

///RAPPORT ANNUEL///

2022



Photo : Marine Didier Laurent

ADM

Aéroports de
Montréal

🏠 TABLE DES MATIÈRES

Profil d'entreprise	+	Faits saillants	+	Message de la direction	+	Revue des activités	+
Exploitation aéroportuaire	+	Rapport de durabilité	+	Analyse par la direction de la situation financière	+	Rapport sur la gouvernance	+
Réflexion stratégique 2023-2028	+	Transparence	+	États financiers consolidés	+	Index du contenu GRI	+





Profil d'entreprise



Faits saillants

Message
de la direction

Revue des
activités

Exploitation
aéroportuaire

Rapport de
durabilité

Analyse par la
direction de la
situation financière

Rapport sur
la gouvernance

Réflexion
stratégique
2023-2028

Transparence

États financiers
consolidés

Index du
contenu GRI

PROFIL D'ORGANISATION

ADM Aéroports de Montréal, l'autorité aéroportuaire du grand Montréal, est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de YUL Aéroport international Montréal-Trudeau et de YMX Aérocity internationale de Mirabel en vertu d'un bail conclu avec Transports Canada en 1992 venant à échéance en 2072. ADM entend réussir dans ses divers secteurs d'activité – les services aéroportuaires, immobiliers et commerciaux – et développer chacun de ses deux sites à leur plein potentiel. Dans cette optique, YUL agit comme plaque tournante du transport de passagers des secteurs domestique, transfrontalier et international, tandis que YMX agit comme aéroport tout-cargo 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.



L'Aéroport international Montréal-Trudeau et l'Aérocity internationale de Mirabel constituent d'importants pôles d'activité économique et des atouts de développement pour le grand Montréal.



MISSION D'ADM

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



Connecter Montréal et le monde entier par le talent et la passion de ses équipes;

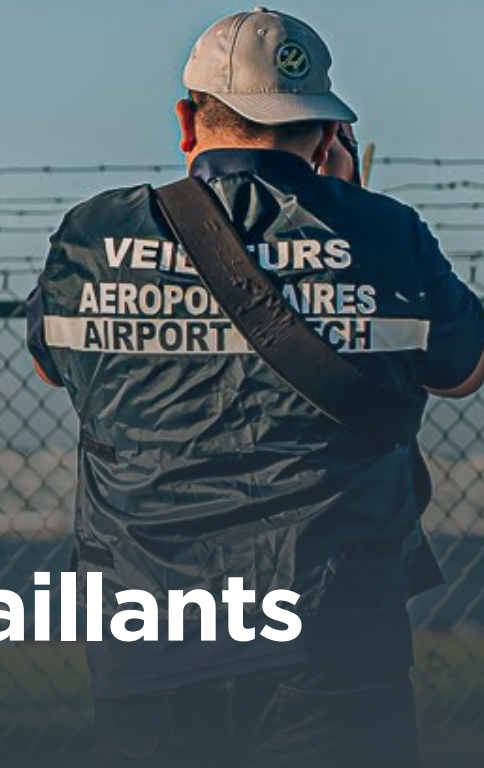


Offrir une prestation de service remarquable, sécuritaire et performante tout en assurant la mise en valeur de ses installations;



Contribuer à la prospérité de sa communauté en incarnant la vitalité du grand Montréal.





Faits saillants

SOURCES DE REVENUS

en millions de dollars
(et comparaison avec 2021 et 2019)

**Activités non
aéronautiques**
203,3\$
31,2%

▲ +75,6% vs 2021
▼ -7,6% vs 2019

**Activités
aéronautiques**
241,9\$
37,1%

▲ +155% vs 2021
▼ -3,5% vs 2019

**Frais d'améliorations
aéroportuaires**
206,9\$
31,7%

▲ +208,3% vs 2021
▼ -12,5% vs 2019



TYPES DE DÉPENSES

en millions de dollars
(et comparaison avec 2021 et 2019)



**Charges financières
nettes**
119,1\$
19,6%

▼ -10,4% vs 2021
▲ +23,1% vs 2019

**Salaires et charges
sociales**
71,3\$
11,7%

▲ +36% vs 2021
▼ -6,8% vs 2019

**Amortissement
et dépréciation**
160,4\$
26,4%

▼ -1,3% vs 2021
▲ +0,2% vs 2019

**Charges
d'exploitation**
142,9\$
23,5%

▲ +45,2% vs 2021
▼ -11% vs 2019

**Loyer à Transports
Canada**
68,3\$
11,3%

▲ +170% vs 2021
▼ -10,9% vs 2019

**Paiements en remplacement
d'impôts aux municipalités
et autres taxes**
45,7\$
7,5%

▲ +20,4% vs 2021
▲ +14,6% vs 2019



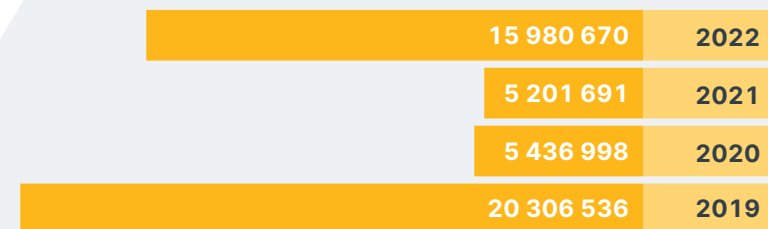
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

en milliers de dollars

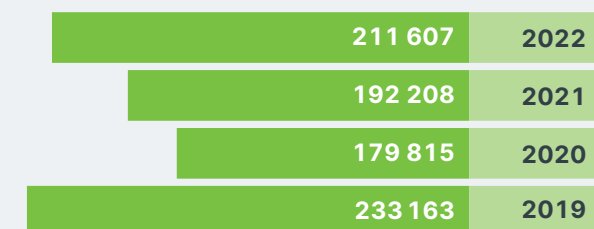
	2022	2021	2020	2019	2018
Produits	652 139 \$	277 745 \$	282 160 \$	707 049 \$	645 021 \$
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges	45 322 \$	(230 819) \$	(233 994) \$	97 799 \$	68 174 \$
BAIIA	323 876 \$	63 605 \$	40 780 \$	353 607 \$	322 364 \$
Investissements	67 953 \$	51 838 \$	247 709 \$	351 706 \$	219 803 \$

EXPLOITATION

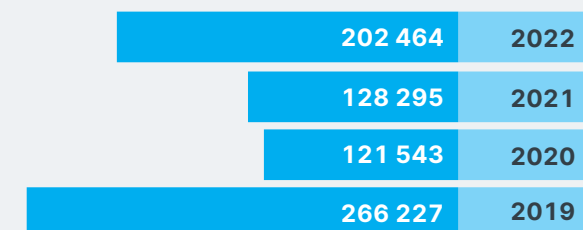
TRAFIC DE PASSAGERS



VOLUME DE FRET (t)



MOUVEMENTS D'AÉRONEFS





Message de la direction

ZONE DE FORTES TURBULENCES

L'année 2022 s'est amorcée sur fond noir. L'émergence d'un nouveau variant associé à la pandémie de COVID-19 a mené le gouvernement du Canada à remettre en application des mesures plutôt sévères aux frontières. Nos équipes y ont vu leur espoir d'assister à la relance de l'industrie aérienne fondre un peu plus chaque jour et nous avons dû faire preuve de patience... encore! Or, l'histoire ne s'est heureusement pas répétée. Le printemps a été signe de renouveau et porteur de bonnes nouvelles. La situation sanitaire s'est améliorée, les mesures se sont assouplies et les passagers sont revenus à YUL. Enfin!

La saison estivale s'annonçait chaude. Bien que tout avait été mis en place pour accueillir adéquatement les passagers dans notre aéroport international, force est de constater que la reprise s'est opérée de façon beaucoup trop abrupte pour une industrie qui avait été placée sur le respirateur artificiel pendant près de deux ans. Le phénomène qu'on se plaît à appeler « *revenge travelling* » (voyage de revanche) s'est accentué à une vitesse incroyable. On peut le comprendre. Les gens voulaient vivre, explorer, découvrir le monde.

Cette croissance constante de voyageurs, surtout en heure de pointe, a mis à rude épreuve nos systèmes. Avec la pénurie de main-d'œuvre à laquelle tous les partenaires de l'industrie ont dû faire face, il s'agissait là d'une tempête parfaite.

Des images de valises empilées et de longues files d'attente à YUL, et dans la majorité des autres grands aéroports internationaux partout sur la planète, se sont mises à circuler dans les médias et sur les réseaux sociaux. La situation était difficile, surtout pour une organisation

comme ADM, qui a passé les dix dernières années à implanter une culture de service où la satisfaction du passager a pris une place centrale.

Grâce à un travail de collaboration entre tous les membres de la communauté aéroportuaire, à une révision des processus, à l'embauche de nouvelles ressources et à la décision de plusieurs transporteurs de réviser leurs horaires de vol, la forte zone de turbulences que notre aéroport a traversée s'est heureusement résorbée au dernier tiers de la saison estivale.

La suite des choses

La situation a cependant laissé des traces. Les voyageurs et les employés ont été marqués au fer rouge par cet épisode peu reluisant de l'histoire du transport aérien. Mais des apprentissages en sont ressortis. Toute notre équipe est motivée par le même objectif pour l'année à venir, soit celui de viser l'excellence opérationnelle dans nos installations. Notre **réflexion stratégique 2023-2028** se trouve d'ailleurs plus loin dans le présent document. Nous avons bon espoir que les mesures déployées permettront d'améliorer la situation lors de la prochaine saison estivale.

Il reste que nous devons demeurer conscients qu'il y a encore des défis qui nous attendent. Les systèmes à YUL, ses salles à bagages et son débarcadère sont saturés en période de grande affluence. Nous avons de grands plans pour augmenter notre capacité de traitement des passagers. Ces plans ont dû être mis sur la glace et seront entamés plus tard qu'initialement prévu.

Rappelons que la COVID aura coûté au bas mot 1 G\$ à ADM. La logique aurait voulu que nos équipes mettent à niveau nos infrastructures, alors qu'elles n'étaient que très peu fréquentées. Mais la réalité est toute autre. Nous avons dû faire des choix en raison de la faiblesse de nos ressources financières.

Le modèle canadien fait en sorte que les autorités aéroportuaires ne reçoivent aucune subvention gouvernementale d'exploitation et financent principalement leurs projets d'infrastructures à même leurs fonds autogénérés et leur dette. Or, quand il y a peu de passagers comme ce fut le cas pendant 24 mois, il y a peu de revenus et ce sont malheureusement les projets qui en écopent.

Reprendre notre envol

L'année 2022 ne s'est heureusement pas résumée qu'à un chaos aéroportuaire planétaire. Elle nous aura démontré à quel point notre industrie est résiliente et nous aura permis de renouer avec nos passagers. Les Québécois ont recommencé à voyager outre-mer. Des familles séparées depuis trop longtemps ont enfin pu se réunir.

Alors que le nombre de voyageurs accueillis à YUL se rapprochait de plus en plus des niveaux pré-pandémiques, de nombreux services ont pu être réactivés. De nouveaux commerces ont également ouvert. Les masques sont tombés et la frénésie s'est à nouveau emparée de notre aéroport. Les revenus – parce qu'ils sont nécessaires au bon fonctionnement de notre modèle – ont aussi commencé à croître.



Message de la direction

Pendant que notre aéroport international tentait de se relever, notre site de YMX, lui, continuait sur son impressionnante lancée. Les projets s'y sont multipliés, le nombre d'emplois de qualité générés par les activités a continué de croître et de nouveaux partenaires ont grossi les rangs de cette aéro-cité de renommée internationale. Mais ce n'est pas tout. Deux événements de grande envergure, le 48 HEURES VÉLO et le Festival aéronautique VOLARIA, y ont élu domicile, rendant accessibles les installations à la collectivité.

Le chapitre qui est en train de s'écrire à YMX est le plus glorieux de son histoire et ADM est fière de contribuer à la vitalité économique de la région de Mirabel.

De retour sur les rails

Au chapitre des bons coups, la mobilisation du chantier pour les travaux de construction de la station du REM à YUL se trouve aussi assurément au haut de la liste. En effet, après avoir sécurisé le financement auprès du gouvernement du Canada, du gouvernement du Québec et de la Banque d'infrastructures du Canada et octroyé un contrat à la société en nom collectif Connect Cité, formée par les firmes AECOM et EBC, les équipes ont amorcé l'excavation sur le site aéroportuaire.

La station sera située environ 35 mètres sous le stationnement étagé, en façade de l'aérogare. Il s'agit d'un projet de grande envergure, qui doit être coordonné avec finesse et minutie – un aéroport est un lieu en perpétuel mouvement. Tout est mis en place pour que les impacts de cet énorme chantier soient ressentis le moins possible par les usagers.

Dans la dernière année, les équipes techniques d'ADM et du bureau de projet du REM ont réalisé de nombreuses rencontres dans le but d'optimiser la date de mise en service de l'antenne Aéroport. ADM s'est engagée à terminer sa portion des travaux au printemps 2026. Des tests seront ensuite effectués par REM de façon à compléter l'intégration de la station dans le réseau, ce qui devrait mener à une mise en service en 2027.

Il s'agit d'un report d'environ deux ans, une conséquence directe d'une crise exceptionnelle et de ses répercussions. Nous savons que les voyageurs et les employés ont hâte de prendre place à bord du REM. Nous sommes aussi fébriles à l'idée que notre aéroport soit enfin lié à son centre-ville avec une solution de transport fiable, rapide et durable. L'arrivée du REM à YUL marquera le début d'une ère nouvelle.

Faire les choses autrement

La relance d'une industrie est aussi une occasion rêvée de se questionner sur les façons de faire et l'ordre établi. Au cours de la dernière année, ADM a accéléré son virage sur la voie de la durabilité, mais surtout, s'est concentrée à planifier le changement par la mise en place d'actions concrètes, dont certaines sont présentées dans le [Rapport de durabilité](#) que vous pourrez consulter à même ce Rapport annuel.

Forte d'une mise à niveau de son Engagement en matière de développement durable pour ses deux sites aéroportuaires et de son Plan d'action en développement durable 2021-2025, réalisé en 2021, ADM a publié en avril 2023 son [Plan de durabilité](#). La publication de cette version 1.0 s'ajoute aux mesures déjà déployées par ADM, mais surtout, lui permet de partager ses ambitions avec ses partenaires, ses communautés, les voyageurs et le grand public dans l'espoir qu'ils se les approprient à leur tour.

Nous y croyons fermement, c'est ensemble que nous pourrions pousser plus loin notre désir de façonner un avenir durable.



Message de la direction

Un merci tout spécial à nos équipes

En terminant, nous souhaitons souligner le travail colossal des employés d'ADM, qui ont porté à bout de bras cette reprise des activités à YUL et l'essor de YMX dans un contexte qui n'était pas toujours de tout repos. Il n'y a pas de secret : la force d'une organisation réside dans la qualité des membres de son équipe.

Ce n'est pas pour rien que cette équipe et tous les membres de la communauté se sont vu décerner le prix du meilleur personnel aéroportuaire en Amérique du Nord lors du gala des « World Airport Awards » de Skytrax pour une deuxième fois en moins de cinq ans!

Nous avons la grande chance de pouvoir compter sur des alliés dévoués, motivés et qui ont à cœur de bien servir nos passagers et nos clients. Qu'ils soient dans nos rangs depuis 20 ans ou qu'ils aient rejoint notre grande famille depuis 8 mois, nous savons que nous pouvons compter sur eux dans les petites... et les plus grosses tempêtes!

Merci de continuer à répondre présent. Les beaux jours sont à nos portes et nous souhaitons un voyage plus tranquille pour la prochaine année!



Danielle Laberge
Présidente du Conseil
d'administration



Philippe Rainville
Président-directeur
général



Nous avons la grande chance
de pouvoir compter sur des alliés
dévoués, motivés et qui ont
à cœur de bien servir nos
passagers et nos clients.



LA FIN D'UN CHAPITRE

Ce message de la direction est le dernier qui sera cosigné par Danielle Laberge et Philippe Rainville. Au moment d'écrire ces lignes, des démarches sont en cours afin d'assurer la succession de ces deux postes et des annonces seront faites en ce sens en temps et lieu.

« Choisir de s'impliquer au sein d'un Conseil d'administration n'est pas une décision qui se prend à la légère. Au cours des 12 dernières années, j'ai mis mon cœur, mes compétences et mes connaissances au service d'une organisation essentielle pour sa collectivité. Alors que mon terme en tant que présidente du Conseil prendra fin en mai 2023, je garderai d'excellents souvenirs de mon passage chez ADM. Après avoir vu mon mandat être prolongé de trois ans afin de garder une certaine stabilité en plein cœur d'une crise historique, il est temps pour moi de laisser ma place à un autre et de tirer ma révérence. Je remercie les membres du Conseil d'administration pour leur soutien indéfectible. Nos nombreux échanges m'auront nourrie et surtout, auront fait d'ADM une entreprise encore plus solide. »

— Danielle Laberge

« Après une carrière qui m'aura mené à passer plus de 15 ans chez ADM, dont les 6 dernières années dans le rôle de président-directeur général, je tirerai ma révérence à la fin de 2023 pour une retraite bien méritée. C'est le cœur un peu lourd que je quitterai ce milieu foisonnant, qui m'aura tellement comblé! Les défis se sont succédé - crise économique, projets d'envergure, pandémie - mais c'est ce qui a rendu mon quotidien tellement stimulant. Chez ADM, les journées passent, mais elles ne se ressemblent jamais! La passion envers l'industrie aérienne qui m'anime ne s'éteindra pas pour autant. Je partirai la tête haute, avec le sentiment du devoir accompli. 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, les membres du Comité de gestion et les membres du Conseil d'administration pour leur confiance. »

— Philippe Rainville





Revue des activités

L'ANNÉE 2022 EN BREF

La revue des activités qui suit explore la chronologie des événements marquants ayant ponctué les 12 mois de l'année 2022, qui aura permis à YUL de renouer avec ses passagers d'ici et d'ailleurs, et à YMX de consolider sa place comme destination d'affaires de choix en aéronautique.



