

**ADM Aéroports de Montréal**  
32<sup>e</sup> 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 chef de la direction  
financière

Le 4 mai 2023

La version lue fait foi

## **DANIELLE LABERGE**

Bienvenue à la 32<sup>e</sup> assemblée publique annuelle d'ADM Aéroports de Montréal.

Après trois assemblées virtuelles, c'est un véritable plaisir de vous retrouver en personne!

Pour ces retrouvailles, nous avons choisi un lieu spacieux afin de vous accueillir en grand nombre.

Pari gagné, vous êtes près de 200 aujourd'hui au Centre PHI.

Merci de vous être déplacés.

Merci aussi pour l'intérêt que vous portez à vos aéroports et à notre métropole.

Today, our focus will be on the year 2022.

Since ADM's fiscal years reflect the calendar years, our review focuses on the 12-month period ending December 31, 2022.

Cette année 2022 aura été celle du grand redémarrage du voyage.

Nous sommes sortis de la crise sanitaire.

Cette reprise, tant espérée, ne s'est pas toutefois faite sans difficulté.

Les compagnies aériennes et les aéroports à Montréal, comme ailleurs à travers le monde, ont été pris de court par la très grande demande générée par l'enthousiasme des voyageurs.

Les premiers mois de l'exercice ont été marqués par certains ratés opérationnels et organisationnels.

Bien que des correctifs aient été apportés grâce à la collaboration des nombreux acteurs de la chaîne complexe du parcours voyageur, la crise a laissé des traces qui mettront un certain temps à se résorber.

À YUL :

- Beaucoup d'employés qui ont dû être mis à pied durant la pandémie ont quitté le secteur.
- La séquence des travaux d'infrastructures a été perturbée et certains développements attendus, comme la station du REM, ont été repoussés.
- L'offre commerciale largement retreinte faute de passagers doit maintenant être rebâtie.
- Les conséquences financières de la crise seront ressenties durant plusieurs années.

L'exercice 2022 reste toutefois largement positif.

Le voyage a repris.

Les grandes compagnies aériennes sont de retour.

Montréal est redevenue une métropole qui accueille le monde.

Et plusieurs avancées ont été réalisées, notamment en matière de développement durable.

Nous pouvons à nouveau nous tourner vers l'avenir, avec la prudence qu'impose un contexte économique incertain.

À YMX pendant ce temps, l'Aérocité de Mirabel bourdonne d'activités.

C'est l'un des sites industriels dont le développement est le plus rapide dans le Grand Montréal.

Voilà donc un aperçu des sujets que nous approfondirons dans les prochaines minutes.

\*\*\*

I will now officially open this annual public meeting of ADM by providing the required information and a brief governance report before turning the floor over to Philippe Rainville and Ginette Maillé.

ADM is the manager of YUL, Montréal-Trudeau International Airport and YMX, International Aerocity of Mirabel.

ADM est lié à Transports Canada par un bail unique pour les deux sites aéroportuaires. Ce bail d'une durée de 80 ans est entré en vigueur en 1992 et viendra à échéance en 2072.

Ce contrat stipule que 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.

Ce délai est respecté.

ADM est une corporation privée sans but lucratif, sans capital-actions, qui mène ses activités au bénéfice de la communauté.

Cela signifie que YUL, comme les autres grands aéroports canadiens, ne reçoit pas de subvention de fonctionnement.

ADM is financially self-sufficient and pays rent to Transport Canada, which is the sole owner of the land on which the Corporation builds and maintains its infrastructure.

ADM's operations are financed through self-generated revenues and all profits are reinvested in the development of services and infrastructure.

\*\*\*

Le Conseil d'administration d'ADM se compose actuellement de 7 femmes et 6 hommes.

Il comptera 12 personnes à la fin de notre assemblée, puisque mon siège deviendra vacant.

Pendant l'exercice, deux nouvelles administratrices ont été nommées, Mme Stéphanie Lachance et Mme Imen Zitouni.

Puis, tout récemment, en février 2023, le Conseil a accueilli Mme Ève Paré.

En 2022, le Conseil d'administration d'ADM s'est réuni à 13 reprises.

