour optimiser la récupération des dégivrants usés.

Sur le plan de la réduction de l'empreinte écologique de nos opérations, quelques mentions :

- YUL a renouvelé sa certification Or BOMA BEST obtenue une première fois en 2017. Le jury a souligné que la performance de l'aérogare s'était

améliorée particulièrement dans la gestion de l'énergie, la consommation d'eau potable et les services d'entretien.

- ADM a conclu une entente d'envergure avec la SOFIAC pour améliorer l'efficacité énergétique et réduire les GES sur les deux sites aéroportuaires. C'est le plus grand projet du genre jamais entrepris par ADM.
- Nous avons commencé à utiliser du gaz naturel renouvelable (GNR), produit à partir de déchets organiques, pour alimenter les chaudières qui servent à chauffer le bâtiment principal de l'aérogare à YUL. En 2021, ce sont près de 42 000 m³ de GNR qui ont été achetés.
- Nous avons réalisé un diagnostic des matières résiduelles produites à YUL et YMX, afin d'élaborer un plan d'action visant la cible Zéro déchet. Ce plan est actuellement en préparation.
- Nous avons poursuivi notre collaboration avec Hydro-Québec dans le cadre d'un programme de gestion de la demande de puissance. 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.

I would also like to point out the commitment of our partners, who are always ready to innovate to ensure the sustainability of our industry. I am thinking in particular of Air France, whose first long-haul flight using 16% sustainable air fuel, also known as SAF, landed in Montreal last May. And Airbus, which enabled YUL to host the very first transatlantic crossing using the Fellow'fly procedure.

Voilà pour la revue d'une année bien remplie.

Pour le rapport financier, je cède la parole à notre vice-présidente Finances et administration et chef de la direction financière, Ginette Maillé.

GINETTE MAILLÉ

Merci, Philippe.

Bonjour à toutes et à tous,

Comme Philippe l'a indiqué, la situation financière d'ADM a été fragilisée par la crise.

La hausse des activités depuis le début de 2022 apporte de l'eau au moulin, donc on respire un peu mieux, mais on reste loin des niveaux de l'année de référence 2019.

Et même lorsque l'achalandage se sera complètement rétabli, les impacts de la pandémie mettront quelques années à être résorbés.

Je vous présente la situation telle qu'elle était au 31 décembre 2021.

ADM's revenues in 2021 were just under half the revenue level of our 2019 base year, at \$277.7 million, down 1.6% from 2020.

Controllable expenditure decreased by almost 5%.

When Philippe said that we had done everything we could reasonably do to contain expenditures, we have an illustration here. These expenditures have decreased, despite a surge in inflation.

EBITDA, or earnings before financial expenses, taxes and depreciation, has begun to recover, rising to \$63.6 million from \$40.8 million in 2020. However, this is still a fraction of the \$353.6 million in 2019.

La progression du BAIIA reflète l'amélioration de la situation en deuxième portion d'année.

Au terme de l'exercice 2021, le déficit d'ADM s'est établie à 230,8 millions. Ce déficit s'ajoute à celui de 2020 au montant de 234,0 millions \$.

Au chapitre des investissements, ce fut très calme.

Les investissements ont connu un freinage abrupt à 51,8 millions \$ en 2021. Ce montant était d'environ 250 millions en 2020, un niveau d'investissements qui avait déjà été largement réduit par rapport à notre plan.

De ces 51,8 millions \$, 19 millions ont servi aux travaux préparatoires à la construction de la station du REM.

Le reste était du maintien d'actif, mis à part un projet d'amélioration de la gestion écologique du glycol utilisé pour le dégivrage des appareils à YMX, comme Philippe l'a évoqué.

J'apporte quelques précisions sur l'entente de financement pour la construction du REM.

L'entente est d'une valeur de 500 millions de dollars. ADM assumant un 100 millions \$ supplémentaire.

Elle comprend :

- Une contribution directe de 100 millions \$ du gouvernement du Canada provenant du *Programme des infrastructures essentielles*;
- Un prêt subordonné de 100 millions \$ du gouvernement du Québec;

- Un prêt subordonné de 300 millions \$ de la Banque de l'infrastructure du Canada.

En termes de soutien financier, le gouvernement fédéral avait accordé à ADM une exonération de son loyer représentant 21 millions \$ pour la période comprise entre mars et décembre 2020. La mesure n'a pas été reconduite en 2021, ce qui fait qu'en cette deuxième année de crise, nous devons remettre un montant de 25,3 millions \$ à Transport Canada en paiement de loyer.

Comme mesure d'allègement, le gouvernement a plutôt proposé qu'il lui soit payé en 10 versements égaux sur 10 ans.

La situation financière d'ADM a donc été affectée par la crise, mais on peut dire que dans ces circonstances extraordinaires, elle a été maîtrisée.

Nous avons maintenu les opérations.