Profil
d'entreprise

Faits saillants

Message
de la direction

Exploitation
aéroportuaire

Rapport de
durabilité

Analyse par la
direction de la
situation financière

Rapport sur
la gouvernance

Réflexion
stratégique
2023-2028

Transparence

États financiers
consolidés

Index du
contenu GRI

Revue des activités



JANVIER 2022

- + PRÉSIDENCE DU CAUCUS DU CAC
- + STATION DU REM
- + ARRIVÉE DE SONIC



FÉVRIER 2022

- + JEUX OLYMPIQUES D'HIVER 2022
- + NOUVELLES DESTINATIONS POUR LA SAISON ESTIVALE
- + SALON DE DIVERTISSEMENT AÉROPORTUAIRE

- Le président-directeur général d'ADM Aéroports de Montréal, Philippe Rainville, est nommé président du Caucus des grands aéroports au sein de la nouvelle équipe de direction du Conseil des aéroports du Canada (CAC), une division de l'Airports Council International. Le CAC joue le rôle de porte-parole des aéroports du Canada. Ses 56 membres représentent plus de 100 aéroports, dont tous les aéroports privés du Réseau national des aéroports (NAS) et de nombreux aéroports municipaux du Canada.
- Une étape importante est franchie dans le dossier de la construction de la station du REM à YUL. En effet, ADM annonce qu'au terme d'un rigoureux processus d'appel d'offres, elle poursuivra le processus d'adjudication du contrat final pour le projet avec la société en nom collectif Connect Cité, formée par les firmes Groupe Aecon Inc. et EBC inc. La construction de cette station, qui sera située environ 35 mètres sous le stationnement étagé en façade de l'aérogare, s'amorcera quant à elle à la mi-mars.
- Un nouveau membre de l'équipe de la Sûreté aéroportuaire fait son entrée à YUL : Sonic le chien! Initialement en période d'apprentissage et de formation pour une durée de trois mois, Sonic veille maintenant à la sécurité des passagers sous les bons soins de Marie-Noëlle Côté, son maître-chien, et de son escouade canine (K9).
- YUL accueille les membres de l'équipe canadienne de retour des Jeux olympiques d'hiver 2022 de Pékin. Soirée haute en émotions, ces grands athlètes ont pu profiter d'un endroit sécuritaire pour retrouver leur famille et célébrer tous leurs accomplissements.
- Air Canada remet en service des routes vers des destinations prisées des voyageurs pour la saison estivale, tant à l'international qu'en Amérique du Nord. L'ajout de destinations comme Milan, Seattle, Atlanta et Détroit, de même que la reprise des vols vers Barcelone, Tokyo et Athènes aura de quoi réjouir tant les voyageurs d'agrément que ceux qui se déplaceront pour affaires.
- ADM s'associe fièrement au [Conseil canadien des carburants d'aviation durables \(C-SAF\)](#) en compagnie de ses nombreux partenaires afin de faciliter la production et l'approvisionnement de carburants d'aviation durables (SAF), abordables, à faible teneur en carbone et fabriqués au Canada. Il s'agit d'une étape majeure pour continuer à décarboner l'aviation canadienne, alors que l'utilisation de SAF permet de réduire jusqu'à 80% des émissions de carbone sur l'ensemble du cycle de vie par rapport au kérosène traditionnel.
- Le premier salon de divertissement aéroportuaire au Canada à YUL. Avec plus de 25 jeux par poste, les plus récentes consoles PlayStation 5, des collations pour les joueurs et l'Internet à haute vitesse, les passagers peuvent désormais profiter de leur temps d'arrêt pour jouer et échapper aux pressions associées au voyage dans la jetée internationale.



Revue des activités



MARS 2022

- + HORAIRE D'ÉTÉ
- + UN MILLION DE PASSAGERS
- + INSTALLATIONS DE PLANTES

- Transat annonce son horaire d'été au départ de YUL. Ce faisant, la compagnie aérienne québécoise tente d'intensifier son offre vers l'Europe, de consolider sa position aux États-Unis en offrant notamment pour la première fois des vols vers Los Angeles et San Francisco, en plus de proposer une sélection de destinations vers le Sud et de bonifier son programme de vols au Canada.
- Pour la première fois depuis le début de la crise, YUL accueille un million de passagers au cours d'un même mois. La reprise des activités s'organise et les prévisions semblent indiquer une relance complète juste à temps pour la période estivale.
- YUL prend des couleurs alors que de toutes nouvelles installations de plantes font leur apparition dans les jetées de l'aérogare et viennent enjoliver l'espace au grand plaisir des voyageurs.



AVRIL 2022

- + ASSOUPPLISSEMENT DES MESURES À LA FRONTIÈRE
- + ENFANTS EN PREMIÈRE
- + NOUVEAU VÉHICULE POUR LE TRANSPORT D'ORGANES
- + HOMMAGE À GUY LAFLEUR

- Le gouvernement du Canada annonce l'assouplissement de certaines mesures à la frontière. En effet, les voyageurs asymptomatiques et entièrement vaccinés n'ont plus à présenter de test de dépistage négatif lors de leur entrée au Canada. Il s'agit d'un premier pas important vers une relance de l'industrie en vue de la saison estivale à venir.
- Après deux ans de pause forcée, l'activité Enfants en première reprend à YUL. À l'occasion de sa 8^e édition, cette activité unique aura permis à 80 enfants présentant des troubles du spectre autistique (TSA) ou des limitations fonctionnelles de se familiariser avec le processus aéroportuaire de façon à réduire leurs appréhensions à l'égard d'un voyage en avion.
- L'équipe de la Sûreté aéroportuaire d'ADM prend possession d'un nouveau véhicule lettré afin de continuer sa mission d'assurer bénévolement le transport d'organes provenant de plusieurs destinations canadiennes et même internationales. Depuis 2006, l'équipe parcourt environ 3 000 kilomètres par année et dessert une quinzaine d'hôpitaux dans la grande région métropolitaine.
- La communauté aéroportuaire de YUL rend un dernier hommage à Guy Lafleur. Afin de souligner l'impact indéniable de celui qui est considéré comme étant l'idole de bien des générations au Québec et l'un des plus grands hockeyeurs de l'histoire, le « O » en façade de l'aérogare arbore fièrement le célèbre numéro 10 du « Démon blond ».





MAI 2022

- +
INCENDIE DE BROUSSAILLES
- +
DÉPLOIEMENT MISTRAL À YUL
- +
300 RÉFUGIÉS UKRAINIENS
- +
DÉFI PISSENLITS 2022

- Plusieurs pompiers aéroportuaires de YUL (SIADM) participent à une vaste opération visant à maîtriser un incendie de broussailles s'étant déclaré dans le secteur du parc industriel et portuaire Perron à Salaberry-de-Valleyfield. Durant l'intervention, le mât télescopique du camion du SIADM aura permis d'arroser des endroits stratégiques, contrairement aux équipements des villes qui ne sont pas mobiles, alors que l'utilisation d'eau et de mousse aura permis de couper l'oxygène tout en facilitant le travail des autres équipes dans la lutte. Heureusement, aucun blessé n'a été répertorié des suites de l'incident.
- L'équipe des Mesures d'urgence organise l'exercice à grand déploiement MISTRAL à YUL. Réunissant plus de 300 figurants et participants, il s'agit du premier réalisé sur le terrain depuis le début de la pandémie. La tenue de ce genre d'activités – qui se déroulent 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 novembre, un autre exercice baptisé NATURE est organisé afin de valider les actions à mettre en place dans un scénario de manifestation sur le site aéroportuaire.
- Après trois mois de guerre en Ukraine, un premier transport de réfugiés est organisé par le gouvernement fédéral. En effet, YUL accueille un vol en provenance de la Pologne, avec à bord environ 300 Ukrainiens. De nombreux employés d'ADM se rendent disponibles pour mener à bien cette opération humanitaire. Leur implication bénévole vient s'ajouter à la liste d'actions généreuses menées par les équipes depuis le début du conflit, dont une collecte de fonds à l'interne qui aura mené à un don de 20 000 \$ à la Croix-Rouge canadienne.
- L'équipe Entretien des terrains d'ADM répond à l'appel du Défi Pissenlits 2022. Cette initiative, créée par l'entreprise Miel & Co, consiste à ne pas tondre le gazon durant tout le mois de mai, afin d'offrir aux abeilles et aux autres insectes pollinisateurs de la nourriture. Ce sont donc près de 7 millions de mètres carrés à YMX et 246 666 de mètres carrés à YUL qui ne sont pas tondus durant cette période, soit l'équivalent de... 665 terrains de soccer!





JUIN 2022



PROJET DE RÉHABILITATION



CONDITIONS MÉTÉO



BIODIESEL



DÉFI ÉNERGIE EN IMMOBILIER

- La piste 06G-24D (piste nord) reprend du service après avoir été fermée en mars pour y effectuer la phase 3 d'un vaste projet de réhabilitation. Celui-ci consiste notamment en un « *white topping* », c'est-à-dire la construction de nouvelles dalles de béton directement sur la surface asphaltée. Des travaux électriques suivront afin de respecter les nouvelles normes en vigueur. Aucun enjeu quant à de la capacité aérienne n'a été dénoté à la suite de la fermeture de la piste. Des rencontres ont été organisées avec les citoyens afin de leur expliquer les travaux et les modifications que ceux-ci entraîneraient pour les trajectoires aériennes.
- Les mauvaises conditions météo - orages, alertes à la foudre - mènent à l'arrêt complet des opérations au sol à YUL durant plus de quatre heures, faisant ainsi dérailler les plans de milliers de voyageurs. Une situation exceptionnelle où les enjeux de sécurité ont primé, alors qu'il était impensable de faire travailler les employés sur le tablier dans un contexte aussi dangereux. Grâce aux efforts considérables des partenaires aériens, la quasi-totalité des passagers pris à YUL ont pu partir vers leur destination dans les 72 heures suivant cet événement météorologique.
- Les équipes d'ADM allient leurs compétences et leur conscience environnementale à celles de la compagnie québécoise Innoltek dans le cadre d'un projet pilote visant à tester le fonctionnement d'équipements au biodiesel. Durant quatre mois, deux tracteurs de ferme de la flotte de véhicules de YMX utilisés pour l'entretien des terrains fonctionnent au biodiesel avec une concentration de 100% (B100). Une initiative qui aura mené à une réduction des émissions de GES à la hauteur de 8,7 tonnes ou, en langage plus familier, l'équivalent d'un vol reliant Montréal à Toronto!
- ADM fait sa marque lors de la deuxième édition du Défi énergie en immobilier (DÉI), une initiative de BOMA Québec visant à réduire la consommation d'énergie et les émissions de GES des bâtiments commerciaux, institutionnels et multirésidentiels du Québec. Tout d'abord, en se démarquant dans la catégorie Platine du prix Atteinte de la cible des GES. Tous les participants avaient comme cible de réduire les émissions de GES de leurs bâtiments d'un minimum de 10%. Pour cette compétition, les émissions de GES des bâtiments en 2021 étaient comparées à 2018 et les lauréats, récompensés selon le pourcentage de réduction atteint. Pour YUL, c'est une réduction de 34% qui a été notée. Puis, c'est le prix Amélioration de la performance énergétique - Catégorie Service aux consommateurs qui lui est attribué, grâce aux efforts qui ont permis une amélioration de 23% par rapport à 2018.



Revue des activités



JUILLET 2022

- + FORUMS D'ÉCHANGES QUOTIDIENS
- + DÉTECTION D'EXPLOSIFS
- + FRAÎCHEUR

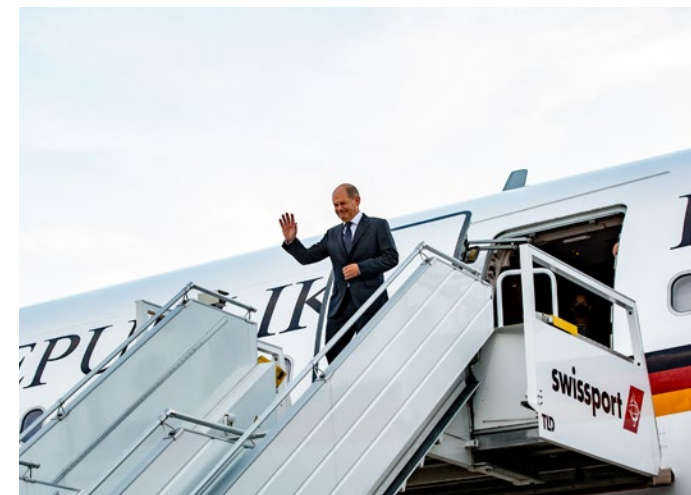
- La situation dans les aéroports du monde entier est difficile. Afin d'aider les membres de la communauté aéroportuaire à améliorer les services offerts aux voyageurs et assurer une meilleure coordination entre les partenaires, ADM met en place des forums d'échanges quotidiens. De plus, pour aider les transporteurs aériens avec la gestion des bagages qui s'accumulent aux arrivées, une surveillance accrue est déployée par les équipes de la Sûreté aéroportuaire, et des salles commerciales disponibles sont mises à leur disposition pour permettre l'entreposage des valises. Des cloisons de protection sont également installées dans la zone domestique et un agent de sécurité est présent à l'entrée des arrivées du matin au soir.
- De fiers représentants de la Sûreté aéroportuaire volent la vedette lors des Jeux Can-Am Police-Fire 2022, un événement multisports qui se déroule en Amérique du Nord tous les deux ans et réunit des policiers, des agents correctionnels, des pompiers et des ambulanciers paramédicaux qui s'affrontent à différentes épreuves. En effet, Mélissa Desroches, chef de secteur maître-chien, et son collègue de travail à quatre pattes, Nyx, remportent l'or haut la main lors de l'épreuve sur la détection d'explosifs.
- Les chaleurs accablantes de juillet rendent le travail difficile pour les équipes qui s'affairent à offrir des services au sol pour les aéronefs à YUL. Pour offrir un peu de fraîcheur, une distribution de friandises glacées s'organise sur le tablier. La distribution de glaces n'est évidemment pas la seule initiative entreprise pour soutenir la santé et la sécurité des employés de la communauté aéroportuaire en période estivale. Des stations de brumisateur ont notamment été installées et un rappel sur l'importance de suivre les consignes de base en période de chaleur intense a été diffusé dans un bulletin spécial.



AOÛT 2022

- + CHANCELIER ALLEMAND
- + 30^e ANNIVERSAIRE D'ADM

- YUL accueille sur son tarmac le chancelier allemand Olaf Scholz et le vice-chancelier Robert Habeck, en compagnie de la vice-première ministre canadienne Chrystia Freeland, dans le cadre d'une visite de trois jours en sol canadien avec le premier ministre Justin Trudeau. L'aéronef Konrad Adenauer, de l'armée de l'air allemande, s'est posé tout juste après la pluie, devant les représentants du gouvernement canadien et plusieurs journalistes. Cet Airbus A340-313 reconfiguré peut notamment voler 13 500 kilomètres dans les airs sans s'arrêter.
- Le 1^{er} août, ADM célèbre son 30^e anniversaire. En effet, en 1986, le gouvernement fédéral annonce la privatisation des principaux aéroports canadiens. Ce sera chose faite en 1992 avec la création d'Aéroports de Montréal, qui prend en charge la gestion, l'exploitation et le développement de YUL Aéroport international Montréal-Trudeau et de YMX Aéroport international de Mirabel.



Revue des activités



SEPTEMBRE 2022

+
CONFÉRENCE SWIFT

+
48 H VÉLO

+
FESTIVAL VOLARIA

- ADM est fière d'être l'hôte de la conférence SWIFT à Montréal, dont le coup d'envoi est donné par Philippe Rainville. Cet événement de grande envergure est axé sur l'échange d'idées et de solutions mises de l'avant dans le monde aéroportuaire pour faire face aux enjeux qui peuvent survenir dans les opérations du côté air. Une belle occasion aussi pour tous les grands acteurs de l'industrie aéroportuaire de se ressourcer et de discuter des meilleures pratiques.
- Plus d'une trentaine d'employés d'ADM participent à la 14^e édition du 48 H VÉLO au profit de l'organisme Rêves d'enfants (Make-a-Wish), qui se déroule sur le site de YMX. Des centaines de kilomètres à vélo sont alors parcourus par les participants, jour et nuit. Au total, ce sont plus de deux millions de dollars qui ont été amassés afin de permettre à des enfants atteints d'une maladie grave de réaliser leurs rêves.
- ADM accueille sur son site de YMX la première édition du Festival aéronautique VOLARIA. Près de 50 000 visiteurs de tous âges déferlent alors sur le site pour profiter des activités offertes, des expositions et des spectacles aériens à couper le souffle. L'événement aura nécessité l'implication et le soutien de la part de plusieurs dizaines d'employés d'ADM, de YMX comme de YUL, et ce, sur plusieurs semaines. Fort de son succès, le Festival sera de retour pour une deuxième édition en 2023.



OCTOBRE 2022

+
FIN DES RESTRICTIONS

+
NOUVELLES DESTINATIONS

+
PRÉVENTION DES INCENDIES

+
DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Le gouvernement fédéral annonce la fin des restrictions sanitaires à la frontière. Désormais, les voyageurs ne sont plus obligés de consigner les renseignements liés à leur santé dans l'application ArriveCAN et c'est aussi la levée du port obligatoire du masque dans les contrôles de sûreté et à bord des aéronefs. De bonnes nouvelles qui permettront une meilleure fluidité tout au long du parcours pour les passagers.
- Les compagnies aériennes préparent leurs horaires de vol pour les mois à venir et annoncent l'ajout de destinations prisées à la desserte aérienne de YUL, dont Air Canada, qui prévoit la mise en service d'une liaison Montréal-Copenhague et Montréal-Toulouse pour l'été 2023.
- En marge de la Semaine de la prévention des incendies, les casernes de YUL et de YMX ouvrent leurs portes aux employés des communautés aéroportuaires pour leur en apprendre plus sur le métier de pompier, mais aussi sur les comportements sécuritaires à adopter au travail.
- Dans le cadre de sa démarche de développement durable, ADM entreprend une consultation de ses parties prenantes afin de réviser les sujets de développement durable à prioriser dans sa démarche. Un bref sondage est alors conçu et les réponses aident l'organisation à identifier les sujets les plus importants en plus d'orienter la conception de son [Plan de durabilité](#).



Revue des activités



NOVEMBRE 2022

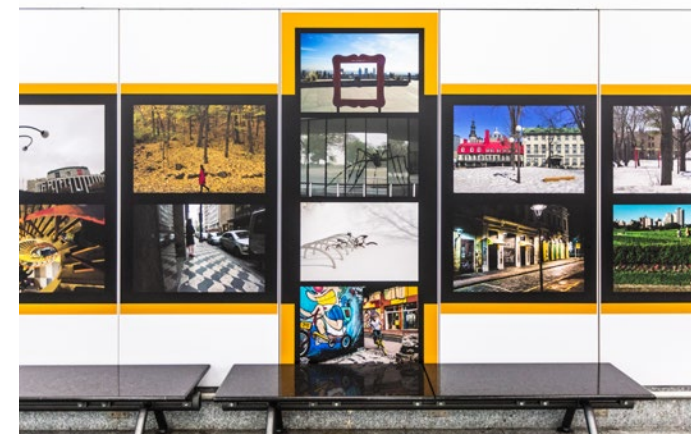
- + EXPOSITION *REGARDS CROISÉS*
- + CERTIFICATION 4 ÉTOILES



DÉCEMBRE 2022

- + CHANTIER DU REM À YUL
- + COP15
- + TEMPÊTE HIVERNALE

- YUL accueille l'exposition *Regards croisés*, une initiative artistique en partenariat avec la Chambre de Commerce Brésil-Canada, le Consulat général du Brésil à Montréal et son partenaire Air Canada. Cette exposition, qui vise à ouvrir un dialogue entre le Brésil et le Canada, est constituée d'œuvres de photographes professionnels brésiliens et canadiens, qui ont été invités à poser leur lentille sur le pays de l'autre.
- YUL renouvelle sa prestigieuse certification 4 étoiles du « World Airport Star Rating » de Skytrax. Les résultats de ce classement, considéré comme une référence dans l'industrie aéroportuaire mondiale, découlent d'un processus d'audit qui a reconnu la qualité de ses installations, de ses services ainsi que les efforts des employés pour bonifier l'expérience des passagers. Skytrax est en effet spécialisée dans le classement des organisations œuvrant dans le transport aérien international et conseille les compagnies aériennes et les aéroports du monde sur les façons d'améliorer la qualité de leur prestation de services et la gestion de leurs installations.
- ADM accueille un groupe sélect de médias montréalais sur le chantier de la station du REM à YUL pour un breffage technique sur l'avancement du projet. Les travaux d'excavation de la station sont alors rendus à mi-parcours. Au total, le projet nécessitera l'excavation de 104 000 m³ de roc, soit l'équivalent de 42 piscines olympiques! L'excavation devrait se terminer au printemps 2023 et les travaux pour la partie bâtiment du projet débiteront quant à eux à l'automne suivant. ADM s'est engagée à terminer sa portion du projet au printemps 2026 et la mise en service de l'antenne se fera en 2027 par CDPQ-Infra.
- Des milliers de délégués arrivent à Montréal pour participer à la 15^e Conférence des Parties (COP15) à la Convention sur la diversité biologique des Nations Unies. Cet événement de grande envergure a rassemblé des gouvernements du monde entier. Pour bien les accueillir à YUL, ADM collabore notamment avec un groupe tactique composé de différents corps policiers et élabore des scénarios opérationnels minutieux.
- L'année 2022 se termine avec une importante tempête hivernale, dont de forts vents, qui touchent une grande partie du pays et de la côte Est des États-Unis. Les équipes d'entretien de YUL travaillent d'arrache-pied afin de maintenir l'aéroport complètement fonctionnel pendant cet événement météorologique hors du commun. Malgré l'efficacité des opérations hivernales, les plans de nombreux voyageurs sont affectés par les perturbations de vols dues aux répercussions de la tempête et de la situation qui prévaut dans les autres aéroports.