Pendant ces séances :

- Le Conseil a veillé au respect des orientations issues de la réflexion stratégique.
- Il a procédé à la révision de plusieurs politiques de l'organisation, notamment en matière de gestion des risques.
- Avec l'accalmie de la crise sanitaire, le Conseil a aidé à évaluer les scénarios de reprise du trafic aérien.
- En cours d'exercice, le Conseil a accordé le contrat pour la construction de la station du REM, après avoir contribué en 2021 aux négociations qui ont permis de boucler le financement de ce grand projet dans ce contexte inédit où les revenus d'ADM s'étaient effondrés.
- Enfin, le Conseil d'administration a participé aux progrès d'ADM sur le plan environnemental en entérinant un tout premier plan de durabilité.

Les travaux du Conseil sont appuyés par cinq comités qui ont été actifs en 2022 :

- Le Comité d'audit et de gestion des risques, présidé par M. Alain Côté, s'est notamment assuré de l'intégrité des contrats.
- Le Comité de développement et d'innovation, sous la présidence de Mme Ann MacDonald, a guidé le Conseil en matière de technologie et d'environnement.
- Le Comité de gouvernance et responsabilité sociale, présidé par Mme Mélanie Kau, s'est assuré de la qualité des relations avec les parties prenantes et du développement des ressources humaines.

- Le Comité d'analyse et d'évaluation des projets d'infrastructures, composé d'administrateurs d'ADM et d'experts externes, présidé par M. Yves Beauchamp s'est notamment concentré sur le projet de la station du REM et la réévaluation de certains projets d'envergure.
- Enfin, le Comité consultatif et communautaire, présidé par M. Denis Leclerc, président d'Écotech Québec, a éclairé le Conseil et la direction en recueillant les points de vue de différents organismes du milieu.

Je remercie tous les membres du Conseil d'administration pour leur engagement indéfectible à l'égard d'ADM et la générosité dont ils et elles font preuve dans le partage de leur expertise.

ADM a aussi la chance de compter sur une équipe de direction solide et dédiée.

À mes côtés, Philippe Rainville président-directeur général, et Ginette Maillé, vice-présidente Finances et cheffe de la direction financière;

Présents dans la salle :

- M. Sylvain Choinière, vice-président Affaires juridiques et secrétaire corporatif;
- Mme Myrrha Dubé, 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;
- Mme Chantal Sorel, vice-présidente Infrastructures aéroportuaires;
- M. Philippe Stas, Vice-président Services et opérations commerciales.

Merci à toutes et tous de votre travail!

Un mot enfin, pour remercier tous les employés de YUL, les anciens qui sont revenus, les nouveaux qui ont intégré les équipes.

Dans des circonstances parfois difficiles, vous avez fait un travail remarquable.

Au début de l'année 2020, peu après l'éclatement de la crise sanitaire, la stabilité au Conseil était plus importante que jamais. C'est dans ce contexte que les membres du Conseil ont recommandé la prolongation de mon mandat à la présidence. Je remercie ici mes collègues pour leur confiance et le soutien indéfectible qu'ils m'ont accordés durant cette période.

Mon mandat a alors été prolongé jusqu'à aujourd'hui, 4 mai 2023. Cette assemblée est donc ma dernière, 12 ans jour pour jour après ma première réunion.

Il est toujours un peu triste de quitter une organisation si vibrante, je le fais néanmoins l'esprit tranquille, sachant la qualité du travail qui s'y accomplit.

Au terme de cette assemblée, je passerai le relais à Mélanie Kau dont la nomination a été confirmée par le Conseil le 17 avril dernier.

Cette nomination me réjouit.

Mélanie a toutes les qualités de leadership, l'expérience et les connaissances pour diriger le Conseil avec tact et rigueur.

Je sais que la confiance et l'estime des membres lui sont déjà acquises.

Les dernières années nous auront fait vivre une crise sans précédent. Néanmoins, malgré des pouvoirs et de moyens limités, toutes nos décisions ont été prises protéger les intérêts de la communauté que nous desservons.

Passons maintenant à la revue des activités.

Merci.

\*\*\*

## PHILIPPE RAINVILLE

D'abord, je me fais le porte-parole de l'équipe de direction pour t'exprimer notre immense reconnaissance pour ces 12 années au Conseil d'administration d'ADM et ces quatre années à la présidence.

Les événements hors normes que nous avons vécus dans les dernières années ont créé des liens qui vont au-delà du travail.

Ceci est particulièrement vrai pour moi. Durant près de 24 mois, nous avons dû échanger plus d'une fois par jour. Ça crée des liens forts. Nous sommes unis par cette situation qui aura marqué Montréal, le monde entier...et notre passage chez ADM.

C'est toute une équipe qui te dit au revoir. Et moi, à bientôt!

Merci pour ton travail rigoureux, ce leadership calme et rassembleur.