Nous avons contrôlé les dépenses.

Nous avons coupé massivement dans nos investissements.

Nous avons conclu une entente sur la station du REM.

Nous avons réalisé les travaux essentiels.

Nous avons été de bons partenaires pour les compagnies aériennes opérant à YUL.

Nous avons soutenu les commerces.

Nous avons accompli des progrès en développement durable.

Nous avons maintenu un dialogue fort avec nos syndicats.

Et finalement, nous avons révisé nos plans de développement.

Tous ces gestes combinés font que nous sommes aujourd'hui capables d'accueillir les voyageurs avec une qualité de service élevée et d'envisager la reprise avec confiance.

Moreover, the results for the first quarter of 2022 are encouraging.

Revenues remain low at \$102.8 million, but activity is picking up at YUL, suggesting that the worst is behind us.

For the three months ended March 31st, 2022, EBITDA was \$35 million. For the first three months of the year, passenger volume at YUL totalled 2.2 million. While this is a 60.9% decrease from the corresponding quarter in our 2019 base year, we welcomed over 1 million passengers to YUL in March alone, the first time this has happened since the very beginning of the crisis. These are small victories that give us tremendous relief.

Si la tendance actuelle se maintient, nous retrouverons notre courbe d'achalandage plus tôt que prévu. Un certain niveau d'incertitude demeure toutefois encore présent.

À travers cette crise, nous avons démontré une chose : peu importe le contexte, ADM répond à ses obligations. Dans le contexte actuel, nous continuerons de gérer les finances de notre organisation avec prudence et diligence.

En terminant, je tiens à remercier nos détenteurs d'obligations pour leur compréhension, leur patience, et surtout, leur confiance.

Merci.

PHILIPPE RAINVILLE

Merci Ginette. Merci pour ces deux années de misère où tu as travaillé si fort!

Effectivement, la tendance est positive.

L'accélération de l'activité constatée dans la deuxième moitié de 2021 s'est poursuivie en 2022.

Les assouplissements des règles sanitaires aux frontières pour les voyageurs adéquatement vaccinés entrés en vigueur au début du printemps ont eu un effet dynamisant sur le voyage.

La période de Pâques a été forte.

Tellement, qu'on entend parler dans certains aéroports, et je pense que ça peut s'appliquer à YUL, de *revenge travelling*.

Les gens ont envie de faire un pied de nez à la pandémie en s'offrant une escapade.

Nous sommes très contents d'accueillir les voyageurs et de leur procurer cette forme de défoulement.

Il y a deux points que je voudrais soulever en terminant.

Ils sont indirectement liés.

Le Canada fait exception dans le monde du transport aérien.

On s'attendait à une aide directe et substantielle durant la pandémie.

In the United States, for example, the federal government has released US\$40 billion in emergency funds to support its major airports.

If we do the math, the same amount of assistance in Canada would have meant about \$900 million for ADM.

\$900 million is precisely the amount we added to our debt during the pandemic.

Alors nous vivons des réalités très différentes dans les aéroports du Canada par rapport à aux aéroports des États-Unis et de la plupart des pays.

C'est un choix que le Canada a fait et nous vivons avec en travaillant au meilleur de nous-mêmes pour les Montréalais et les visiteurs du monde.

Et c'est ce qui m'amène à mon deuxième point.

Ce sera mon mot de la fin.

Même si nous avons une fraction des moyens des autres grands aéroports, même si nous avons un hiver parmi les plus rigoureux qui ajoute à nos coûts par rapport aux autres, nous sommes parmi les meilleurs.

Année après année, que le temps soit à la crise ou à la croissance, YUL se classe dans le top 10 des meilleurs aéroports d'Amérique du Nord pour la qualité du service, pour la propreté, pour la sécurité, pour l'ambiance.

L'aéroport international Montréal-Trudeau n'est peut-être pas le plus beau, mais c'est l'un des meilleurs aéroports au monde.

Et ça, c'est à cause des quelque 13 000 personnes, employés d'ADM et de la communauté aéroportuaire qui lui donnent vie.

Ce sont elles, ce sont eux qui font YUL, aux guichets, dans les boutiques, dans les restaurants, dans les comptoirs d'information...

Ce sont elles et ce sont eux qui sont le premier contact avec Montréal, avec le Québec.

Bien que la pénurie de main d'œuvre affecte notre industrie au même titre que toute les autres partout sur la planète, une chose demeure :

Les gens sont heureux de travailler à YUL.

Les employés sont contents d'accueillir les voyageurs.

Ils et elles sont fiers de représenter Montréal.

Alors à tous les employés d'ADM, de YUL et de la communauté aéroportuaire, merci pour votre professionnalisme, votre sourire, votre générosité.

Et merci à vous, de votre attention et de votre intérêt pour vos aéroports YUL Aéroport international Montréal-Trudeau et YMX Aérocity internationale de Mirabel.