EXPÉRIENCE PASSAGER

Satisfaction de la clientèle

En 2022, l'équipe de YULSatisfaction a continué d'être présente pour les passagers qui étaient à la recherche de précisions à la suite des changements relatifs aux restrictions de voyage et aux différents incidents météorologiques qui ont eu lieu durant l'année. Que ce soit pour les tests de dépistage, le passeport vaccinal, les stationnements ou les vols de correspondance, la plateforme a été une source inestimable de renseignements pour les passagers.

Plus précisément, au cours de l'année, ce sont plus de 14 386 billets qui ont été reçus via le formulaire de la plateforme, une augmentation significative comparativement aux 8 300 billets traités en 2021. De ce nombre, plus de 55% concernaient des demandes d'information et 8% faisaient part d'insatisfactions, ce qui s'explique principalement par une saison estivale difficile dans l'industrie aérienne, avec de nombreux retards de vols et des enjeux dans la gestion des bagages chez les transporteurs aériens. À titre comparatif, en 2021, malgré le faible nombre de passagers accueillis à YUL, la proportion de billets traitant d'insatisfactions était légèrement plus faible (6%) et ADM avait reçu un peu plus de demandes de renseignements (68%). À noter que 6 283 billets additionnels ont aussi été créés dans la plateforme YUL Satisfaction pour la gestion d'objets perdus et que 84% des billets ont été résolus à l'intérieur de 24 heures.

Les ambassadeurs au veston rouge œuvrant au comptoir d'information, et en charge du service téléphonique de YUL, ont reçu quant à eux 171 589 appels durant l'année, d'une durée moyenne de 4 minutes.

À travers ce centre d'appels, la majorité des passagers ont souhaité obtenir plus de renseignements en lien avec la réservation et 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. Le programme client mystère a aussi été reconduit en 2022 avec une note moyenne de 83,4% pour le volet commercial. Les volets stationnements et taxis, qui ont été réactivés en juillet dans le cadre du programme, ont quant à eux reçu des notes de 88,6% et de 80,5% respectivement.

Enfin, dans une optique d'amélioration continue, le service de clavardage YULchat a connu en mars 2022 une migration dans la plateforme Zendesk. Plusieurs changements ont alors eu lieu, notamment dans la prise de contact proactive avec les passagers. Désormais, après seulement quelques minutes, un message est envoyé aux visiteurs du site Web d'ADM afin de leur offrir de l'aide. Un total de 169 387 discussions instantanées a alors été enregistré pendant l'année, avec un temps moyen d'attente de 96 secondes. Les clients faisant usage de ce service peuvent noter leur taux de satisfaction par rapport aux agents qui gèrent le clavardage, et 92,3% d'entre eux ont mentionné avoir été satisfaits de l'aide obtenue.



14 386

**billets reçus via le
formulaire de la plateforme
YULSatisfaction**
au cours de l'année

**Le programme
client mystère a
obtenu une note de**
pour le volet commercial

83,4 %

En fin d'année, un total global de

169 387

**discussions instantanées avec
le service de clavardage
YULchat**



Services aux passagers

Dans le cadre de la relance graduelle de ses activités, plusieurs services ayant été mis sur pause au plus fort de la pandémie ont pu reprendre au bénéfice des passagers à YUL. Ainsi, Feigan, Cabby, Horus, Anubis et tous les autres chiens vedettes de l'Escouade câline ont pu recommencer à arpenter les corridors de l'aérogare avec leurs maîtres bénévoles, offrant réconfort et bonheur aux voyageurs. De plus, les porteurs de valises, facilement reconnaissables grâce à leur polo et leur veste rouge à l'effigie de YUL ont repris leurs activités tous les jours de la semaine.

Au chapitre des nouveautés, une nouvelle aire de jeu colorée a été inaugurée dans la zone domestique. Pour aider les passagers et leurs accompagnateurs à mieux s'orienter et se retrouver dans l'aérogare, trois points de rencontre officiels ont été aménagés, soit deux au niveau des départs, et un dernier dans le secteur des arrivées.

Afin d'améliorer la fluidité et d'offrir un accès accéléré aux processus aéroportuaires, deux nouveaux services gratuits ont été lancés en 2022 :

- **Mobile Passport Control (vols vers les États-Unis)**, une application qui permet aux passagers de soumettre d'avance leurs renseignements de passeport et leur déclaration douanière afin de profiter d'une ligne prioritaire une fois à l'aéroport.
- **YUL Express (vols internationaux et domestiques)**, une plateforme de réservation en ligne qui assure un horaire de passage pour les contrôles de sûreté.

L'**offre commerciale** a également continué de se renouveler à YUL en cours d'année, avec l'ouverture de nouveaux restaurants, dont le Café Livia, offrant un menu axé sur la santé et d'un tout nouveau comptoir Hurley's, tous deux situés en zone internationale. Du côté domestique, un tout nouveau magasin Hatley a ouvert ses portes, avec une sélection de vêtements de jour pour femmes et enfants, des vêtements de pluie, des maillots de bain et des pyjamas aux imprimés colorés.

Relativement au transport au sol, une entente avec Precise ParkLink mène à des changements quant aux parcs de stationnement alors que le paiement pour l'utilisation de ceux-ci devient notamment accessible via appareil mobile. ADM a commencé cette relation d'affaires en 2014 et a confié à la compagnie en 2022 la gestion des parcs de stationnement, de la répartition des services taxis, des limousines et des autobus nolisés sur les débarcadères à l'aéroport, ainsi que de l'assistance client dans les stationnements et services de transport.

Finalement, après une interruption de deux ans, les voyageurs peuvent de nouveau recourir aux services de voiturier à YUL.

Accessibilité des services

ADM est soucieuse d'offrir des services équitables et des installations aéroportuaires adaptées afin que tous puissent y accéder. En 2022, ADM a ainsi continué son travail auprès de la communauté aéroportuaire et de ses partenaires en termes d'accessibilité tout en se conformant au Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées de l'Office des transports du Canada.

Plus précisément, ADM a donc :

- Participé à un projet de recherche de l'Institut de recherche LIFE de l'Université d'Ottawa sur le transport aérien et les passagers atteints de troubles cognitifs ou de démence.
- Poursuivi sa collaboration avec Kéroul pour la formation de son personnel, ainsi que ses fournisseurs de service.
- Continué de siéger au groupe de travail sur l'accessibilité du Conseil des aéroports du Canada.
- Participé aux consultations de l'Office des transports du Canada dans le cadre de leurs démarches visant la protection et la promotion des droits des passagers handicapés.
- Préparé l'entrée en vigueur de nouvelles obligations réglementaires, découlant notamment du Règlement canadien sur l'accessibilité et du Règlement sur l'établissement des plans et des rapports en matière de transports accessibles. Il s'agit alors pour ADM de mettre en place des mécanismes permettant de reconnaître et d'éliminer les obstacles, en plus de prévenir de nouveaux obstacles dans les domaines prioritaires, tels que les services, l'équipement et les infrastructures, la communication, le contrôle de sûreté et le contrôle frontalier. Ces nouvelles obligations entreront en vigueur plus précisément en juin 2023.
- Commencé les démarches afin d'obtenir l'accréditation de l'Airports Council International (ACI) en matière d'accessibilité.

DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER

Encore en 2022, les occasions de développement ont été nombreuses à YMX et l'année a été riche en projets divers avec notamment plus de 1,2 million de pieds carrés de terrains développés sur lesquels quatre nouveaux bâtiments ont été construits, représentant plus de 500 000 pieds carrés. Les nouveaux bâtiments, appelés YMX 1, 2, 3 et 4, sont ainsi la propriété d'ADM, en partenariat avec les sociétés Edifis et Syscomax. De cette façon, ADM a su tirer profit des conditions favorables du marché afin de permettre à son Aérocity de consolider sa position de pôle aéronautique international tout en sécurisant ses revenus non aéronautiques.

Les travaux de prolongement de la rue Irénée-Vachon, en partenariat avec la Ville de Mirabel, ont également été parachevés en 2022. Les travaux du premier tronçon de la nouvelle rue Georges-Louis-Vézine ont, quant à eux, débuté en 2022 et se poursuivront en 2023. La construction de ce nouvel accès routier permettra ainsi d'atteindre la portion ouest du territoire via le chemin Saint-Simon.

La présence d'Airbus sur le site de YMX continue aussi de générer de nombreuses retombées positives pour l'industrie avec entre autres l'importante augmentation de la production de l'Airbus A220. De son côté, Lion Électrique a poursuivi et terminé la construction de sa nouvelle usine de batteries sur le site aéroportuaire. D'ailleurs, une toute première production de blocs-batteries au lithium-ion y a été produite dans son usine de fabrication, permettant ainsi à YMX de se positionner encore plus avantageusement dans le développement de la filière de l'électrification des transports.

Finalement, deux locataires présents sur le site de YMX, Blondel et Transit Nord-Plus, ont aussi annoncé leur fusion, signe du renforcement et de la consolidation de la chaîne logistique d'approvisionnement des différents partenaires sur le site de YMX.



Photo: Caroline Perron photographies





Exploitation aéroportuaire

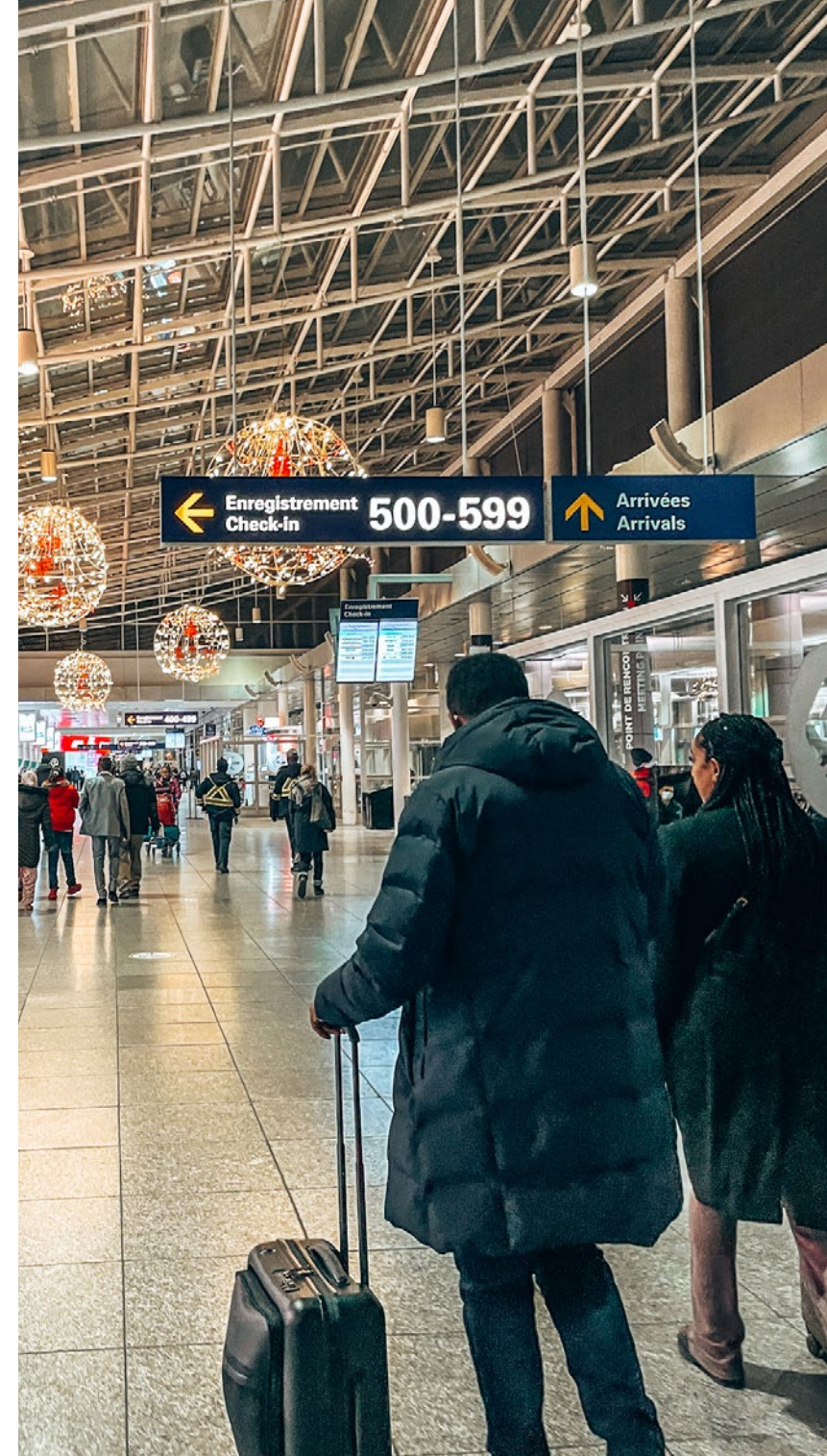
TRAFIC DE PASSAGERS

Alors que l'année 2022 a démarré au ralenti avec l'émergence du variant Omicron, le mois de mars a cependant marqué le début d'une importante reprise des activités aériennes à YUL où un million de passagers a été accueilli, une première depuis le début de la pandémie. Dès le premier trimestre, le trafic de passagers va en effet croître de façon significative, avec notamment l'assouplissement des mesures sanitaires aux frontières. Les voyageurs retrouvent le goût de prendre l'avion et YUL amorce alors sa relance et reprend pleinement son rôle de plaque tournante majeure du trafic aérien international.

En 2022, ce sont près de 16 millions de passagers qui sont passés par YUL, soit une hausse marquée par rapport aux 5,2 millions de passagers enregistrés en 2021. La reprise du trafic s'est accélérée tout au long de l'année, les deux derniers trimestres atteignant respectivement 89,4% et 94,7% du niveau de 2019. Globalement, l'année se termine à 78,7% de l'achalandage enregistré au cours de cette même année, qui demeure celle de référence pour ADM.

	2022	2021	2019	Variation 2022-2021	% de 2019
1 ^{er} trimestre	2 244 165	436 069	4 677 459	414,6%	48,0%
2 ^e trimestre	3 997 362	475 364	5 010 242	740,9%	79,8%
3 ^e trimestre	5 407 711	1 979 373	6 046 763	173,2%	89,4%
4 ^e trimestre	4 331 432	2 310 885	4 572 072	87,4%	94,7%
TOTAL	15 980 670	5 201 691	20 306 536	207,2%	78,7%

C'est le secteur international qui a connu la relance la plus robuste, retrouvant 82,6% du niveau de trafic pré-pandémie, tandis que le transfrontalier termine l'année à 76,8% et que celui des vols domestiques enregistre 75,3% du trafic de 2019. Comparativement à 2021, les trois secteurs ont connu des hausses impressionnantes de l'ordre de 273,1%, de 305,3% et de 121,6%, respectivement.



SERVICES ET MOUVEMENTS AÉRIENS

La relance des activités au cours de l'année 2022 s'est traduite par une consolidation de l'offre de service sur tous les segments, comparativement à 2021.

Air Canada a en effet continué d'enrichir sa desserte en ajoutant des liens directs vers des destinations comme Gander, à Terre-Neuve-et-Labrador, ainsi que San Diego, Nashville et Seattle au transfrontalier. Le lancement d'une liaison vers Milan, la reprise de la route Montréal-Tokyo (Narita) et la bonification globale de l'offre de sièges du transporteur vers l'international auront d'ailleurs pour leur part contribué à la bonne performance du secteur.

De son côté, Air Transat a ajouté Los Angeles et San Francisco à sa desserte transfrontalière, en plus de reprendre plusieurs destinations populaires à l'international, qui étaient desservies en 2019. De plus, l'aéroport a pu accueillir à nouveau certaines compagnies aériennes qui avaient dû cesser leurs activités habituelles durant la pandémie, notamment Corsair, Icelandair et SATA Internacional. Soulignons également la diversification de l'offre de Flair Airlines dans le segment domestique avec l'ajout de nouvelles routes.

Au total, ce sont 34 transporteurs qui ont opéré à YUL en 2022, comparativement à 31 en 2021 et à 35 en 2019.

Au cours de l'année, un total global de 148 destinations régulières et saisonnières, soit 81 à l'international, 32 aux États-Unis et 35 au Canada, ont été offertes au départ de YUL. À titre comparatif, 152 liaisons directes avaient été accueillies en 2019 à Montréal-Trudeau.

Quant aux mouvements d'aéronefs de passagers commerciaux à YUL, une hausse de 128,1% a été observée par rapport à 2021, ce qui aura permis d'atteindre 71,8% du niveau de 2019.



En fin d'année, un total global de

148 destinations régulières et saisonnières

Transporteurs qui ont opéré à YUL en 2022



34

comparativement à 31 en 2021 et à 35 en 2019

Mouvements d'aéronefs de passagers commerciaux à YUL

▲ une hausse de

128,1%

par rapport à 2021



FRET AÉRIEN

L'augmentation du nombre de vols à destination de YUL par rapport à 2021 a entraîné une hausse de la capacité disponible pour le transport du fret et a entraîné une croissance de l'activité cargo par rapport à l'année précédente. En contrepartie, la capacité bonifiée observée à YUL a eu notamment une conséquence directe sur le volume ayant transité du côté de YMX, qui est en baisse par rapport à 2021.

VOLUME DE FRET AYANT TRANSITÉ PAR LES SITES AÉROPORTUAIRES

	2022	2021	2019	Variation 2022-2021	% de 2019
YMX	87 746	104 160	102 885	-15,8%	85,3%
YUL	123 861	88 048	130 278	+40,7%	95,1%
TOTAL	211 607	192 208	233 163	+10,1%	90,8%



Aéroport International Montréal-Trudeau

YUL Aéroport International Montréal-Trudeau

YUL Montréal-Trudeau International Airport

Rapport de durabilité

Photo: Caroline Perron photographies



Profil d'entreprise

Faits saillants

Message de la direction

Revue des activités

Exploitation aéroportuaire

Analyse par la direction de la situation financière

Rapport sur la gouvernance

Réflexion stratégique 2023-2028

Transparence

États financiers consolidés

Index du contenu GRI

ENGAGEMENT ET VISION D'ADM

En 2022, ADM a affirmé encore plus solidement son désir d'exploiter des sites aéroportuaires de référence, sécuritaires, influents dans leur secteur d'activité et reconnus dans leur communauté pour leurs pratiques durables et leur responsabilité sociale.

De nombreuses initiatives ont été mises en chantier en cours d'année à YUL et à YMX afin, notamment, d'augmenter la qualité des eaux, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, d'assurer une gestion optimale des matières résiduelles, de veiller au bien-être des employés, de promouvoir la santé et la sécurité des personnes et des infrastructures, d'atteindre de hauts standards en matière d'approvisionnement responsable et de générer des retombées positives dans la communauté.