Et meilleurs vœux pour la suite, chère Danielle.

C'est donc une roue qui tourne.  
Nous félicitons Mélanie Kau pour sa nomination.

C'est une forme de continuité dans le changement puisque Mélanie siège sur notre Conseil depuis près de 9 ans et dirige de main de maître notre Comité de gouvernance.

Le travail se poursuivra donc sans rupture.

\*\*\*

Ça fait du bien de vous revoir.  
Quand on travaille dans le voyage, c'est parce qu'on aime le monde.

Merci d'être là! Thank you for being here!

La dernière fois que nous avons tenu une assemblée annuelle en présence, c'était en mai 2019.

À ce moment, le leitmotiv d'ADM, c'était Réussir la croissance.

Le nombre de passagers augmentait d'année en année, et notre principal enjeu, c'était de développer les services et les infrastructures assez vite pour suivre le rythme de la demande.

En 2023, notre leitmotiv est plus modeste, nous disons : Réussir la relance.

Ces deux énoncés en parallèle reflètent la chute vertigineuse de nos activités et les défis de relancer la machine.

Air transport involves several parties and several steps, both on departure and arrival. A multitude of actions must be coordinated to offer a seamless travel experience. With a lot of collaboration and targeted investments, we are once again succeeding. Operations have been going well since the beginning of the year.

Environ 13 000 personnes travaillent à YUL.  
Environ 40 000 voyageurs y passent chaque jour - et plus de 60 000 en été.

Pour moi, un des hauts faits de l'année, c'est que malgré des problèmes à la reprise des activités, la communauté de YUL, c'est-à-dire nos employés, celles et ceux des compagnies aériennes, des commerces, des agences fédérales ont fait que YUL a gagné en 2022, pour une 2<sup>e</sup> fois en 5 ans, le prix du meilleur personnel aéroportuaire en Amérique du Nord de Skytrax.

C'est quand même quelque chose.  
On n'a pas les mêmes moyens que les grands aéroports du monde.  
Mais on a cette magie québécoise, ce charme de Montréal qui opère encore et toujours.

Bravo à la communauté de YUL, en particulier aux employés d'ADM.

\*\*\*

Voyons quelques résultats de l'exploitation aéroportuaire.

L'année 2022 a commencé lentement, on se rappellera la vague Omicron, puis la situation s'est améliorée, les contraintes ont été levées et la reprise a pris forme.

Le mois de mars 2022 a été le premier mois d'un million de voyageurs à YUL depuis le début de la pandémie.

Over the course of 2022, each quarter marked an increase.  
In Q1, we were at 48% of 2019 traffic.  
In Q4, we were at 94%.

By the end of the 4 quarters of 2022, YUL had welcomed almost 16 million passengers, corresponding to almost 80% of the 2019 traffic.

La relance la plus robuste a été pour les vols internationaux qui ont presque retrouvé en fin d'année la cadence de 2019.

Pour les vols transfrontaliers et domestiques, l'achalandage a été d'environ 75 % du niveau d'avant la pandémie.

Air Canada représente toujours et de loin le premier transporteur en importance à YUL et a continué à enrichir la desserte de notre aéroport en réactivant plusieurs routes vers des destinations populaires comme Barcelone, Lisbonne, Athènes et Tokyo en plus d'ajouter Milan à son offre de service.

De son côté, Transat a rétabli la majorité de ses liaisons aériennes juste à temps pour la saison estivale en bonifiant son offre vers les États-Unis avec l'ajout de routes vers Los Angeles et San Francisco.

Je tiens d'ailleurs à les remercier, ainsi qu'Air France, qui complète notre trio de transporteurs d'importance à desservir notre aéroport. Merci de continuer de faire le choix de Montréal depuis toutes ces années et de permettre aux Québécois de découvrir le monde.

Plusieurs compagnies aériennes internationales qui avaient été forcées d'interrompre leur desserte de Montréal sont par ailleurs revenues en 2022, dont Corsair, IcelandAir et SATA Internacional.

En tout, 34 transporteurs ont desservi Montréal en 2022. C'est un de moins qu'en 2019.

Les voyageurs en partance de Montréal ont eu accès à :

- 81 destinations à l'international ;
- 32 destinations aux États-Unis ;
- Et 35 au Canada.

Le total était donc de 148 destinations en 2022. C'est quatre de moins qu'en 2019.

Ces données nous disent que la destination Montréal est formellement de retour et bien vivante.

Montréal est importante pour les compagnies aériennes du monde.