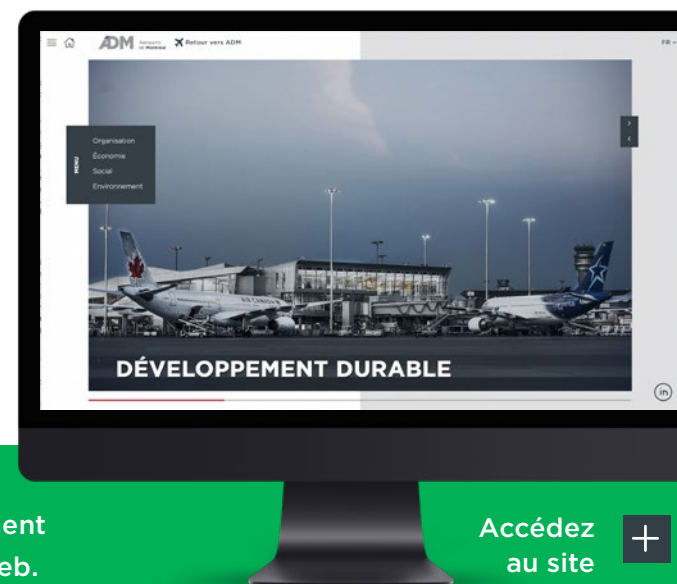
Dans un souci de transparence envers le grand public, ADM a poursuivi son exercice de reddition de compte en publiant un deuxième Rapport de durabilité s'inspirant des normes GRI (Global Reporting Initiative).

Treize thèmes liés 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 dernière mise à jour 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 retenu par défaut dans cette divulgation deux indicateurs spécifiques au secteur des exploitants d'aéroports qui ne sont pas couverts par les thèmes ESG prioritaires relevés.

La démarche de durabilité amorcée chez ADM est en constante évolution. Pour permettre aux équipes internes et à l'écosystème externe d'avoir une vision claire de l'avenir et leur donner envie de s'engager vers une destination commune, l'organisation a travaillé en 2022 à la conception de son tout premier Plan de durabilité. Facilement consultable [en ligne](#), celui-ci permet d'établir un fil conducteur stratégique et opérationnel entre la vision d'ADM, son [Engagement en matière de développement durable](#) ainsi que ses différents plans d'action. Véritable outil de référence, ce plan aura été élaboré à partir d'une

démarche reposant sur un cadre stratégique défini en fonction des risques et opportunités auxquels est exposée ADM et des attentes de ses parties prenantes. L'organisation s'est aussi appuyée sur les objectifs de développement durable des Nations unies (ODD) pour mener à bien la version 1.0 de ce plan.



Afin de broser un portrait complet de sa performance sur la voie de la durabilité, ADM met à jour annuellement sa plateforme d'indicateurs en matière de développement durable, accessible au grand public via son site Web.

Accédez
au site



PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Qualité des eaux

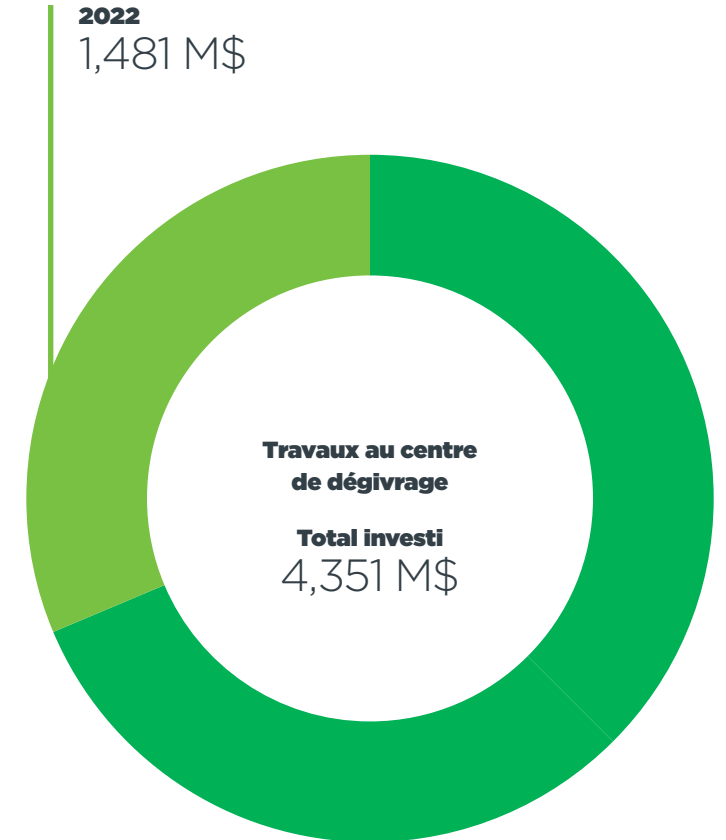
ADM s'assure d'effectuer une saine gestion des eaux avec des mesures préventives qui sont en place, tant à YUL qu'à YMX, et qui protègent les cours d'eau des activités à risque. Chaque site possède ainsi un centre spécifique aux opérations de dégivrage des aéronefs en plus des séparateurs d'hydrocarbures, 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, les actions sont immédiatement prises afin de faire cesser ces derniers, de récupérer et de rétablir les lieux affectés.

Au cours des dernières années, ADM a exécuté des travaux à son centre de dégivrage de YMX, situé dans le bassin versant du ruisseau Lecompte, sur son site. Au total, 4,351 M\$ ont été investis, dont 1,481 M\$ en 2022. Les derniers travaux réalisés ont consisté à reconstruire un puisard, à procéder au gainage d'une conduite pluviale, à remplacer des rainures drainantes par des caniveaux et à mettre à niveau et à ajouter divers contrôles pour la gestion des eaux glycolées. Des réservoirs de stockage temporaire des dégivrants usés ont également été ajoutés sur le site par Aéro Mag, l'exploitant du centre.

Un suivi de la qualité de l'eau est aussi réalisé régulièrement pour chacun des trois 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.

Puisque des aires d'entraînement des pompiers aéroportuaires ont été érigées à YMX entre 1976 et 2011 et que la mousse extinctrice utilisée dans les aéroports canadiens qui était homologuée et exigée par Transports Canada contenait des composés perfluorés qualifiés aujourd'hui de contaminants d'intérêt émergent, ADM accorde une attention toute particulière à la qualité des eaux souterraines sur son site aéroportuaire. Un programme de surveillance des eaux et des sols réalisé par des experts indépendants a d'ailleurs été mis en place en 2010. En 2019, ADM a entrepris des travaux de réhabilitation du secteur. Les installations de la phase 1 du projet (la barrière hydraulique et le bâtiment pour le traitement des sols et des eaux souterraines contaminés aux perfluorés) ont été mises en service en février 2022. Elles servent à pomper l'eau souterraine et à la traiter afin d'éliminer les composés perfluorés qui pourraient s'y trouver. La qualité de l'eau traitée y est testée régulièrement. À ce jour, aucune présence de contaminants n'a été détectée dans les échantillons prélevés après le traitement.



Émissions de gaz à effet de serre

ADM possède aujourd'hui le bilan d'émission de gaz à effet de serre le plus sobre des grands aéroports canadiens grâce à la mise en place de mesures d'efficacité énergétique et au faible bilan carbone de l'hydroélectricité. Tout au long de l'année, ADM a en effet engagé une panoplie d'initiatives pour décarboner ses sites et atteindre les ambitieuses cibles qu'elle s'est fixées et qui sont détaillées dans son [Plan de durabilité 1.0](#).

Parmi celles-ci, notons :

- L'utilisation 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 2022, ce sont un peu plus de 115 000 m³ de GNR qui ont été achetés.
- La poursuite de sa 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.
- La signature d'un contrat avec la Société de financement et d'accompagnement en performance énergétique (SOFIAC), qui s'est officialisée à l'été 2022. Ce partenariat permettra ainsi le développement de plusieurs projets d'envergure en lien avec l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de GES sur les sites de YUL et de YMX. Suite à la signature, les appels de propositions ont démarré et des rencontres d'information et des visites ont été organisées pour les soumissionnaires.

- L'ajout d'une séquence de contrôle d'économie d'énergie pour l'opération des chauffe-eau électriques CE-173 et CE-174 pendant la nuit. Ces chauffe-eau desservent le système principal d'eau chaude domestique de YUL.
- La vérification des systèmes de ventilation, ciblés par un projet d'optimisation, qui a démontré que 65% des paramètres clés des systèmes étaient restés correctement ajustés, ce qui assure le meilleur fonctionnement possible des systèmes de ventilation. Les correctifs nécessaires ont été apportés par le personnel d'ADM sur les paramètres ayant dévié de leurs cibles. Ce type de projet permet ainsi une utilisation plus efficace des systèmes de ventilation qui entraîne alors une économie d'énergie et de gaz naturel.
- 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 leurs ouvertures lors de moments opportuns de la journée.
 - ADM a aussi revu l'éclairage intérieur de l'aérogare afin d'identifier et de reprogrammer les lumières périphériques qui ne sont pas soumises à un horaire variable et qui s'ajustent avec l'ouverture des rideaux et la luminosité extérieure.
 - La transition de l'éclairage intérieur vers des appareils d'éclairage au DEL s'est poursuivie en 2022.
- L'amélioration de l'efficacité des systèmes de ventilation de l'aérogare a été amorcée avec une démarche exploratoire innovante qui met à contribution des systèmes faisant appel à l'intelligence artificielle.

- Le remplacement des luminaires extérieurs par des appareils d'éclairage au DEL, dans le cadre du projet de remplacement des soffites au secteur des départs transfrontaliers. ADM en a aussi profité pour procéder au démantèlement du système de chauffage à l'eau chaude de cet entre-plafond qui fonctionnait partiellement au gaz naturel puisqu'il n'était plus nécessaire.

En 2022, ADM a élaboré sa feuille de route zéro émission nette et elle a revu son Plan directeur en énergie. Tous deux considèrent les objectifs de développement durable qu'ADM s'est fixés, les besoins en matière de développement des installations, ainsi que la vision de l'approvisionnement énergétique pour YUL et YMX.

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.

ADM est également membre du Conseil canadien de carburants d'aviation durables (C-SAF) ainsi que du consortium SAF+, qui travaille à mettre sur le marché une alternative au kérosène fossile à faible teneur en carbone offrant une réduction de 80% des émissions de GES sur le cycle de vie. Le consortium prévoit que la mise en opération d'une usine d'une capacité de 30 millions de litres pourrait devenir réalité en 2025-2026.



Gestion des matières résiduelles

En 2022, ADM a poursuivi ses efforts de collecte des matières recyclables et compostables à YUL et à YMX. Plus précisément, elle a :

- Procédé à l'achat de 250 nouveaux îlots de tri à trois voies (matières recyclables, matières organiques et matières destinées à l'enfouissement). Ces bacs ont été installés à l'intérieur et à l'extérieur de l'aérogare de YUL.
- Déployé près de 16 850 heures de tri dans les salles des compacteurs dans le but d'améliorer la performance du tri à la source.
- Effectué des dons à de multiples organismes, tels que 36 200 kg de denrées alimentaires, 26 500 kg de produits d'hygiène, 2 000 kg de vêtements, 65 items de mobilier de bureau et 44 accessoires de bureau au Chaînon, en plus de 5 200 kg d'équipements informatiques à Insertech.
- Poursuivi son programme de récupération des équipements de protection individuelle (EPI) pour valorisation, récoltant 9 000 kg de cette catégorie de matière.

Ces initiatives ont été rendues possibles en partie grâce à une subvention octroyée par Recyc-Québec, en vertu d'un appel de propositions pour soutenir des projets visant la réduction, la récupération et le recyclage des matières organiques du secteur des industries, des commerces et des institutions. Malgré tout, en 2022, ADM n'a pas été en mesure de maintenir le taux de diversion atteint en 2021. Cette situation s'explique d'une part par la pénurie de main-d'œuvre qui a eu pour effet de limiter le nombre d'heures de fonctionnement des salles de tri et d'autre part, par l'augmentation de l'achalandage de l'aérogare, augmentant ainsi le volume des matières résiduelles générées.

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. Ainsi, à l'automne 2022, ADM a émis une directive pour encadrer dès 2023 l'utilisation d'articles à usage unique dans l'aérogare à YUL. Cette directive favorise avant tout l'utilisation d'articles réutilisables et, lorsqu'impossible, elle exige la distribution d'articles compostables en fibre. L'objectif est de simplifier le tri pour les passagers, de réduire la contamination des matières recyclables et de maximiser les collectes de matières organiques. Il s'agit d'un virage important pour les concessionnaires de l'aérogare. ADM les a ainsi accompagnés en effectuant un inventaire des produits de remplacement disponibles et en validant le choix des articles de remplacement. La mise en œuvre de cette directive est prévue en 2023.

Afin de s'assurer de l'adhésion de la communauté au programme de gestion des matières résiduelles, ADM a aussi organisé les séances de sensibilisation suivantes :

- Une séance d'information destinée aux concessionnaires sur la nouvelle directive des contenants à usage unique.
- Des kiosques d'information destinés aux employés d'ADM concernant le tri à la source.

En 2022, ADM a également entrepris un exercice d'analyse comparative pour la gestion de ses matières résiduelles et un mandat a été octroyé à un consultant pour étudier les technologies disponibles sur le marché afin d'améliorer sa performance.



250 nouveaux îlots de tri à trois voies
matières recyclables
matières organiques
matières destinées à l'enfouissement

16 850 heures de tri 

dans les salles des compacteurs
dans le but d'améliorer la
performance du tri à la source

Dons à de multiples organismes

26 500 kg
de produits d'hygiène
2 000 kg
de vêtements au Chaînon
5 200 kg
d'équipements informatiques
à Insertech

Accès terrestre, intermodalité et connectivité

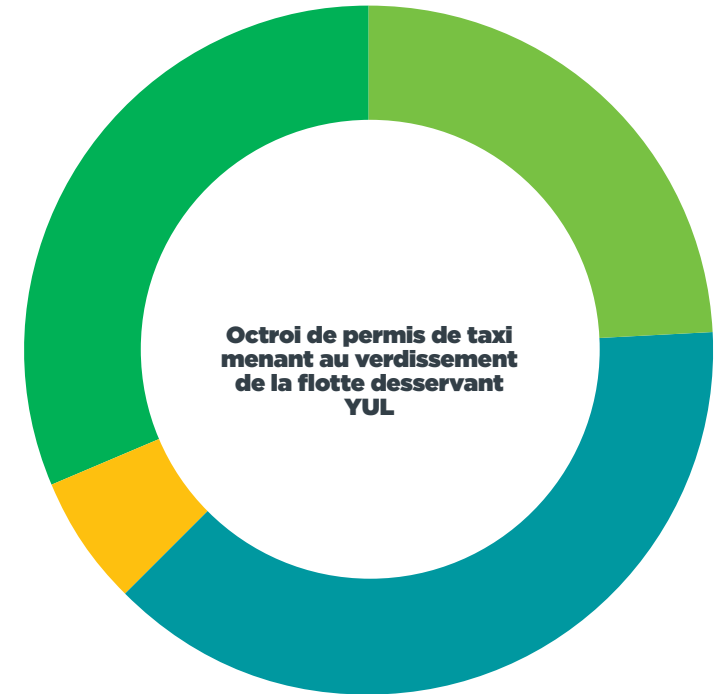
En termes de transport collectif et durable, plusieurs mesures ont été développées pour encourager les passagers et les employés de la communauté aéroportuaire de YUL à utiliser des modes de transport plus écologiques. ADM s'est ainsi assurée en 2022 de maintenir une offre variée à YUL, afin de répondre à la reprise des activités aéroportuaires tout en permettant à la communauté de réduire son empreinte environnementale. Une panoplie de services sont d'ailleurs accessibles à cet effet, dont les circuits d'autobus 747, 204, 209 et 460 de la STM, l'autopartage, ainsi que les navettes privées.

En cours d'année, ADM a également mis en place des mesures afin d'améliorer la connectivité durable de ses sites aéroportuaires avec, entre autres :

- Le lancement d'un appel d'offres pour l'octroi de permis de taxi menant au verdissement de la flotte desservant YUL. Celle-ci est donc depuis composée de 97 véhicules 100% électriques, de 153 véhicules hybrides branchables ou hybrides non branchables et de 125 minifourgonnettes dont 10 sont des véhicules écoénergétiques et 25, des taxis adaptés pour la clientèle à mobilité réduite.
- La mobilisation du chantier et le démarrage des travaux pour la construction de la station YUL-Montréal-Trudeau, qui sera connectée au réseau du REM. ADM s'est engagée à terminer sa portion du projet au printemps 2026. CDQP-Infra a d'ailleurs annoncé que la mise en service de l'antenne se ferait en 2027, ce qui viendra bonifier l'intermodalité de YUL et permettra aux usagers de rejoindre le centre-ville en une vingtaine de minutes.

- L'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques sur le site de YMX, à proximité du nouveau bâtiment de l'usine de batteries exploitée par Lion électrique. Au total, huit bornes peuvent être utilisées par les employés, douze sont mises à la disposition du centre d'innovation et une quinzaine pour les prototypes. De nouvelles bornes de recharge seront aussi installées dans les stationnements des bâtiments des hangars locatifs YMX1, YMX2, YMX3 et YMX4. Par ailleurs, un projet est présentement en cours pour l'installation de bornes de recharge électrique dans le stationnement du Centre de service de YMX pour les véhicules de services d'entretien.

Au chapitre des partenariats, ADM adhère 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 raison des enjeux d'approvisionnement, le nombre de véhicules électriques est cependant resté stable en 2022. Ainsi, 12 des 79 véhicules que compte son parc sont électriques ou hybrides branchables.



125
minifourgonnettes,
dont 10 sont des véhicules
écoénergétiques

97
véhicules
100 %
électriques

25
taxis adaptés
pour la clientèle à
mobilité réduite

153
véhicules hybrides
branchables
ou hybrides
non branchables

Biodiversité et verdissement

ADM a poursuivi ses travaux au Parc écologique des Sources en y aménageant à l'automne 2022 des jardins d'asclépiades et d'arbustes. Plusieurs espèces d'asclépiades ont alors été utilisées durant ce projet afin de déterminer celles qui seraient les plus adaptées au milieu. Au total, ce sont 205 plants d'asclépiades incarnates (125) et communes (80) qui ont été plantés. Des semences d'asclépiades incarnates, communes et tubéreuses ont été semées sur plusieurs petites parcelles du terrain, représentant au total une superficie d'environ 135 m². Des arbustes indigènes ont également été plantés dans ce secteur. L'objectif de cette plantation, réalisée en collaboration avec la coopérative de solidarité Polliflora, est d'offrir des ressources pour les pollinisateurs sauvages, plus particulièrement le monarque, contribuant ainsi à améliorer la biodiversité du parc.

ADM a également bonifié ses installations du côté ville à YUL en procédant à la plantation de 106 arbres, tels que l'arbre aux quarante écus, le févier d'Amérique, l'érable de l'Amur, le maackia de l'Amur, l'épinette du Colorado et le pin noir. Ces ajouts sont visibles au parc Jacques-de-Lesseps, le long de la rue English, mais également le long de l'autoroute 520 en bordure des stationnements Aloft, Aeroparc A1 et P11 et ont été réalisés avec l'aide de la SOVERDI et du GRAME.

En 2022, ADM a aussi entrepris différentes initiatives sur ses sites, avec :

- La réalisation d'une étude écologique ainsi que d'un plan de gestion et de mise en valeur du capital naturel de tout le secteur nord à YMX. Ce plan a pour but d'établir la base des connaissances nécessaires à l'analyse environnementale afin d'identifier de bonnes pratiques de gestion des milieux naturels et d'orienter l'aménagement durable du territoire.
- Des essais pilotes de contrôle des orthoptères, soit les criquets, les sauterelles et les grillons, à YUL avec des nématodes et de la terre de diatomée. Les orthoptères sont un type d'insectes qui attirent les oiseaux. Leur présence à l'aéroport augmente donc le risque pour les impacts d'oiseaux avec les aéronefs. Le résultat de l'essai pilote a cependant été non concluant et il ne sera donc pas reconduit.
- La préservation d'un boisé sur le site de Lion Électrique à YMX.



Mentionnons également qu'ADM exige qu'un minimum de couvert végétal soit préservé sur les terrains développés dans le cadre de projets de partenaires à YUL et à YMX. Son objectif est établi à un maintien de 25 % de la canopée sur la superficie du site, en excluant celle qui est occupée par les bâtiments.