Redisons-le, Montréal, métropole de taille moyenne, a une desserte internationale que beaucoup de grandes métropoles n'ont pas.

La reprise des vols réguliers à Montréal a aussi signifié la reprise du fret. Beaucoup de vols passagers réservent en effet un espace cargo en soute. L'effet a été un certain déplacement du fret, qui a été en forte hausse à YUL, presque au niveau de 2019, et en baisse à YMX, où la tendance demeure très favorable. J'y reviendrai dans quelques minutes.

\*\*\*

The return of passengers has also boosted business activity. As you can imagine, the pandemic has been hard on businesses. Many restaurants and stores did not withstand it, despite our efforts to help them. Heureusement, là aussi, les affaires ont bien repris.

Plusieurs nouveaux commerces ont ouvert. En zone internationale, un comptoir Hurley's a ouvert, ainsi qu'un nouveau restaurant santé, le Café Livia. Du côté domestique, un nouveau magasin Hatley a ouvert. Et ça continue. Sur la période décembre 2022 à décembre 2023, nous prévoyons l'ouverture d'une vingtaine de nouveaux commerces, restaurants et salon.

C'est très important pour la vie à YUL. Cela fait partie de notre modèle d'affaires et de la personnalité de YUL. Notre aéroport a toujours figuré en tête de liste pour les revenus non aéronautiques. Le plaisir du voyage commence à l'aéroport. Les gens arrivent tôt pour profiter des boutiques et des restos.

\*\*\*

Sur le plan des travaux et des infrastructures, l'activité aura été modérée.

C'est-à-dire que nous aurions voulu faire plus. Nous aurions voulu profiter de l'arrêt des activités aériennes et de l'absence des voyageurs pour effectuer des travaux d'importance.

Mais dans le modèle canadien, ce n'est pas possible.

ADM, c'est comme un barrage au fil de l'eau qui produit de l'énergie au rythme où l'eau coule.

Pour nous, l'eau, c'est le flot des voyageurs et le mouvement des avions.

Sans cette activité, il n'y a pas de revenus et sans revenus, nous ne pouvons pas financer des emprunts pour réaliser des travaux.

Les aéroports canadiens vivent en quelque sorte à la petite semaine.

We will not rehash this discussion today, but it is important to look at our operating structure to understand why we have not been able to take advantage of the crisis to improve our infrastructure, as many airports around the world have done.

C'est ce qui explique des situations un peu embarrassantes.

Par exemple, il a fallu attendre que les vols reprennent et que des revenus reviennent pour pouvoir fermer de mars à juin, la piste Nord, 06G-24D pour les initiés, et procéder à la phase 3 de sa réhabilitation.

Ça n'a pas nui à la capacité aérienne, mais les vols ont été concentrés sur une seule piste, avec des impacts sur certains quartiers avoisinants.

Des rencontres avaient été organisées avec les citoyens concernés pour les informer de la situation.

La réfection de la piste Nord faisait partie des travaux critiques qui étaient requis côté Air. Et la quatrième phase de travaux se poursuit actuellement avec une fin prévue juste à temps pour la saison estivale. Après, cette piste ne nécessitera pas de travaux majeurs pour les 20 prochaines années.

\*\*\*

Côté ville, j'ai brièvement évoqué la station du REM.

Faisons le point.

C'est un projet enthousiasmant.

Nous avons très hâte que l'Aéroport international Montréal-Trudeau soit relié au centre-ville par un lien hors trafic et zéro émission nette.

Ce sera comme un changement d'époque.

Nous allons y arriver, c'est certain... mais deux ans plus tard, conséquence directe de la crise sanitaire.

Parce que pendant un an, rien n'a bougé.

Et parce qu'il a fallu une autre année pour trouver comment financer ce projet de plus de 600 millions \$ sans revenus.

Grâce à la participation des gouvernements de Québec et d'Ottawa et de la Banque d'infrastructure du Canada, nous avons pu boucler le budget.

Un contrat a pu être accordé au consortium Connect-Cité formé des firmes AECOM et EBC.

Les travaux ont commencé au mois de mars.

La station YUL-Montréal-Trudeau du REM sera située à 35 mètres sous terre.

Ça veut dire qu'il faut excaver plus de 100 000 m<sup>3</sup> de roc.

Cette partie est déjà presque terminée.

Les travaux avancent rondement, comme prévu.

À l'automne, c'est la construction du bâtiment qui va commencer.

ADM s'est engagée à livrer la station à CDPQ-Infra au printemps 2026.

Ensuite CDPQ-Infra effectuera les tests nécessaires pour une mise en service en 2027.

D'autres gros travaux incontournables sont en préparation et devront être entrepris sans tarder.

En tête de liste, les débarcadères. Ils sont en fin de vie et sont saturés aux heures de grande affluence.

C'est un chantier qui devra être entrepris rapidement et qui amènera des inconvénients assez sérieux.

Nous aurons l'occasion d'en discuter dans les prochains mois.

Nous avons aussi repris les travaux pour finaliser notre nouveau – et très gros – stationnement, qu'on appelle le P4. On parle de près de 3 000 places.

Ce projet est nécessaire parce que plus de 2 000 places de stationnement ont été et seront perdues avec la démolition partielle du stationnement étagé, pour laisser place au chantier de la station du REM et à la réfection du débarcadère.

\*\*\*

À l'intérieur de l'aéroport, plusieurs systèmes doivent aussi être rehaussés, soit parce qu'ils sont désuets ou parce qu'ils ne répondent pas à la demande.

Cette capacité limitée a contribué aux problèmes qu'on a connus.

Les images de valises empilées et de files d'attente étaient désolantes.

Il y a eu des circonstances qu'on pourrait dire atténuantes.  
Orage majeur qui a forcé un arrêt des vols et déréglé la planification.  
Affluence phénoménale pendant le week-end du Grand Prix.  
Manque de personnel.  
Désordre dans nos aéroports de connexion.

Des problèmes de cet ordre ont été vus partout dans le monde. Montréal n'a pu y échapper.

Mais ayant dit tout cela, je réitère mes excuses aux voyageurs affectés.

Des correctifs majeurs ont été apportés.  
En quelques semaines, des investissements ont été faits par différents partenaires.

These investments have mainly allowed us to increase our baggage handling capacity.

- We are in the process of adding a 5th x-ray machine in the domestic and international baggage hall.
- The common use check-in and boarding platform has been replaced.
- We have revamped the baggage handlers' work procedures with the airlines.
- And we've addressed labor needs.

Together, these elements should give us the capacity and fluidity we are looking for.

\*\*\*

En plus de nos systèmes opérationnels, nous avons amélioré nos moyens de communication avec les passagers.

On a une équipe YULSatisfaction renforcée, qui est présente en continu pour aider les passagers.

On a les ambassadeurs au veston rouge au comptoir d'information qui sont aussi responsables du service téléphonique de YUL;

On a accéléré le service YULChat;

Avec la reprise des activités, on a aussi pu rappeler les chiens vedettes de l'Escouade câline, qui arpentent les corridors avec leurs maîtres bénévoles pour apporter un peu de joie aux voyageurs, particulièrement aux enfants.

Pour les enfants, justement, nous avons ouvert une nouvelle aire de jeu dans la zone domestique.

Nous avons aussi mis en service deux nouvelles applications pour faciliter le parcours voyageur.

- Mobile Passport control pour les vols vers les États-Unis qui accélère les procédures douanières;
- YUL Express pour les vols internationaux et domestiques qui permet de fixer une heure pour votre passage à la sécurité. Nous avons d'ailleurs déployé ce service du côté transfrontalier il y a quelques semaines.

Par une combinaison de moyens, on essaie de faciliter la vie des voyageurs et de rendre agréable le moment passé à YUL.

C'est la caractéristique principale de notre aéroport international.

\*\*\*

Pendant cette année de reprise des activités, nous avons été actifs sur le plan du développement durable et de la protection de la biodiversité.

Décarboner le transport aérien est un défi important, l'industrie y travaille.

Les avions de nouvelle génération consomment beaucoup moins de carburant.

Le carburant durable qu'on appelle le SAF s'en vient au Canada.

ADM est d'ailleurs membre du consortium pour la mise en service d'une usine de SAF à Montréal qui serait en opération d'ici deux ou trois ans.

Entre-temps, au sol, on peut faire beaucoup de choses et ADM, autant à YUL qu'à Mirabel a de nombreuses initiatives en cours.

ADM a élaboré en 2022 une feuille de route vers la carboneutralité et a revu son plan directeur en énergie.

Nous avons le meilleur bilan de gaz à effet de serre des grands aéroports canadiens et nous progressons d'année en année.