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 strictes 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 2022, ADM a ainsi :

- Évalué 44 demandes de permis pour des projets réalisés par ses locataires.
- Procédé à l'évaluation environnementale de neuf projets assujettis à la Loi sur l'évaluation d'impact (LEI), dont six à YMX et trois à YUL.
- Inscrit tous les projets assujettis au Registre canadien d'évaluation d'impact.

Mentionnons que des études écologiques sont réalisées pour les projets dont l'implantation vise un lieu non développé d'un des sites aéroportuaires, dans le but de répertorier la présence d'espèces à statut, de milieux humides, d'oiseaux migrateurs, ou tout autre enjeu environnemental et 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. Par exemple, une plantation de trilles blancs et de sanguinaires du Canada a été réalisée en 2022 dans le cadre du projet d'agrandissement de l'usine de STELIA Aerospace à YMX.



Prix et reconnaissances

- Renouvellement de la certification **ISO 14001** pour le système de gestion environnementale d'ADM relatif aux activités de YUL et de YMX. La certification est valable pour une durée de trois ans et un audit de maintien est prévu en 2023 et en 2024.
- Renouvellement pour YUL de la certification **Airport Carbon Accreditation** niveau Optimisation, un programme mené par Airport Council international (ACI) qui évalue les démarches entreprises par les aéroports afin de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre.
- Renouvellement pour le siège social d'ADM de la désignation **Lieu de travail équitable** pour l'année 2022.
- Prix *Atteinte de la cible GES* catégorie platine – réduction entre 20% et 50% et Prix *Amélioration de la performance énergétique dans la catégorie Service aux consommateurs* dans le cadre du Défi énergie en immobilier 2.0, une initiative de BOMA Québec.



RESPONSABILITÉ SOCIALE

Capital humain

Après plus de deux ans de restrictions, marquées par une réduction massive des effectifs et une pression constante sur les ressources demeurées en place, la dernière année en aura été une de reconstruction pour la grande famille ADM.

Devant une réalité de travail en constante évolution, l'équipe du Capital humain a dû multiplier les efforts en 2022 afin de continuer à attirer des talents chez ADM et surtout, à mettre en place des mécanismes de rétention forts et efficaces afin de conserver sa main-d'œuvre qualifiée bien en place. Flexibilité, adaptabilité et créativité ont assurément été les mots d'ordre au cœur des actions mises de l'avant en ce sens.

Malgré la pénurie qui s'est fait sentir dans toutes les industries et les difficultés de recrutement qui y sont associées, l'attrait du milieu aéroportuaire est demeuré toujours aussi grand, ce qui aura permis à ADM d'accueillir dans ses rangs de nombreux nouveaux visages qui sont venus bonifier et solidifier l'expertise présente parmi les forces vives de l'organisation.

Gestion et acquisition des talents

Avec la relance des activités aéroportuaires qui a eu pour effet d'accélérer la demande en main-d'œuvre au sein d'ADM, l'équipe responsable de l'acquisition de talents a dû augmenter la cadence en 2022. Au total, ce sont 189 postes qui auront été pourvus.

Afin de soutenir cette activité intense, plusieurs initiatives ont été lancées. Ces stratégies visaient non seulement à combler les besoins, mais aussi à viser des profils qui répondaient aux valeurs mises de l'avant par ADM dans l'optique d'assurer la pérennité des recrutements.

La création d'une proposition valeur employé (PVE) a été finalisée à l'automne, permettant de mieux cibler les activités d'attraction et les communications à établir autour des quatre piliers définis pour ADM : ses clients, son milieu unique, ses talents et sa communauté. Des outils d'attraction ont ainsi pu être développés autour du concept moteur « Né.e pour ADM ». Une stratégie d'attraction sur les médias sociaux a aussi pu être revue en ce sens, notamment avec la bonification de la page Vie d'entreprise sur LinkedIn, l'adaptation des descriptions de postes aux nouvelles tendances, la création d'outils mettant de l'avant les conditions d'emploi attrayantes offertes chez ADM et le déploiement de nouvelles campagnes promotionnelles sur différents réseaux sociaux et médias.

Par ailleurs, l'organisation a participé à diverses foires d'emploi organisées par le Festival aéronautique VOLARIA à Mirabel, la Chambre de commerce du Montréal Métropolitain, AéroMontréal, PMI (Project Management Institute), en plus de consolider des partenariats avec diverses écoles et universités (Polytechnique, ÉTS, HEC, etc.). ADM a également revu son programme de référencement afin de le rendre plus compétitif et adapté aux réalités actuelles du marché des talents au Québec.

Le processus d'accueil et d'intégration de nouveaux employés a aussi été amélioré et adapté à la nouvelle réalité de travail en mode hybride. En 2022, l'accent aura été mis sur une plus grande agilité afin de créer de la fluidité dans ce processus. Pour ce faire, quatre nouvelles capsules d'accueil ont été créées avec la collaboration précieuse de gestionnaires et d'employés afin de permettre aux nouvelles recrues de saisir rapidement toute l'envergure et la complexité unique du travail au sein des sites de

YUL et de YMX. L'ajout d'un nouveau module à la plateforme *SuccessFactors* a été fait afin de rehausser les fonctionnalités technologiques et rendre le processus encore plus dynamique en fonction des besoins uniques de chaque équipe et de chaque talent. De plus, les programmes de diversité, d'équité et d'inclusion ont commencé leur transformation afin de faciliter l'arrivée de nouveaux talents provenant d'horizons variés, concrétisant ainsi l'engagement d'ADM d'améliorer davantage la représentativité au sein de l'organisation et de mettre l'accent sur ses valeurs d'ouverture.

Un nouveau programme de développement des compétences portant le nom d'Académie ADM a aussi été conçu en fin d'année, soutenant ainsi autant les initiatives d'accueil et d'intégration que la mobilité interne des employés à plus haut potentiel. Le programme est composé de quatre grands piliers :

- L'accueil des nouveaux employés et gestionnaires;
- Le développement du leadership des employés à haut potentiel et des gestionnaires;
- La formation à la carte en fonction des plans de développement individuels des employés;
- La formation réglementaire obligatoire.

Finalement, un projet pilote pour faciliter l'intégration des nouveaux gestionnaires en mode hybride a été lancé avec le programme Tout à gagner. Ce programme sera personnalisé en 2023 et s'intégrera à une nouvelle offre de développement du leadership pour l'ensemble des gestionnaires.



Relations de travail

L'année 2022 aura été marquée par le renouvellement de deux conventions collectives permettant à ADM d'assurer une paix industrielle pour les prochaines années.

La convention collective de l'Unité des employés administratifs, professionnels et du soutien administratif représentée par l'AFPC, échue depuis le 19 décembre 2021 a été renouvelée pour une durée de quatre ans et viendra à échéance le 19 décembre 2025. Cette convention s'avère non seulement compétitive, mais permet également aux employés professionnels de bénéficier de davantage de latitude pour leur avancement et développement professionnel. Cette convention collective met de l'avant les possibilités de dépassement, ce qui s'avère non traditionnel dans un cadre de convention collective habituel.

Suivant un processus de négociation raisonnée, basé sur des discussions transparentes quant aux besoins et intérêts des deux parties, la convention collective des employé-e-s des Aéroports de Montréal échue depuis le 31 mars 2022 a quant à elle été renouvelée en six mois pour une durée de six ans et viendra donc à échéance le 31 mars 2028. Il s'agit d'une première expérience complète de renouvellement de convention collective pour ADM et cette unité, lors de laquelle des échanges ouverts et sincères ont permis un succès inattendu.

Les négociations avec l'Unité des pompiers débutées à l'automne 2021 se sont poursuivies en 2022 sans permettre le renouvellement d'une convention collective à ce jour. Le processus suivra son cours en 2023.



Photo : Frédérique Ménard-Aubin



Santé globale

Les années de pandémie ont eu comme effet de rappeler à chacun l'importance de se soucier de sa propre santé, physique et mentale, ainsi que de celle des gens qui nous sont chers. Dans un effort visant à permettre aux employés d'ADM de bonifier leur coffre à outils personnel et de façon à mettre davantage de ressources à leur disposition, l'organisation a procédé en 2022 à une revue complète de son offre de services de santé.

Dialogue

La plateforme de santé intégrée Dialogue est devenue accessible à tous au printemps 2022. Chef de file dans son secteur, Dialogue combine la plus grande équipe de soins virtuels au Canada avec une technologie exclusive pour offrir une prestation de services hors pair pour ses usagers. Avec cet investissement, ADM a voulu démontrer qu'elle place au cœur de ses stratégies la santé et le mieux-être de ses employés, tout comme celui de leur famille.

Parmi les services offerts, notons :

- Les soins virtuels de santé (télémédecine);
- Un programme de santé mentale;
- Un programme d'aide aux employés et à la famille (PAEF).

Programme Équilibre

ADM a relancé au début septembre son programme Équilibre, qui a comme objectif de contribuer à la santé globale de ses équipes, en offrant des outils, des conseils et des événements qui améliorent leur bien-être, qu'il s'agisse de santé mentale, physique, financière, sociale ou de sécurité au travail.

En 2022, outre des conférences offertes aux employés sur les thèmes de la nutrition et la psychologie du sport avec des experts réputés, le programme Équilibre a également mené une campagne afin de mettre en lumière l'importance de la santé des hommes en s'associant au mouvement Movember. Sous le thème « Peu importe la MO, elle sauve un BRO », l'organisation a encouragé ses employés à se faire pousser la moustache tout au long du mois de novembre et à amasser des fonds pour la cause. Les miroirs des blocs sanitaires du siège social et de l'ensemble des espaces de travail des employés d'ADM de YUL et de YMX ont été décorés du guide de la moustache parfaite, et de l'information sur le cancer de la prostate a été partagée tout au long du mois.

Grâce à un dévouement et un taux de participation exceptionnel, ce sont plus de 23 000\$ qui ont été remis à Movember Canada par ADM et ses employés participants. En 2023, une cause différente chaque mois sera mise de l'avant sous la forme d'activités de sensibilisation dans le cadre de ce programme.



Conciliation travail-vie-famille

L'importance que revêt une organisation adéquate des enjeux de conciliation travail-vie-famille pour les employés a également continué d'être un point au cœur des préoccupations d'ADM en tant qu'employeur. La formule de travail hybride aura procuré une certaine flexibilité très appréciée chez les employés admissibles, alors que les places réservées en priorité aux enfants d'employés travaillant sur les sites aéroportuaires à la garderie Aéropuce de YUL et au CPE Le Petit Équipage de YMX auront eu comme effet de faciliter le retour au travail des jeunes parents.

Santé et sécurité au travail

La santé et sécurité au travail est au cœur des préoccupations d'ADM. Assurer un milieu de travail sécuritaire non seulement pour ses employés, mais également pour les usagers de ses sites aura d'ailleurs guidé ses interventions tout au long de cette année.

Avec le retour à la normale des activités – dans un environnement toutefois différent avec l'arrivée du télétravail, la redéfinition des espaces bureaux et la venue de nouveaux joueurs au sein de la communauté aéroportuaire, ADM a jugé nécessaire de revoir l'ensemble de ses programmes de prévention des risques. C'est ainsi que tous les comités locaux en santé-sécurité ont mené un exercice complexe afin de revoir l'ensemble des risques présents dans leurs milieux de travail et d'identifier les mesures de mitigation à mettre en place ou à valoriser afin d'éviter tout incident malheureux.

L'arrivée de plusieurs nouveaux employés aura sans aucun doute contribué à mettre la formation en santé et sécurité au cœur des priorités. Ainsi, divers cours en santé et sécurité accessibles via un portail unique ont été offerts aux employés d'ADM par des formateurs accrédités auprès des instances gouvernementales sur une base continue. L'évaluation des besoins quant aux connaissances à acquérir s'effectue en continu afin d'assurer la sécurité de tous. Des processus de rétroaction ont également été mis en place afin d'évaluer la qualité des enseignements reçus.



Photo Keivan Aghayari



Expérience employé

ADM place l'expérience employé et l'engagement au cœur de ses préoccupations, sachant qu'il s'agit de précieux leviers pour attirer et retenir les meilleurs talents, et ainsi, atteindre ses objectifs d'affaires et continuer d'offrir un service hors pair à ses clients. Le contexte de guerre de ressources qui sévit sur le marché du travail confirme l'importance des nombreuses initiatives déployées en 2022 pour rehausser la qualité de l'expérience employé.

Parmi celles-ci, notons :

- La création au sein de la vice-présidence Capital humain, d'une direction Partenariat d'affaires et expérience employé.
- Le recours à l'expertise du cabinet Sept24 qui, par le biais d'un sondage et de groupes de discussion, a pris le pouls des employés au sujet de certaines dimensions clés, soit : la reconnaissance, l'inclusion, la diversité ainsi que l'accueil et l'intégration.
- La reprise de l'investissement dans les activités de développement des compétences des ressources, avec notamment, le lancement d'un parcours de formation en leadership de trois mois, et le déploiement du catalogue de formation SkillsSoft.
- L'actualisation du programme de reconnaissance corporative et des années de service d'ADM. Celui-ci sera dévoilé à l'interne et mis en branle en mars 2023. Déjà, à la fin de 2022, une initiative de reconnaissance par les pairs a été déployée, permettant l'envoi de plus de 200 messages d'appréciation et de reconnaissance à 170 employés.

Malgré l'indice d'engagement élevé et le fort taux de participation enregistré lors du sondage général sur l'expérience employé lancé en fin d'année 2021, ADM n'a pas freiné ses efforts et l'équipe du Capital humain a poursuivi son accompagnement auprès des gestionnaires désireux de pousser leurs réflexions plus loin.

La consolidation du programme de Flexi-travail, ainsi que les initiatives décrites dans les sections Acquisition de talents et Santé globale, contribuent évidemment aux efforts d'amélioration de l'expérience employé.

Par ailleurs, ADM a aussi évalué en 2022 son positionnement quant à l'ensemble de ses conditions de travail afin de s'assurer de demeurer aligné sur la nouvelle réalité du marché au Québec. Des mises à jour ont été effectuées, menant à l'introduction de programmes équitables et flexibles pour tous, en fonction de la réalité des emplois très diversifiés et en misant sur la santé financière de chacun pour contrer les effets de l'inflation. Cela aura permis à ADM de se démarquer et d'être un employeur attrayant, tout en étant économiquement responsable.



170
employés et
employées
reconnus



200+
messages de
reconnaissance
envoyés



40+
personnes ont
explicitement salué
l'initiative

Flexi-travail

Le programme de Flexi-travail a été conçu de manière à refléter la culture d'ADM, à contribuer à la création d'une expérience employé unique et à favoriser la réalisation des stratégies de développement durable.

Malgré la suspension temporaire du programme en raison de l'augmentation du nombre de cas de COVID-19 et afin de respecter les recommandations émises par le gouvernement du Québec, les employés se sont rapidement approprié le nouveau mode hybride d'organisation du travail lorsque la situation sanitaire s'est améliorée au début du mois de mars 2022, et que le feu vert pour un retour au bureau a été donné. Les employés non opérationnels d'ADM ont ainsi pu réintégrer progressivement leur bureau, selon les balises bien définies par l'équipe de gestionnaires et la directive sur le Flexi-travail.

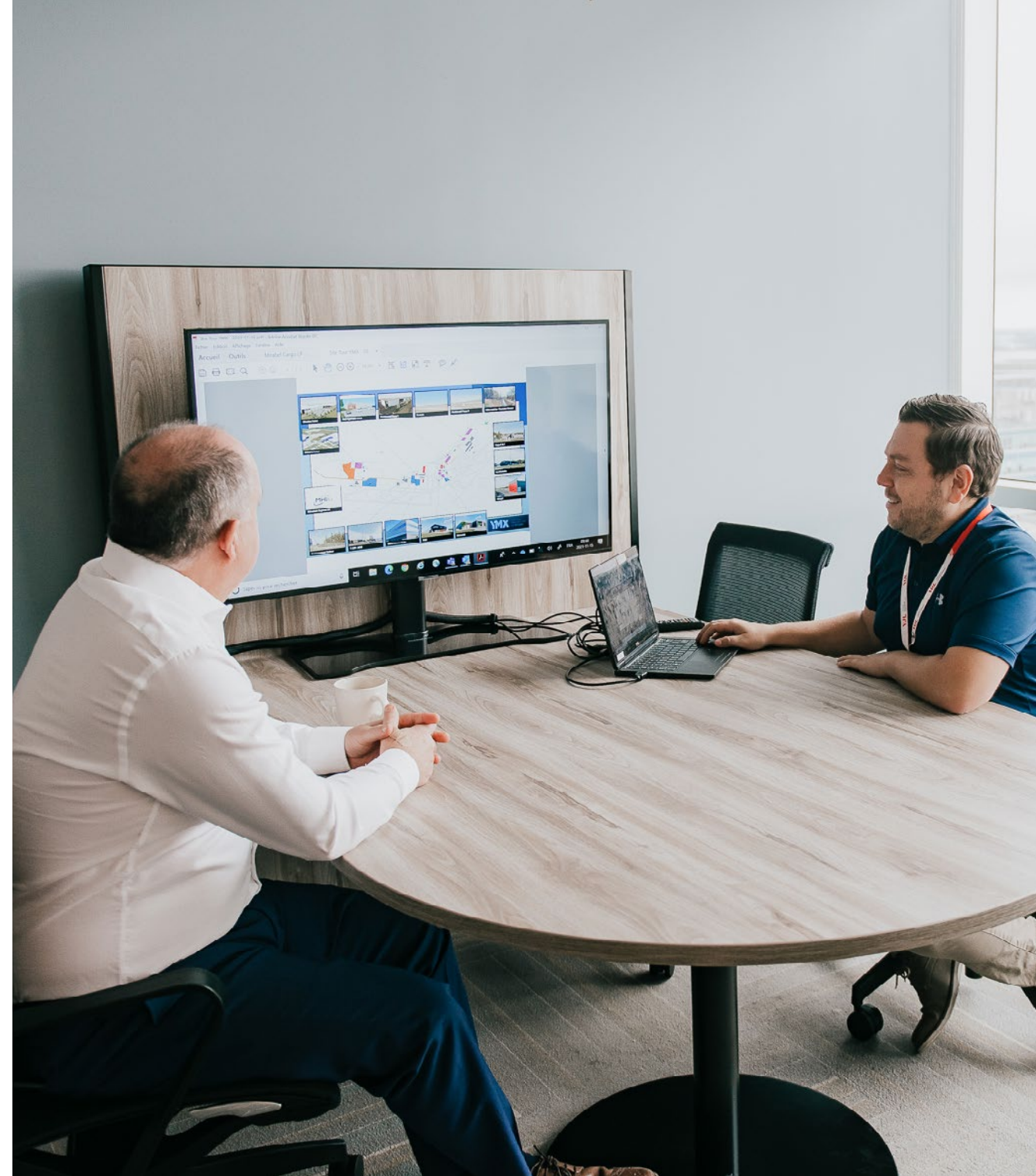
Avec cette nouvelle formule d'organisation du travail, ADM a su s'adapter au goût du jour et favoriser la productivité de ses ressources en leur offrant le meilleur des deux mondes : une plus grande liberté pour planifier leurs tâches quotidiennes et des espaces de travail réaménagés pour favoriser le travail collaboratif, en plus de mettre à leur disposition des outils technologiques plus adaptés à cette réalité.

Le programme a été ajusté en continu au fil des mois, en fonction des commentaires et des suggestions issus de divers sondages et de groupes de discussion. L'implantation de la journée hebdomadaire au bureau pour toutes les équipes naturelles, et la simplification du processus de réservation d'espaces de travail sont des exemples d'améliorations ayant ainsi été apportées.

De plus, de nombreuses initiatives ont été lancées pour favoriser l'engagement, la sécurité et la mobilisation des employés touchés par le Flexi.

Parmi celles-ci, mentionnons :

- Le lancement des Pausés-Flexi, un concept ayant pour but d'agrémenter et de dynamiser la vie au travail, tout en offrant un cadre pour favoriser les échanges sociaux et informels entre collègues des différentes directions d'ADM. Les mardis Smoothfruits, les mercredis Taï Chi et les jeudis Baristocrates ont ainsi été mis en place et ont été accueillis avec enthousiasme et ont connu énormément de succès.



Rapport de durabilité

- L'organisation de 4 à 6 Flexi, réunissant les employés de la communauté Flexi et leur permettant d'échanger dans un cadre social et décontracté après leur journée de travail.
- L'élaboration de nombreuses activités de formation abordant les défis liés à la gestion du travail hybride. Ce programme (conférences, ateliers, formations) comprenait deux parcours distincts, l'un visant l'ensemble de la communauté Flexi, et l'autre s'adressant plus précisément aux gestionnaires qui sont appelés à encadrer leurs équipes dans un mode d'organisation du travail faisant appel à de toutes nouvelles compétences.
- La révision du plan d'évacuation des bureaux d'ADM, adapté au mode de travail hybride. Ce nouveau plan définit ainsi le rôle de chaque employé dans le cadre d'une évacuation et présente les obligations liées à la fonction d'agent d'étage.
- La mise en place d'une directive de remboursement des frais d'Internet pour les employés concernés par la politique Flexi.
- Une recommandation sur le réaménagement des espaces de travail a par ailleurs été émise avec l'objectif de favoriser la collaboration et de stimuler la vie au bureau.

Communications internes

La communication avec les employés étant au cœur du succès de toute organisation, ADM a encore une fois porté une attention toute particulière à la façon, mais aussi à la fréquence avec laquelle elle s'est assurée de partager de l'information avec ses équipes.

L'embauche d'une ressource qualifiée et dédiée à la fonction des communications internes au sein de la vice-présidence Affaires publiques aura certainement permis de bonifier les tactiques de communication avec les employés afin de préserver le sentiment d'appartenance et de proximité qui caractérise, depuis maintenant 30 ans, la culture d'ADM. Des audits internes ont d'ailleurs été menés auprès de différents groupes et corps de métier afin d'en savoir plus sur les besoins et les attentes spécifiques de chacun et de développer des stratégies de communications internes adaptées et mieux ciblées. De plus, une aide plus soutenue a pu être offerte aux gestionnaires dans le déploiement de diverses campagnes d'information à l'interne, notamment sur le plan de la cybersécurité, de la santé et de la sécurité au travail, ou encore de la sécurité aéroportuaire.

L'intranet est demeuré l'outil principal de référence en ce qui concerne les actualités de l'organisation, les mouvements de personnel et les activités sociales à venir. Facilement accessible tant sur un ordinateur que sur un appareil mobile, cette plateforme a été enrichie de contenus des plus stimulants quotidiennement. Un courriel rapportant les faits saillants et présentant un compte rendu des nouvelles d'intérêt partagées sur l'intranet a été acheminé deux fois par mois à l'ensemble des équipes.

En 2022, au-delà de son intranet, ADM a aussi :

- Organisé trois assemblées virtuelles pour permettre aux employés de se mettre à jour sur l'évolution de l'environnement d'affaires de l'organisation et de suivre les stratégies mises de l'avant dans la relance de ses activités.
- Créé le nouveau forum d'échange « Les rendez-vous du PDG » où les nouvelles recrues sont invitées à venir casser la croûte avec le président-directeur général d'ADM. Une occasion unique pour eux d'en apprendre plus sur l'organisation et de se créer un réseau.
- Lancé une nouvelle tradition grâce à l'événement « Les retrouvailles du printemps », auquel tous les employés sont invités. Tenu sous un immense chapiteau à l'extérieur, près du garage de YUL, celui-ci permet dans un premier temps de souligner le travail exceptionnel des troupes en plus de leur donner l'énergie nécessaire pour entamer la saison estivale.
- Réuni le groupe de directeurs pour une session de travail visant à mettre à jour la planification stratégique de l'organisation pour les cinq prochaines années.
- Soulevé les passions avec l'activité Génies en herbe, édition 30^e anniversaire d'ADM. Plus de 50 équipes, composées de 4 collègues chacune provenant en majorité de directions distinctes, se sont inscrites et ont répondu à ce jeu-questionnaire qui testait leurs connaissances sur l'histoire d'ADM et ses succès.
- Activé un réseau d'écrans de diffusion dans les espaces de travail, les salles de repos et de repas fréquentées par les employés opérationnels, qui ont un accès plus limité à un ordinateur, afin de s'assurer de leur transmettre l'information essentielle pour favoriser leur appartenance et leur épanouissement au travail.



Principaux indicateurs reliés aux relations humaines

Indicateurs	2022	2021
Employés réguliers ¹	534	482
Formation (heures)	4901	6 396
Postes comblés	189	144
Départs à la retraite	8	13
Taux de roulement ²	18,02	15,99
Taux d'absentéisme ³	5,01	5,16
Taux de fréquence ⁴	2,48	1,68
Taux de gravité ⁵	30,72	42,50
Taux d'incidence ⁶	17,5	12,3

- 1 Employés réguliers : nombre d'employés à temps plein (les employés saisonniers, temporaires et temps partiel sont exclus).
- 2 Taux de roulement : pourcentage de l'effectif qui quitte l'organisation au cours d'une année.
- 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.



Sécurité des opérations aéroportuaires

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

Le système de gestion de la sécurité des opérations côté piste (SGS) permet d'établir des moyens de défense solides afin de déceler les risques pour la sécurité de l'aviation civile. ADM a une grande confiance en la robustesse du système en place. Celui-ci est entre autres soutenu par un programme d'assurance qualité qui inclut la conduite d'audits internes et externes basés sur un cycle réglementaire de trois ans. Le SGS fait aussi l'objet d'une reddition de comptes deux fois par année auprès de son Conseil d'administration. Les processus liés au SGS sont aussi révisés de façon régulière, afin d'être conformes aux exigences réglementaires de Transports Canada.

En raison des embauches massives réalisées en 2022 par les partenaires de la communauté aéroportuaire suivant la pandémie – et nécessaires pour assurer la relance des activités – une proportion plus importante de personnel moins expérimenté s'est retrouvée à occuper des postes opérationnels côté piste. Une série de mesures ont alors été déployées afin de diminuer les risques associés à la sécurité. Ces mesures incluent notamment des activités de surveillance ainsi que la mise en place d'un comité de relance rassemblant tous les collaborateurs de la communauté. Des actions continueront d'être identifiées et déployées en fonction de la surveillance de ces risques en 2023.

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 2022, les efforts consentis en matière de gestion de la faune ont été maintenus afin de préserver un niveau de risque aviaire sécuritaire.



Semaine nationale de la sécurité aéroportuaire

Cette année, ADM s'est impliquée de façon plus soutenue dans la Semaine nationale de la sécurité aéroportuaire qui a eu lieu à l'automne de façon à sensibiliser ses employés et ceux de la communauté aéroportuaire à l'importance d'assurer une sécurité aérienne constante. Pour l'occasion, une programmation complète, répartie sur cinq jours, et ce, avec différentes initiatives, a été organisée.

Parmi celles-ci, notons :

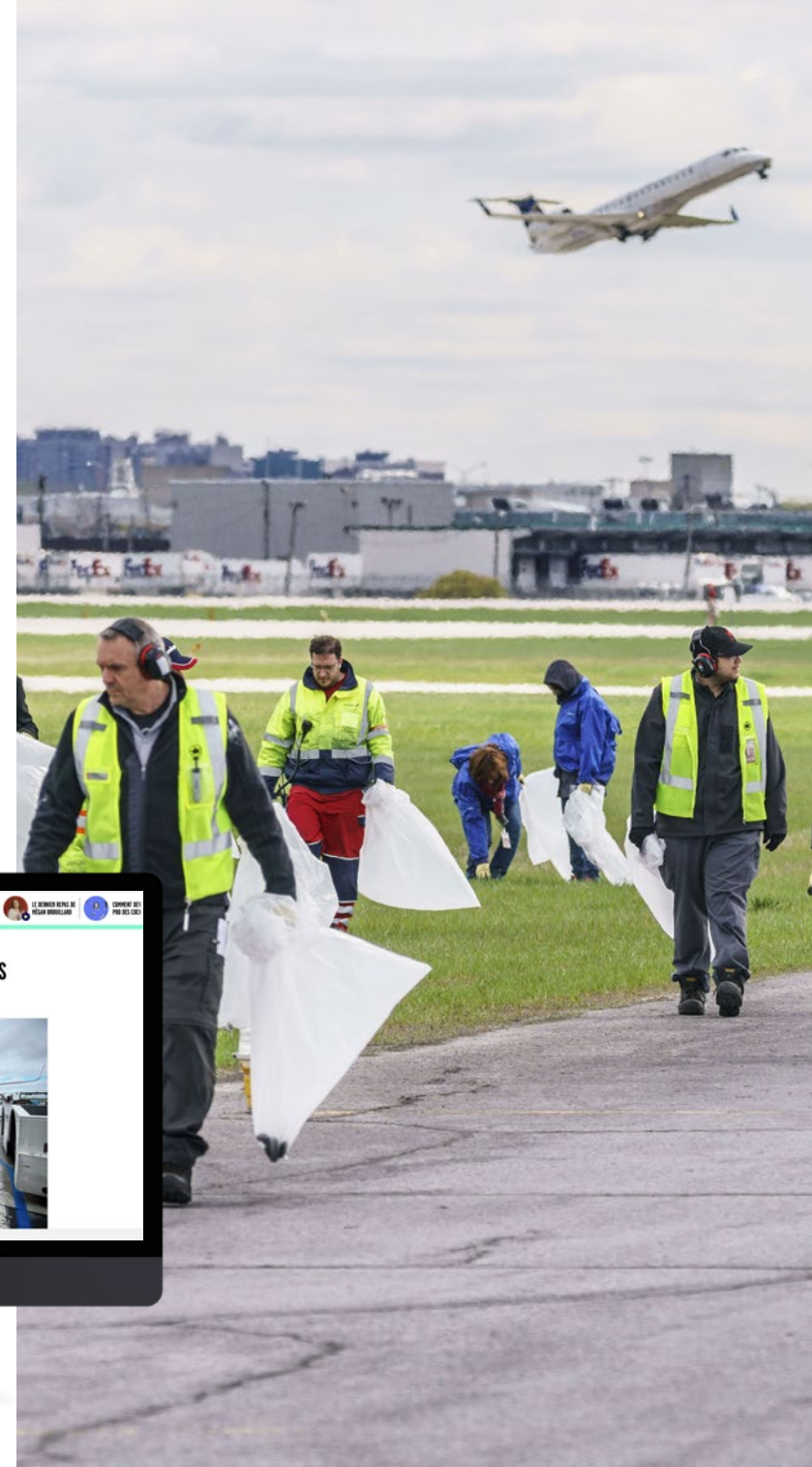
- La présence d'une équipe mobile à divers endroits sur le site de YUL pour répondre aux questions des employés et de la communauté et les inviter à remplir un court sondage.
- Des ateliers de discussion sur différentes thématiques, telles que les méthodes pour rapporter les dangers et les incidents et le partage d'expériences afin d'améliorer les processus.
- La tenue d'une conférence de l'Airport Council International (ACI) sur l'évolution des emplois aéroportuaires.
- La conception de différents visuels diffusés sur les écrans numériques afin de sensibiliser la communauté aéroportuaire.
- La distribution d'autocollants à apposer sur l'ensemble des véhicules composant la flotte d'ADM, rappelant ainsi les consignes de sécurité.

Pour terminer cette semaine d'activités, ADM a aussi tenu à aborder le sujet des *Foreign Object Debris* (communément appelés FOD). Ce sont, par exemple, des papiers, des matières plastiques, ainsi que des outils, qui peuvent être présents sur la piste ou le tablier et représentent en fait l'une des plus grandes menaces pour la sécurité aérienne.

ADM a ainsi invité tous ses employés à participer à deux marches de récupération et d'enlèvement des FOD sur ses sites de YUL et de YMX. Les deux événements ont connu un réel succès avec une centaine d'employés présents à YUL et une quarantaine d'employés et de partenaires qui étaient au rendez-vous à YMX. C'est avec le sourire qu'ils ont tous contribué aux efforts de propreté et de sécurité dans le cadre de cette activité, qui a même fait l'objet d'un grand reportage dans le magazine *Urbania*.



Accédez au
reportage 



Cybersécurité et protection des données

Le niveau de risque relatif à la cybersécurité ne fait qu'augmenter d'année en année. L'évolution du panorama des menaces au sein d'un écosystème de plus en plus complexe a amené ADM à réévaluer sa stratégie d'atténuation des risques de cybersécurité, nécessitant alors des dispositifs de protection particuliers et une supervision renforcée. ADM intégrait déjà ces mécanismes de protection, mais sa posture a tout de même été adaptée afin de renforcer ses systèmes d'information et de cybersécurité.

En cours d'année, diverses initiatives ont ainsi été déployées par les équipes affectées aux technologies et à l'innovation (TI) d'ADM, afin de rehausser la protection des actifs informationnels et des activités aéroportuaires, incluant :

- L'embauche d'une directrice adjointe, Sécurité des systèmes d'information. Cette personne d'expérience et qualifiée a permis de renforcer significativement la capacité de livraison de l'équipe de cybersécurité en plus de coordonner l'intervention de consultants et de firmes spécialisées dans la livraison de services pour ADM. D'autres recrutements sont aussi en cours pour continuer à étoffer l'équipe.
- L'actualisation des processus et des outillages de gestion des risques de cybersécurité. ADM dispose désormais d'un registre des risques de cybersécurité ainsi que de tableaux de bord sur les niveaux de risques. Ces derniers sont partagés régulièrement avec la haute direction d'ADM.
- L'évaluation du niveau de maturité en cybersécurité d'ADM au travers d'un audit effectué par le Centre canadien pour la cybersécurité. Cette évaluation a ainsi démontré qu'ADM détient un niveau de maturité supérieur à certains confrères du secteur des transports au Canada et aux États-Unis, tout en identifiant quelques pistes d'améliorations qui ont déjà été intégrées.
- La réalisation d'une cartographie des données informationnelles d'ADM afin d'augmenter la visibilité des données traitées et d'améliorer la sécurité de celles-ci.
 - Un chantier de mise en conformité, tel que prescrit par la nouvelle Loi 25, a aussi été lancé en 2022. Les dispositions législatives en matière de protection des renseignements personnels ont alors été modernisées. ADM est ainsi alignée avec les premières exigences rendues applicables dès 2022 et travaille déjà à la mise en conformité avec les exigences applicables en 2023.
- Le déploiement d'une nouvelle génération d'agents de surveillance et de protection des terminaux sur les postes de travail et les serveurs d'ADM.
- La mise en place de nouveaux outils de sensibilisation à la cybersécurité et de simulation d'hameçonnage afin de renforcer le programme de sensibilisation à la cybersécurité auprès des employés, qui avait été mis en œuvre en 2021.
- Le renforcement du processus d'intégration de la sécurité dans l'ensemble des projets d'ADM afin de concevoir des systèmes d'information sécurisés dès leur conception. Un processus qui s'est d'ailleurs avéré très utile en 2022 dans le cadre de projets de grande envergure entrepris par ADM, tels que le remplacement des systèmes d'enregistrement des passagers.

Les systèmes d'information d'ADM sont par ailleurs surveillés depuis plusieurs années au moyen d'un centre de sécurité opérationnel (Security Operation Center, ou SOC), imparti dans une firme spécialisée. Cette surveillance est effectuée 24 heures sur 24, tous les jours de l'année. Des mécanismes de collecte de journaux, de corrélation des événements et de détection des incidents sont en place afin d'offrir une capacité de détection avancée en cas d'attaque.



Gestion du climat sonore

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

La gestion du climat sonore est une responsabilité partagée et ADM travaille avec 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 toutes les demandes d'exemption. De plus, ADM rencontre régulièrement les transporteurs aériens qui ont effectué des vols à l'extérieur des heures d'exploitation afin d'exiger des plans d'action pour remédier à ces situations.

Le tableau ci-dessous affiche le nombre d'exemptions qu'ADM a octroyé aux transporteurs aériens, notamment en cas de retards occasionnés pour des raisons hors du contrôle du transporteur, telles que les conditions météorologiques, des vérifications mécaniques et des délais opérationnels, 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](https://www.tc.gc.ca/transport-canada).

Exemptions

Année	Exemptions octroyées	Exemptions refusées	Dossiers transmis à Transports Canada
2019	1 103	103	54
2020	375	21	7
2021	146	27	24
2022	1 339	91	89

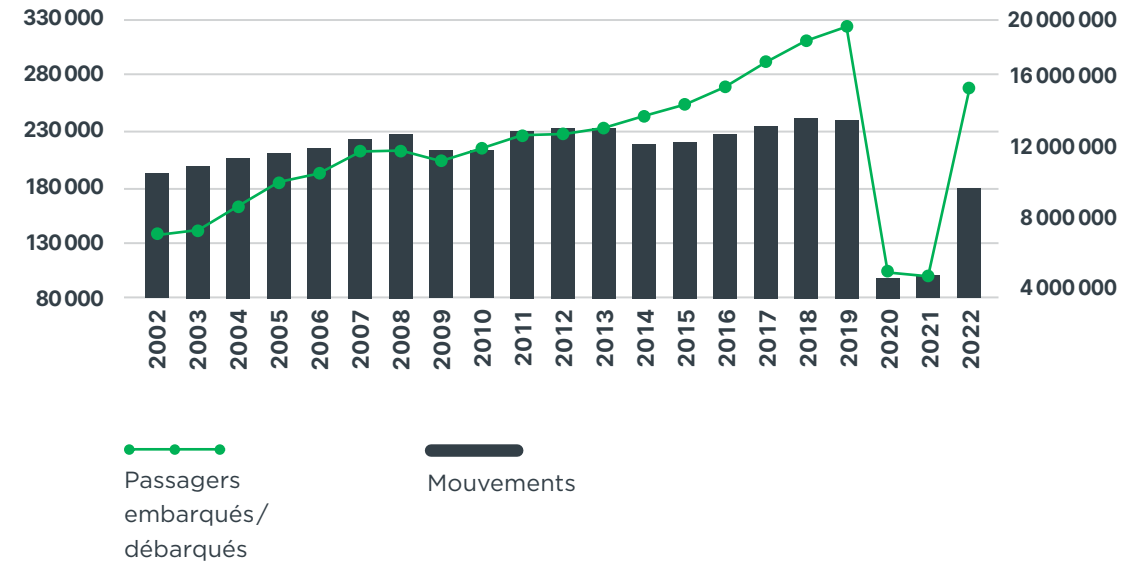
Note : 2019 est l'année de référence

La reprise rapide des activités des transporteurs aériens a entraîné des difficultés opérationnelles, ce qui, en plus de conditions météorologiques adverses, a généré de nombreux retards occasionnant l'octroi d'exemptions, particulièrement pour les périodes de juin-juillet et de décembre.

Mouvements d'aéronefs

Avant la chute drastique en mars 2020, le nombre de mouvements aériens était demeuré relativement stable malgré l'augmentation significative du nombre de passagers au cours des dernières années. Ceci est attribuable à l'utilisation de plus gros porteurs qui ont davantage de capacité et que les aéronefs affichent également des taux de remplissage plus élevés.

Avec la reprise en 2022, bien qu'à certaines périodes de l'année le nombre de passagers soit revenu à des niveaux presque semblables à ceux enregistrés en 2019, le nombre de mouvements aériens est demeuré inférieur au nombre de mouvements enregistrés en 2019.



Plaintes de bruit

Comparativement à 2019, qui est l'année de référence, le nombre de plaintes associées à un mouvement à YUL a augmenté de 22% malgré le fait que le nombre de mouvements demeure inférieur. Le nombre de plaignants a toutefois diminué de 63%.