- Nous avons plusieurs mesures d'efficacité énergétique, comme l'interruption des chauffe-eau pendant la nuit, l'optimisation des systèmes de ventilation, le levage automatique des rideaux pour maximiser l'éclairage naturel.
- Nous avons commencé à utiliser du GNR ou gaz naturel renouvelable pour le chauffage du bâtiment principal à YUL.
- Nous avons acheté 250 nouveaux îlots à trois voies pour améliorer la gestion des matières résiduelles.
- En matière de biodiversité, nous avons notamment poursuivi les travaux d'aménagement au Parc écologique des Sources avec entre autres un nouveau jardin d'asclépiades.
- Nous avons aussi planté plus d'une centaine d'arbres côté ville.
- À YMX, nous avons notamment procédé à des travaux d'amélioration au centre de dégivrage pour protéger le bassin versant du ruisseau Lecomte du glycol utilisé pour dégivrer les avions.

Afin de bien rendre compte du chemin réalisé et des progrès qui demeurent à accomplir, ADM a publié son deuxième rapport de durabilité basé sur les normes du GRI (Global Reporting Initiative).

\*\*\*

La réduction des émissions, la protection de l'environnement et de la biodiversité, c'est maintenant partie intégrante de la culture d'ADM.

Évidemment, un aéroport reste une infrastructure majeure avec une activité qui entraîne des désagréments.

La question du climat sonore est une préoccupation continuelle.

Nous recherchons constamment à concilier le mieux possible notre mission d'aéroport international et notre désir d'être le meilleur voisin possible.

En 2022, le nombre de mouvements d'aéronefs a représenté 71,8 % du nombre de 2019. Par ailleurs, le bruit des avions continue de diminuer.

L'an dernier, 18 % des mouvements ont été effectués par des avions de nouvelle génération comme des Airbus A-220 ou des Boeing 737 Max qui sont de 40 à 76 % moins bruyants que les appareils comparables de génération précédente.

Comme les flottes se renouvellent partout, ce type d'appareils moins énergivores et plus silencieux va prendre une place croissante.

Mais oui, il y a encore du bruit et l'année 2022 a comporté des difficultés particulières.

Il y a eu des problèmes opérationnels à différents moments dans plusieurs aéroports du monde qui ont causé un nombre anormal de retards. En conséquence, un plus grand nombre de vols ont été autorisés à décoller ou à atterrir en dehors des heures prévues.

Aussi, comme je l'ai évoqué il y a quelques instants, l'utilisation d'une seule piste pendant quatre mois a mené à d'avantage de mouvements aériens au-dessus de certains quartiers de la ville.

Des citoyens ont été plus éprouvés qu'en temps normal.

C'est probablement ce qui explique qu'il y ait eu une augmentation du nombre de plaintes par rapport à 2019, mais une diminution du nombre de plaignants.

La diminution des activités à l'extérieur des heures d'exploitation normales est une priorité pour ADM, je tiens à le réaffirmer.

\*\*\*

Portons maintenant notre regard sur YMX.

Pendant que YUL cherchait à sortir d'une zone de turbulences, YMX volait à plein régime.

Le site est en pleine effervescence et est développé dans un partenariat très dynamique avec la Ville de Mirabel. Je suis particulièrement fier de ce haut niveau de collaboration.

Depuis 2019, les développements sur le site de l'Aérocité de Mirabel se sont étendus sur 1,5 million de pieds carrés.

De plus, nous avons rendu disponibles 3,3 millions de pieds carrés pour développement futur.

Plusieurs nouveaux joueurs se sont installés.

- Le secteur aéronautique demeure le principal occupant des lieux avec Airbus en tête de liste;
- Le secteur cargo et fret a fléchi en 2022, comme je l'ai mentionné, mais des projets importants sont en préparation;
- Le secteur de la logistique du transport est bien implanté avec des acteurs comme Transport Robert.

Au cours des dernières années, ADM a aussi mis en place une stratégie de développement du créneau de l'innovation et de l'électrification des transports. Notre site rayonne de plus en plus largement vers des industries de pointe.

Lion Électrique agit définitivement à titre de point d'ancrage pour ce créneau. Une compagnie d'ici, qui a fait le choix de YMX pour étendre ses activités. Sa première usine de batteries y a ouvert en 2022; elle a été inaugurée officiellement il y a quelques semaines.

Plus de 5 000 personnes travaillent sur le site.

YMX est probablement le site de développement industriel le plus dynamique dans le Grand Montréal.

C'est aussi un lieu que la communauté s'approprie de plus en plus.

Deux événements populaires ont été couronnés de succès en 2022, soit l'événement sportif et caritatif 48 HEURES VÉLO et le premier Festival aéronautique VOLARIA.