	2019	2021	2022
Nombre de plaintes YUL	48 273	29 811	58 790
Nombre de plaignants YUL	934	195	348
Nombre de mouvements YUL	236 908	97 766	178 727

Des indicateurs mensuels sur les plaintes liées aux opérations aériennes ainsi qu'un bilan annuel sur le climat sonore sont publiés à la section [Indicateurs](#) sur le site Web d'ADM.



Photo : Caroline Perron photographies

Mesure des niveaux de bruit

ADM dispose de huit stations de mesure sonore, dont une mobile. ADM publie dans le bilan annuel sur le climat sonore les niveaux Leq enregistrés aux différentes stations de mesure autour de l'aéroport et Webtrak permet de consulter les niveaux de bruit LaMax des stations.

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 et de favoriser l'acceptabilité sociale de ses activités.

Le plan d'action a fait l'objet d'une consultation en ligne et les [résultats de la consultation](#) sont disponibles sur le site Web d'ADM.

Les priorités du plan d'action ont été revues en 2021, en considérant notamment les résultats de la consultation tenue en 2020, et en tenant compte des contraintes liées aux ressources humaines et financières dans le contexte de la pandémie.

Les actions suivantes ont été identifiées comme prioritaires. Une liste complète des actions est disponible sur le [site Web d'ADM](#).

- Gestion des plaintes :
ADM continue ses efforts pour bonifier les outils qui permettent aux citoyens de se faire entendre.

[WebTrak](#), l'outil de référence pour le climat sonore, ainsi que le formulaire de plaintes versions Web et mobile favorisent une transmission rapide des commentaires. Le système automatisé enregistre les plaintes et les lie aux mouvements aériens.

[Un formulaire](#) (Viewpoint) facilitant le dépôt de plaintes et de commentaires est aussi accessible sur le site Web d'ADM ou directement via cellulaire. Les plaintes sont automatiquement enregistrées dans le système de gestion du climat sonore et liées au mouvement aérien correspondant. Avec un cellulaire, il est possible de soumettre une plainte en cliquant sur le bouton « Soumettre maintenant ».

En 2019, ADM a publié son [Engagement sur la gestion des plaintes](#) relatives au climat sonore, qui fait état des procédures d'exploitation en vigueur, du traitement des plaintes, des analyses et des suivis qui peuvent en découler.

- 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. Ces travaux se poursuivent.
- Flotte moins bruyante :
ADM continue de travailler sur l'élaboration d'un programme Fly Quiet, qui consiste à effectuer un audit des critères d'évaluation retenus par d'autres aéroports afin de déterminer ceux qui pourront s'appliquer à YUL.

D'autre part, les transporteurs renouvellent leur flotte avec des avions de nouvelle génération qui sont plus performants au niveau sonore. Pour l'année 2022, 18 % des mouvements aériens ont été effectués avec des avions de nouvelle génération. L'empreinte sonore de ces avions (Airbus A220, Airbus A321neo, Boeing 737 Max, et depuis janvier 2023, l'Embraer E195-E2) affiche une réduction allant de 40 % jusqu'à 76 %, comparativement aux appareils à fuselage étroit de la génération précédente.

- Rapport sur le travail du Comité consultatif sur le climat sonore :
Un sommaire des rencontres du Comité consultatif sur le climat sonore est [publié en ligne](#) depuis 2014. ADM demeure en attente de propositions des membres du comité qui continuent d'explorer d'autres façons de rendre compte de leur travail.

Information aux citoyens

Une attention particulière est portée quant aux impacts potentiels qui peuvent découler des travaux de réfection sur les pistes.

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

- Une infolettre envoyée par courrier électronique et publiée sur le site Web d'ADM.
- **WebTrak**, qui affiche les mouvements aériens, les mesures sonores, les trajectoires de vols en plus de permettre aux citoyens de facilement soumettre une plainte de bruit. Ce système de données interactif affiche également des informations sur les travaux réalisés sur les pistes, les fermetures de piste de courte durée et les conditions météorologiques.
- 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.

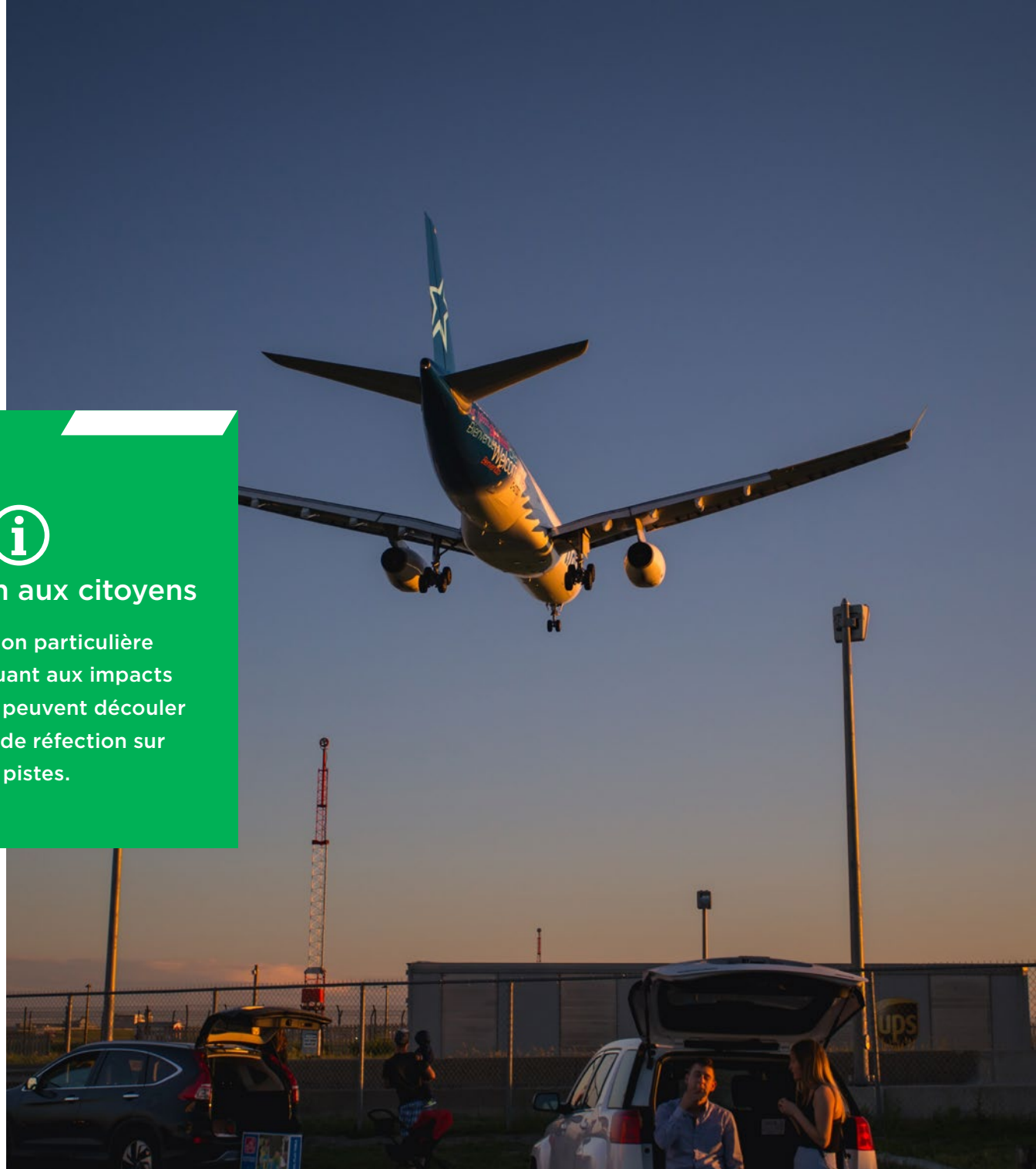
Rencontres d'information – Travaux piste nord

Au printemps 2022, dans le cadre des travaux pour la réhabilitation de la piste nord, ADM, conjointement avec NAV CANADA, a tenu quatre rencontres virtuelles pour informer les citoyens sur les travaux ainsi que sur des trajectoires de départ alternatives qui ont été mises en place pour assurer la fluidité des opérations en heures de pointe. Une **section** a été créée sur le site Web d'ADM qui contient les enregistrements des rencontres ainsi que les présentations et une FAQ. Des mises à jour sur les travaux y sont également publiées.



Information aux citoyens

Une attention particulière est portée quant aux impacts potentiels qui peuvent découler des travaux de réfection sur les pistes.



Communauté et implication sociale

Les sites de YUL et de YMX sont des endroits uniques. Ce sont des portes ouvertes sur le monde d'une métropole pleine de vie. Ce sont des communautés au service de leurs communautés.

Afin de multiplier les occasions de rapprochement avec la collectivité, ADM a poursuivi son engagement envers les grands événements et les organisations actives qui génèrent des retombées importantes pour Montréal et font rayonner la ville, ici comme ailleurs. 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 2022, ADM a donc :

- Transformé l'enseigne *MONTREAL* en façade de YUL à maintes reprises. Au début du conflit russo-ukrainien, celle-ci aura fièrement arboré le tournesol, emblème national qui a été utilisé comme symbole de paix tout au long de l'histoire de l'Ukraine. Les couleurs du Mois de l'autisme, du jour du Souvenir, de la Journée nationale de la vérité et de la réconciliation, du Mois de sensibilisation au cancer du sein et au cancer de la prostate ont aussi pu jouir d'un habillage personnalisé sur la devanture de l'aérogare.
- Accueilli 200 familles dans le cadre de la huitième édition de l'activité Enfants en première. À travers cette expérience unique, les enfants présentant des troubles du spectre autistique (TSA) peuvent se familiariser avec le processus aéroportuaire de façon à réduire leurs appréhensions à l'égard d'un voyage en avion.
- 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. Grâce à la générosité des employés, un montant de 125 000\$ a été remis à Centraide du Grand Montréal et 6 215\$ à Centraide Laurentides. À la suite de cette campagne, l'engagement d'ADM a été reconnu alors qu'elle a fait partie des 3 entreprises de 999 employés et moins qui ont reçu le prix *Solidaires - Engagement d'entreprise* lors de l'événement de clôture de la campagne Centraide 2022.



Rapport de durabilité

- Ouvert son site de YMX aux cyclistes pour l'événement du 48 H VÉLO. Des centaines de participants, dont 36 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.
- Appuyé la mission d'Opération sous zéro, une campagne portée par le Centre communautaire d'Hochelaga et qui a pour mission de fournir des habits chauds aux enfants dans le besoin. Pour la quatrième année consécutive, ADM a remis un montant équivalent à l'ensemble des dons de ses employés, pour un total de 7 420 \$ versés à l'organisme.
- Poursuivi son engagement pour l'Association canadienne des dons d'organes et de tissus. En 2022, plus de 25 transports ont été effectués bénévolement par les membres de la Sûreté aéroportuaire vers les différents centres hospitaliers de Montréal. Notons qu'un des employés d'ADM a été honoré par l'Association canadienne des dons d'organes en recevant le titre de Grand Samaritain, une distinction qui lui a été remise pour son engagement et sa contribution exceptionnelle envers la cause.
- Encouragé des membres de la Sûreté aéroportuaire qui se sont joints à leurs collègues de l'Agence des services frontaliers du Canada et du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) pour relever le défi le plus froid de l'année : le Défi de l'ours polaire. Pour l'occasion, quatre courageux employés ont sauté dans une piscine d'eau glacée et amassé des fonds au profit d'Olympiques spéciaux Québec.

250 000 \$
remis par ADM et ses employés

 **17** organismes de
bienfaisance soutenus



Rapport de durabilité

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'AéroMontréal;
- de l'Union des aéroports français;
- de Montréal International;
- du Conseil des entreprises en technologies environnementales du Québec;
- de la Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal;
- de la Chambre de commerce américaine au Canada (AmCham Québec).

Des représentants d'ADM siègent aux comités Transport de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et de la Fédération des chambres de commerce du Québec, en plus d'être membres de nombreuses associations, dont Airport Council International - North America (ACI-NA), le Conseil du patronat, l'Alliance touristique du Québec, le Conseil des infrastructures et le Consortium de recherche et d'innovation en aérospatiale du Québec.

En 2022, elle a participé aux activités du Jour de la Terre et de Trajectoire Québec, et a collaboré au Fonds YUL 375 idées de la Jeune Chambre de commerce du Montréal métropolitain, grâce auquel de jeunes entrepreneurs ont reçu un prêt pour concrétiser un projet innovant.

Été comme hiver, le parc écologique des Sources, situé sur le site de YUL, permet aux citoyens et aux passionnés de découvrir les merveilles de la faune et de la flore qu'abritent les 25 hectares protégés par ADM.

ADM a également accueilli le Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement (GRAME) pour le lancement du projet Allô Ruisseaux. L'objectif de celui-ci est d'améliorer la santé des cours d'eau de l'ouest de l'île de Montréal, principalement par le biais de corvées de nettoyage et de plantation de végétation indigène aux abords des ruisseaux et dans leurs bassins versants, grâce à des équipes bénévoles. ADM est fière de participer à cette initiative.

Finalement, ADM se fait un point d'honneur d'encourager la présence de ses dirigeants et de ses employés à des congrès de grande envergure afin de leur permettre de partager leur expertise et leur savoir-faire. Ainsi, en cours d'année, un groupe de gestionnaires de l'organisation ont 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 un levier de changement et améliore de façon progressive ses processus d'affaires pour ainsi faire un virage vers une politique d'approvisionnement plus responsable.

Cette approche, combinée à une formation rigoureuse de ses équipes, lui aura permis, notamment, d'investir davantage dans des entreprises issues de l'économie sociale et locale, et de développer des liens d'affaires durables avec celles-ci. En 2022, ADM a engagé 82,79% de ses dépenses en biens et services dans des organisations provenant de la région du grand Montréal. À l'échelle du Québec, cette proportion monte à 86,01%.

Au cours de l'année, ADM a également participé au programme L'économie sociale, j'achète!, chapeauté par le Conseil d'économie sociale de l'île de Montréal, auprès duquel elle s'implique depuis son lancement, en 2017.

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



INDEX DU CONTENU 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 2022, en référence aux normes GRI (utilisation GRI 1 : Principes généraux 2021).

Éléments généraux d'information +	Thèmes pertinents +	Adaptation et résilience aux changements climatiques +	Qualité des cours d'eau +
Émissions de gaz à effet de serre +	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	Référence ou réponse	
Éléments généraux d'information			
Éléments généraux d'information	2-1 AO	Détails sur l'organisation	<p>Aéroports de Montréal, corporation sans capital-actions (ADM)</p> <p>Profil d'organisation</p> <p>Adresses siège social, YUL et YMX</p> <p>Les sites d'activité d'Aéroports de Montréal sont localisés au Canada</p> <p>Nombre de travailleurs sur les sites (voir emplois directs, selon données 2017)</p> <p>Superficie du territoire aéroportuaire de YUL : 13,4 km² Superficie du territoire aéroportuaire de YMX : 21,8 km²</p>
	2-2	Entités incluses dans le rapport de durabilité de l'organisation	Le rapport de durabilité concerne les activités de la société Aéroports de Montréal, ainsi que sa filiale .
	2-3	Période du rapport, fréquence et point de contact	<p>Période : 1^{er} janvier au 31 décembre 2022 Fréquence : annuelle</p> <p>Diffusion : correspondante au rapport des informations financières Publication : mai 2023</p> <p>Pour nous joindre</p>
	2-4	Reformulations d'informations	<p>Indicateur 2-7 : Les statistiques du nombre d'employés pour les années 2018 et précédentes ont été ajustées. Elles incluent dorénavant les dirigeants (cadres supérieurs).</p> <p>Indicateur AO4 : Les données calculées (en %) de glycol capté pour recyclage à YUL de 2018 à 2021 et de glycol rejeté à l'environnement sans traitement à YUL de 2019 à 2021 ont été corrigées afin d'assurer la cohérence des résultats passés avec le dénominateur utilisé pour le calcul des résultats de 2022.</p> <p>Indicateur 403-9 : Les données du nombre d'accidents de travail enregistrables (avec perte de temps) de 2019 à 2021 ont été corrigées afin d'intégrer des informations qui ont été reçues après la diffusion des précédents rapports.</p> <p>Indicateur 416-AO9 : Le nombre d'impacts de faune confirmés par 10 000 mouvements d'aéronefs de 2021 pour YMX a été revu à la baisse à la suite de la correction d'une erreur de calcul.</p> <p>Indicateur 416-1 : Les ratios d'accidents côté piste de 2021 pour YUL et YMX ont été revus à la hausse suivant l'application de nouvelles méthodes de compilation de l'information. Conformément aux meilleures pratiques, les données sur les incidents font partie du calcul.</p> <p>Indicateur 416-2 : Le nombre d'incursions de piste de 2021 pour YMX a été revu à la baisse. Conformément aux meilleures pratiques, les incursions sur les voies de circulation ont été retirées du calcul.</p>
	2-5	Assurance externe	Rapport des auditeurs indépendants
	2-6	Activités, chaîne de valeur et autres relations d'affaires	<p>Activités</p> <p>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).</p> <p>Profil d'organisation</p> <p>Services et mouvements aériens</p> <p>Marchés desservis</p> <p>Destinations directes desservies par YUL</p>



Norme	Indicateur	Référence ou réponse
<p>Éléments généraux d'information</p>		<p>Relations d'affaires</p> <p>Transporteurs de passagers en opération à YUL Comité consultatif des compagnies aériennes (ACC)</p> <p>L'ACC 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.</p> <p>Comité des exploitants de l'aéroport (AOC) Agences d'application de la loi NAV CANADA Boutiques, restaurants et services et évolution de l'offre commerciale à YUL Réflexion stratégique 2023-2028 – Revenus commerciaux Services aux passagers Développement immobilier</p> <p>YMX : Transport tout-cargo. Aéronautique. Industrie légère.</p> <p>Chaîne d'approvisionnement</p> <p>Processus d'approvisionnement et Rapport sur les contrats n'ayant pas fait l'objet d'un appel d'offres public</p> <p>Les plus importants types de fournisseurs d'ADM sont (selon la valeur des paiements effectués, du 1^{er} janvier 2018 au 31 décembre 2022) : entrepreneur en construction; services en soutien et en contrôle de la qualité des chantiers, services d'exploitation, logiciels ou équipements informatiques; services de sécurité; services d'entretien ou de nettoyage; véhicules lourds et légers; fournisseur d'électricité ou gaz naturel; services-conseils divers (juridiques, d'ingénierie, stratégiques, audits). Pendant cette période, 87% des dépenses-fournisseurs ont été effectuées auprès de fournisseurs localisés dans la province de Québec, 7% d'ailleurs au Canada.</p> <p>Comité d'audit et de gestion des risques</p>
	<p>AO1</p> <p>Marchés desservis : Nombre de passagers (PAX)</p>	<p>Trafic de passagers Statistiques mensuelles de passagers</p> <p>Les statistiques de passagers présentées incluent les passagers payants et non payants.</p> <p>La collecte de ces statistiques est effectuée à partir des données disponibles de l'initiative de collecte électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA), dirigée par Transports Canada, avec l'autorisation des transporteurs participants, ou encore traitée directement à partir des données soumises à ADM par les transporteurs mensuellement. L'information sur les passagers en transit (qui, après une escale de courte durée, continuent leur voyage dans le même aéronef, sur un vol portant le même numéro de vol que celui sur lequel ils sont arrivés) n'est pas compilée par ADM.</p>