Il se passe de belles choses à Mirabel. Nous sommes tellement fiers de notre Aérocité.

\*\*\*

Pour terminer, je vous ramène à YUL.

Je vous ai dit plus tôt qu'on avait pris deux ans de retard pour la construction de la station du REM.

Mais c'est globalement tous les projets d'infrastructures qui ont été décalés, hormis bien sûr les projets critiques.

J'ai parlé des débarcadères côté Ville.

Dans l'aérogare, il faudra augmenter la capacité de traitement des bagages.

Côté Air, il faudra de nouveaux stationnements éloignés d'avion, de nouvelles portes.

Avant la crise, on avait une séquence de travaux qui nous permettait de développer les infrastructures en suivant autant que possible l'évolution de la demande.

L'impact de la crise et les contraintes de notre modèle financier font qu'on ne parviendra pas à bien harmoniser les besoins et les nouvelles infrastructures.

On sait déjà que dans quelques années, on va avoir des difficultés.

Le REM ne sera pas encore en service.

Il va manquer de places de stationnement.

Et l'accès pourrait être rendu plus difficile par le chantier des débarcadères.

On est déjà en train de planifier des solutions avec un ensemble de partenaires.

Nous sommes toujours déterminés à offrir à la population de Montréal et du Québec un aéroport international qui répondra aux besoins et qui sera source de fierté.

Soyez assurés que nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour vous offrir un service à la hauteur de vos attentes.

Je m'arrête ici pour le moment et je laisse la parole à Ginette Maillé pour le portrait financier.

Merci.

## GINETTE MAILLÉ

Je tiens moi aussi à remercier Danielle pour son travail remarquable et féliciter Mélanie Kau, qui prend le relais avec la confiance de toute l'équipe de direction.

Bonjour à toutes et à tous.

Le retour des passagers à YUL a mis fin à une situation financière difficile. C'est évidemment un soulagement.

In 2022, ADM started generating substantial revenues again after two disastrous years.

For the full year, activity levels were equivalent to 80% of pre-pandemic levels, with a slow start, followed by an acceleration for the remainder of the year from 50% to 95% of 2019 levels.

ADM ended the year with an EBITDA (earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization) of \$323.9 million, reflecting strong activity and a spectacular improvement when compared to the \$63.6 million and \$40.8 million of 2021 and 2020.

Les produits ont atteint 652,1 millions \$.

Les charges se sont élevées à 607,7 millions \$.

Et nous retrouvons le chemin de la rentabilité avec un excédent de 44,4 millions \$.

La situation financière d'ADM est donc maîtrisée.

Au terme de l'exercice, ADM avait des liquidités disponibles de 723,3 millions \$, dont 550 millions \$ en trésorerie ou équivalent de trésorerie. Je porterais toutefois à votre attention le fait que la totalité de ce montant provient du produit de nos deux émissions d'obligation pendant la pandémie, pour un montant total de 900 millions \$.

Le reste des liquidités accessibles est constitué de facilités de crédit à vocation générale.

ADM a également accès à des facilités de crédit à vocation spécifique supplémentaires de 400 millions \$ pour financer la station du REM.

Aucun montant n'a encore été tiré sur ces facilités de crédit.

Le niveau de la dette d'ADM au 31 décembre 2022 est demeuré stable par rapport au montant de 2021, à 2,9 milliards \$.

The financial outlook is positive.

However, the economic environment is volatile.

Inflation remains high.

And the price of travel is high.

Demand for travel appears resilient, but it could weaken.

Selon ADM, le niveau d'activité en 2023 devrait se situer entre 90 % et 100 % du niveau d'activité pré-pandémique. Il se situe présentement à 97%.

Nous estimons que le trafic de passagers pour les vols internationaux surpassera le niveau d'avant la pandémie, alors que celui du secteur transfrontalier se rapprochera du niveau pré-pandémique et celui du domestique restera en repli.

La moins grande performance du domestique s'explique notamment par la reprise plus faible dans le voyage d'affaires.

Ces projections d'achalandage nous permettent d'anticiper des revenus substantiels et de reprendre les investissements.

Selon les projections actuelles, ADM pourra réaliser les investissements en infrastructures souhaités à court, moyen et long terme, en maintenant sa cote de crédit dans la catégorie A. Il s'agit de la cote minimale visée afin de satisfaire les preneurs d'obligations de qualité.

ADM prévoit investir environ 400 millions \$, net des subventions, en 2023 dans quatre volets principaux :

- le maintien des actifs;
- la réhabilitation de la piste Nord, il reste une étape au projet qui est en cours de réalisation;
- l'agrandissement du stationnement P4;
- l'amélioration des salles à bagages;
- et la station du REM.

ADM prévoit accueillir entre 25 millions et 27 millions de passagers à YUL en 2028 et entre 35 millions et 42 millions de passagers en 2050.

Le programme d'infrastructures révisé en 2022 prévoit environ 3 milliards \$ d'investissements pour les volets Ville, essentiellement la station du REM, le stationnement P4 et les débarcadères.

À moyen et long terme, les volets Air et Aérogare pourraient nécessiter le double de ce montant.

Nous tenons toutefois à souligner la démarche prudente qu'ADM a toujours préconisé par rapport à ses investissements. L'approche de construction modulaire sera maintenue pour répondre à un besoin évolutif.

La situation est exigeante, mais retenons que la tendance est positive.

\*\*\*

Déjà, les résultats de premier trimestre de l'année 2023 le confirment : alors que YUL a renoué avec ses passagers, ADM a renoué avec ses excédents.

- The number of passengers at YUL reached 4.5 million in the first quarter of 2023, an increase of 101.6% over 2022 or 96.7% of the traffic for the corresponding period in 2019. Noteworthy is the strong performance of the international segment, which recorded a higher demand than in 2019 in the first quarter with 2.2 million passengers, or 105.9% of the corresponding period of 2019.
- EBITDA amounted to \$88.7 million for the quarter under review, an increase of \$53.7 million compared with EBITDA for the same period in 2022.

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

\*\*\*

## PHILIPPE RAINVILLE

On comprend avec cet exposé financier que la situation d'ADM est maîtrisée.

\*\*\*

Bien qu'ADM soit sur la bonne voie, les dernières années nous auront plus que jamais mis devant les limites de notre modèle de fonctionnement et de financement.

Ce modèle sans apport en capital nous a empêchés de profiter de la chute des activités et de l'absence des voyageurs pour réaliser des travaux d'amélioration.

Et il nous impose d'absorber le déficit de la pandémie avant de solliciter les marchés pour recommencer à investir de façon intensive.

Tôt ou tard, il faudra adapter le modèle de financement à la réalité des besoins.

Entre-temps, nous faisons pour le mieux avec rigueur et bon cœur, mais aussi avec cette petite voix qui nous dit qu'on aimerait tellement faire plus.

\*\*\*

Au-delà des limites du modèle, la pandémie et surtout, la relance des activités aériennes de l'été dernier, nous auront fait voir notre industrie d'un autre œil. Ces déboires auront plus que jamais mis en lumière l'importance pour tous les partenaires de la communauté aéroportuaire de travailler pour un seul client : le passager.

Nous devons nous assurer que les autorités aéroportuaires demeurent des entités issues de la communauté. C'est la meilleure façon de combiner notre volonté de servir le client, de développer l'offre de destinations et de proposer une offre commerciale qui répond aux besoins et dans notre cas, reflète notre Montréalité.

J'estime que je suis choyé d'être entouré d'une équipe qui a bien compris cette vision et fait preuve d'autant de compétence et de dévouement.

ADM a une équipe de direction très solide.

J'ai le privilège d'en faire partie depuis 15 ans et de la diriger depuis 6 ans.

L'automne dernier, j'ai informé le Conseil d'administration et mes collègues que j'entendais céder ma place à l'automne 2023.

Le processus visant à désigner la personne qui me succédera est en marche selon les règles.

Je peux vous donner l'assurance que j'offrirai à cette personne tout mon appui et ma collaboration pour une transition réussie.

J'ai passé chez ADM des moments inoubliables avec des gens extraordinaires. Avec elles et eux, j'ai partagé ma passion du service à la clientèle, du voyage et de Montréal.

Dans les circonstances, à la fin de mon mandat, je partirai la tête haute, avec le sentiment du devoir accompli.

J'ai travaillé ici avec énergie en me consacrant toujours au service du public.

Mon héritage, l'importance de mettre les besoins des passagers au premier plan, me survivra et j'en serai éternellement fier.

Je remercie mes employés, mes collègues du comité de gestion et les membres du Conseil d'administration pour leur soutien. Merci de m'avoir permis de vivre cette aventure extraordinaire.

Je suis très heureux que cette assemblée annuelle qui sera moi aussi ma dernière ait pu se tenir en votre présence.

Merci à toutes et à tous.

Je cède maintenant la parole à Danielle pour le mot de la fin

\*\*\*