Index du contenu GRI

Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Éléments généraux d'information	AO2 Marchés desservis : Nombre de mouvements d'aéronefs	<p>Statistiques mensuelles de mouvements d'aéronefs par site</p> <p>Les mouvements d'aéronefs comprennent tous les types de mouvements (atterrissages et décollages), sauf les mouvements via la zone de contrôle.</p> <p>Les données sont récupérées à partir des informations captées par les tours de contrôle de NAV CANADA situées à YUL et à YMX.</p> <p>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.</p> <p>Statistiques du nombre d'arrivées et départs de jour et de nuit (YUL, réf. : question 16) – Journées types été et hiver, année de référence 2022</p>
	AO3 Marchés desservis : Volume de tonnage de fret	<p>Fret aérien</p> <p>Sélectionner les paramètres au bas du tableau (site YUL ou YMX, année, etc.) pour obtenir les statistiques annuelles de tonnage de fret par site.</p> <p>Les transporteurs aériens qui opèrent à YUL ou à YMX ne sont pas dans l'obligation de transmettre à ADM l'information relative au tonnage de fret transporté à bord des aéronefs des vols passagers ou tout-cargo.</p> <p>Une partie des données concernant le tonnage de fret embarqué ou débarqué qui a été transporté dans les soutes des aéronefs des vols de passagers proviennent des données disponibles de l'initiative CESTA (voir indicateur AO1). Les autres transporteurs soumettent l'information sur une base volontaire.</p>
	2-7 Employés	<p>ADM compte un total de 665 employés (en termes d'effectifs, au 31 décembre 2022), incluant les dirigeants du Comité de gestion, excluant les étudiants stagiaires. En excluant les employés temporaires et occasionnels, le compte est à 534 employés. Sauf exception, ils habitent dans la grande région de Montréal ou dans une des régions limitrophes.</p> <p>Statistiques annuelles du nombre d'employés par catégorie</p> <p>Principaux indicateurs reliés aux relations humaines</p>
	2-8 Travailleurs qui ne sont pas des employés	<p>ADM compte 17 travailleurs qui ne sont pas des employés (en termes d'effectifs, au 31 décembre 2022). 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 :</p> <p>Trois 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 quatorze 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.</p> <p>En 2022, un total de 34 bénévoles propriétaires/gardiens d'animaux ont été impliqués dans l'escouade câline. Cette initiative, qui avait été mise sur pause depuis l'avènement de la pandémie de la COVID-19, a été réintégrée depuis le mois de janvier 2022.</p>
	2-9 Structure et composition de la gouvernance	<p>Rapport sur la gouvernance</p> <p>Organisation</p> <p>La composition du Conseil d'administration a atteint la parité hommes-femmes. Il y a présence de diversité visible au sein du Conseil d'administration.</p>



Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Éléments généraux d'information	2-10 Nomination et sélection des membres de l'organe de gouvernance le plus élevé	Conseil d'administration Gouvernance et transparence 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.
	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 gestion.
	2-12 Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans la supervision de la gestion des impacts	Rapport sur la gouvernance : voir rôles des différents comités Gouvernance et transparence L'implication spécifique du Conseil d'administration d'ADM relativement à chacun des thèmes ESG pertinents à l'organisation est détaillée au sein des éléments de divulgation propres à ceux-ci (voir tableau de référence : indicateur 3-2). Une nouvelle politique d'ADM, ou la mise à jour d'une politique, requiert l'approbation du Conseil d'administration.
	2-13 Délégation de la responsabilité de la gestion des impacts	Rapport sur la gouvernance Gouvernance et transparence Responsabilités des vice-présidences Délégation de la responsabilité de la gestion des impacts

Thèmes ESG prioritaires	Dirigeant
Adaptation et résilience aux changements climatiques	Risques physiques : Vice-président Développement durable Risques de transition : Vice-président Finances et administration
Qualité des cours d'eau	Vice-président Développement durable
Émissions de gaz à effet de serre	Vice-président Développement durable
Gestion des matières résiduelles	Vice-président Développement durable
Accès terrestre, intermodalité et connectivité	Président directeur général Vice-président Services et opérations commerciales
Bien-être et qualité de vie des travailleurs	Employés : Vice-président Capital humain Travailleurs chantiers : Vice-président Infrastructures aéroportuaires
Résilience des opérations aéroportuaires	Vice-président Exploitation et développement aérien Vice-président Technologies et innovation
Santé, sécurité et sûreté des personnes	Président directeur général Vice-président Exploitation et développement aérien Vice-président Services et opérations commerciales
Infrastructures aéroportuaires durables	Vice-président Infrastructures aéroportuaires Vice-président Services et opérations commerciales
Cybersécurité et protection des données	Vice-président Technologies et innovation



Index du contenu GRI

Norme	Indicateur	Référence ou réponse						
		<table border="1"> <tr> <td>Expérience client</td> <td>Vice-président Services et opérations commerciales</td> </tr> <tr> <td>Gestion du climat sonore</td> <td>Vice-président Développement durable Vice-président Exploitation et développement aérien</td> </tr> <tr> <td>Accessibilité universelle</td> <td>Vice-président Exploitation et développement aérien</td> </tr> </table>	Expérience client	Vice-président Services et opérations commerciales	Gestion du climat sonore	Vice-président Développement durable Vice-président Exploitation et développement aérien	Accessibilité universelle	Vice-président Exploitation et développement aérien
	Expérience client	Vice-président Services et opérations commerciales						
	Gestion du climat sonore	Vice-président Développement durable Vice-président Exploitation et développement aérien						
Accessibilité universelle	Vice-président Exploitation et développement aérien							
2-14	Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans le rapport de durabilité	<p>Avant sa publication, le présent rapport intégré incluant cet index du GRI a fait l'objet d'une révision par le Comité d'audit et de gestion des risques.</p> <p>Rapport sur la gouvernance : voir rôles des différents comités</p> <p>La direction d'ADM a fait rapport au Conseil d'administration sur les thèmes ESG prioritaires du présent rapport, à partir de la plus récente matrice de matérialité qui a été présentée au sein du Plan de durabilité 1.0.</p>						
2-15	Conflits d'intérêts	<p>Éthique Code d'éthique des employés</p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 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; b) fait affaire, au nom de la Société, avec un client dont l'un des principaux dirigeants est une personne liée; c) accepte un cadeau dont la valeur excède 100 \$; d) agit ou accepte une nomination à un poste : <ul style="list-style-type: none"> i) 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; ii) dans une entreprise concurrente de la Société. <p>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 corporatif. Les informations sont compilées au sein d'un rapport qui est présenté annuellement par le secrétaire corporatif au Conseil d'administration.</p>						



Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Éléments généraux d'information	2-16 Communication des préoccupations majeures	<p>Conseil d'administration</p> <p>Ligne téléphonique d'information confidentielle</p> <p>Les signalements (réf. : indicateur 2-26) de parties prenantes internes ou externes sont rapportés au Conseil d'administration. 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 un suivi annuel à cet égard. En 2022, aucune dénonciation n'a été effectuée par le biais des mécanismes en place.</p> <p>En matière de relations de travail, il y a eu une dénonciation en 2022 (plainte liée à du harcèlement), mais aucune n'a été soumise via un mécanisme formel. Le dossier a été traité et réglé par le biais des mécanismes internes.</p> <p>Lorsque des préoccupations majeures en matière de santé et sécurité au travail sont soulevées, les mécanismes prévus s'appliquent (voir indicateur 403-2) pour en faire le suivi et les résoudre, avec les représentants de l'employeur et des employés via les CLSS.</p>
	2-17 Connaissance partagée de l'organe de gouvernance le plus élevé	<p>Compétences des membres du Conseil</p> <p>Les compétences des membres du Conseil sont étudiées afin d'assurer une expertise diversifiée au sein de ce dernier. Pour permettre aux membres du Conseil de bien cerner les activités de l'organisation, une formation initiale est prévue. Elle comprend notamment une visite des installations des sites aéroportuaires de YUL et de YMX ainsi qu'une rencontre individuelle avec le PDG. Des formations sont aussi offertes aux administrateurs tout au long de leur mandat.</p>
	2-18 Évaluation de la performance de l'organe de gouvernance le plus élevé	<p>Processus périodique de l'évaluation de la performance du Conseil d'administration : voir Comité de gouvernance et de responsabilité sociale</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transports Canada a indiqué, à la suite de la réalisation de son programme de surveillance des baux 2022, 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 le cabinet Richter 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	<p>Rémunération des administrateurs pour l'année 2022</p> <p>Rémunération des dirigeants pour l'année 2022</p> <p>La rémunération des dirigeants est composée du salaire annuel, d'un boni à court terme et d'un boni à long terme (1 fois/3 ans) qui est accordé selon la performance (voir indicateur 2-24).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le boni à court terme est basé selon l'atteinte des objectifs corporatifs établis en début de chaque année et également en fonction d'un volet discrétionnaire qui est alloué à l'employé en fonction de son rendement (p. ex. : respect des valeurs, objectifs individuels). • Le boni à long terme est basé selon divers objectifs corporatifs échelonnés sur une période de trois ans. <p>Les dirigeants du Comité de gestion bénéficient d'un régime de retraite supplémentaire.</p> <p>Il n'y a pas eu de prime de signature ni de paiement incitatif au recrutement versés en 2022.</p> <p>Il y a eu une indemnité de départ versée à un dirigeant en 2022.</p> <p>Autres avantages : voir indicateur 2-21.</p>



Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Éléments généraux d'information	2-20 Processus de détermination de la rémunération	Comité de gouvernance et de responsabilité sociale La rémunération des dirigeants du Comité de gestion 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. La dernière étude a été menée en 2022.
	2-21 Ratio de rémunération totale annuelle	Salaires annuels Le plus haut salarié = 536 000 \$ Médiane (excluant le plus haut salarié) = 89 860 \$ Ratio = 5,9:1 Augmentations salariales 2022 Le plus haut salarié = 16,2% Médiane (excluant le plus haut salarié) = 5,0% Ratio = 3,24:1 Informations calculées sur les salaires annuels seulement, des employés et des dirigeants à temps plein et permanents (au 31 décembre 2022, excluant les autres avantages). Autres avantages : En plus des bonis versés aux dirigeants, une somme totale de 2 574 677,20\$ a été versée en 2022 en bonis aux autres employés d'ADM non assujettis à une convention collective. Un régime de pension à prestations déterminées était offert aux employés jusqu'en 2007-2009 (la date de fin d'adhésion à ce régime varie en fonction des différentes unités syndicales ou employés non assujettis). Depuis, les employés ayant joint les rangs d'ADM ont accès à un régime de retraite à cotisations déterminées. Les employés non assujettis à une convention collective ainsi que les employés couverts par la convention collective des employé-e-s des Aéroports de Montréal (employés de métier - cols bleus) ont accès à un compte de gestion de santé, pouvant servir à réclamer le remboursement de frais de santé non couverts par l'assurance collective de base. Les sommes annuelles applicables varient selon le niveau de l'employé. Cet avantage est offert depuis 2022 aux dirigeants et aux directeurs. Il est offert aux employés non assujettis et aux employés de métier depuis le 1 ^{er} avril 2023.
	2-22 Déclaration sur la stratégie de développement durable	Plan de durabilité d'ADM Message de la direction Engagement et vision d'ADM
	2-23 Engagements politiques	Plan de durabilité d'ADM Signataire de l' Engagement de l'industrie du transport aérien à agir contre les changements climatiques Signataire de la Airports Sustainability Declaration (en anglais seulement) Engagement en matière de développement durable Engagement en matière de Sûreté* Engagement - Gestion des plaintes sur le climat sonore



Norme	Indicateur	Référence ou réponse
<p>Éléments généraux d'information</p>		<p>Politiques en vigueur* :</p> <ul style="list-style-type: none"> Acquisition de biens et services Équité en matière d'emploi Gestion intégrée des risques Indépendance de l'auditeur externe Octroi et approbation des contrats à revenus Politique de placement Politique environnementale Prévention du harcèlement et de la violence dans le lieu de travail Protection des renseignements personnels et des documents électroniques Protection des renseignements personnels des clients d'ADM Sécurité de l'information Système de gestion de la sécurité des opérations aéroportuaires (SGS) <p>* Ces politiques et engagements se retrouvent sur le site intranet d'ADM, accessible aux employés, aux dirigeants et aux travailleurs non employés (réf. : indicateurs 2-7 et 2-8).</p> <p>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.</p> <p>ADM ne dispose pas de politique ou n'a pas pris d'engagement sur la question des droits humains.</p> <p>ADM respecte la réglementation en vigueur, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>ISO 14001</p>
	<p>2-24</p> <p>Intégration des engagements politiques</p>	<p>Rapport sur la gouvernance</p> <p>Plan de durabilité</p> <p>Gestion des risques</p> <p>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. Pour l'année 2022, certains des objectifs établis concernaient la gestion des thèmes ESG prioritaires : adaptation et résilience aux changements climatiques, gestion des matières résiduelles, accès terrestre, intermodalité et connectivité, infrastructures aéroportuaires durables, expérience client, ainsi que l'émission du premier rapport de divulgation ESG (réf. : rapport annuel intégré 2021).</p>



Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Éléments généraux d'information		<p>Le programme d'incitatif à long terme prévoit le versement de bonis aux dirigeants et aux directeurs principaux basé sur l'atteinte d'objectifs sur l'horizon 2021-2023. Certains des objectifs établis concernent des initiatives qui abordent la gestion des thèmes ESG prioritaires, soit : adaptation et résilience aux changements climatiques, émissions de gaz à effet de serre, accès terrestre, intermodalité et connectivité, infrastructures aéroportuaires durables et expérience client.</p>
	<p>2-25 Processus de remédiation des impacts négatifs</p>	<p>Voir les approches managériales par thème ESG pertinent (tableau de référence : indicateur 3-2)</p> <p>Système de gestion environnementale (SGE) Biodiversité et verdissement Projets de développement et permis aux locataires</p> <p>La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration à chaque rencontre 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.</p>
	<p>2-26 Mécanismes permettant de demander conseil et de soulever des préoccupations</p>	<p>Comité consultatif communautaire Ligne téléphonique d'information confidentielle Code d'éthique des employés Consultations Validation des enjeux de durabilité Rencontres d'information – Travaux piste nord</p> <p>Consultation à venir : plans directeurs 2023-2043 (voir indicateur Maintien et développement des infrastructures)</p> <p>Comité de développement durable</p> <p>La Politique de gestion intégrée des risques prévoit notamment 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.</p>
	<p>2-27 Conformité aux législations et aux réglementations</p>	<p>Au cours de l'année 2022, aucun avis d'infraction ou constat d'infraction n'a été reçu par Aéroports de Montréal.</p> <p>Aéroports de Montréal Capital inc. a reçu, le 6 janvier 2022, deux avis d'infraction émis par la Ville de Montréal, en lien avec une demande de la Ville d'installer ou de remplacer un compteur d'eau. Les travaux correctifs ont rapidement été réalisés dans les deux dossiers, ce qui a mis fin à ces dossiers. Aéroports de Montréal Capital inc. n'a reçu aucun constat d'infraction.</p>



Norme	Indicateur	Référence ou réponse
<p>Éléments généraux d'information</p>	<p>2-28 Adhésions à des associations</p>	<p>Adhésions AéroMontréal Airports Council International - North America (ACI-NA) / Conseil des aéroports du Canada (CAC) Alliance de l'industrie touristique du Québec Association québécoise des transports (AQTr) Conseil des entreprises en technologies environnementales du Québec (CETEQ) Conseil des infrastructures Conseil du Patronat Conseil Patronal de l'Environnement du Québec (CPEQ) Consortium de recherche et d'innovation en aérospatiale du Québec (CRIAQ) Chambre de commerce américaine au Canada (AmCham Québec) 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 Chambre de commerce italienne au Canada Conseil d'affaires Canada-Chine Espace québécois de concertation sur les pratiques d'approvisionnement responsable (ECPAR) Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) Grappe industrielle des véhicules électriques et intelligents (Propulsion Québec) Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal (CargoM) Tourisme Montréal Union des aéroports français</p> <p>Partenariats Conseil des relations internationales de Montréal (CORIM) Groupe BIM du Québec Jeune Chambre de commerce de Montréal (JCCM) Montréal International (FODEV) Partenariat Climat Montréal (PCM)</p> <p>Dons et autres implications Communauté et implication sociale</p>
	<p>2-29 Approche de l'engagement des parties prenantes</p>	<p>Devenir acteur de changement Comité consultatif communautaire Système de gestion environnementale (SGE) Approvisionnement responsable</p>



Norme	Indicateur	Référence ou réponse
<p>Éléments généraux d'information</p>		<p>Chantiers de construction</p> <p>Les volumes D et E contractuels s'appliquent à tout entrepreneur qui a conclu une entente avec ADM, ainsi qu'à ses sous-traitants et fournisseurs, et aux travailleurs sur le chantier, sur le site de YUL ou de YMX. Le volume D détaille les procédures qui encadrent les activités de construction relativement au système de gestion de la sécurité (SGS). Par l'entremise de son volume E, ADM impose ses exigences environnementales pour les chantiers de construction. Ce volume décrit les responsabilités, les livrables attendus (programme de protection de l'environnement, rapports, etc.) ainsi que les procédures à suivre en matière de protection de l'environnement.</p> <p>Ces mêmes contrats spécifient les exigences minimales ainsi que les principales règles, procédures ou directives d'ADM à suivre en matière de santé et sécurité.</p> <p>En plus des formations ou des sessions d'informations en santé-sécurité spécifiques au chantier qui ont été développées par l'entrepreneur, tout travailleur ou professionnel devant effectuer une intervention (autre qu'un visiteur accompagné) sur un chantier situé sur l'un des sites aéroportuaires de YUL ou de YMX doit suivre sur une base annuelle la session d'accueil multidisciplinaire sur les chantiers de construction. Cette session résume les principaux risques et procédures décrits au sein des volumes D et E.</p> <p>Locataires</p> <p>Tout détenteur d'un bail (location d'espaces, de concessions, location de terrains ou de bâtiments) conclu avec ADM souhaitant entreprendre des travaux de nouvelle construction ou d'amélioration sur le site de YUL ou de YMX doit, avant de commencer ceux-ci, soumettre une demande pour l'obtention d'un permis à cet effet. La demande qui est traitée par l'intermédiaire du Bureau des permis de modification aux installations d'ADM (BPMI), fait l'objet d'une révision par les équipes de professionnels techniques internes avant d'être approuvée (réf. : Projets de développement et permis aux locataires). Les instructions transmises par ADM au demandeur comprennent les principales procédures applicables des volumes D et E ainsi qu'en santé et sécurité.</p> <p>En plus des projets de développement proposés sur les sites de YUL et de YMX qui font l'objet d'une révision par un professionnel en environnement, les baux de location d'espaces, de concessions, de location de terrains ou de bâtiments d'ADM incluent des clauses spécifiant les principales règles, procédures ou directives d'ADM à suivre en matière de santé et sécurité (réf. : indicateurs 403 et 416).</p>
	<p>2-30 Négociations collectives</p>	<p>Statistiques annuelles du nombre d'employés syndiqués</p> <p>Un recueil spécifique aux employés non assujettis à une convention collective décrit leurs conditions de travail.</p> <p>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.</p>
	<p>AO8 Relocalisations et expropriations</p>	<p>Entités ou personnes déplacées en raison de développements actuels ou futurs de YUL ou de YMX (total 2022) :</p> <p>Acquisitions immobilières = 0</p> <p>Résiliation de baux en cours = 0</p> <p>Non-renouvellement de baux à échéance = 0</p>



Norme	Indicateur	Référence ou réponse																													
Thèmes pertinents																															
Thèmes pertinents	3-1	<p>Processus pour déterminer les thèmes pertinents</p> <p>Matrice de matérialité des enjeux ESG Enjeux de durabilité</p>																													
	3-2	<p>Cadres de divulgation des thèmes ESG prioritaires d'ADM selon la plus récente matrice de matérialité</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #333; color: white;">Thèmes ESG prioritaires pour ADM (11)</th> <th style="background-color: #ccc;">Cadre de divulgation</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Adaptation et résilience aux changements climatiques</td> <td>GRI 201-2 : Implications financières et autres risques et opportunités dus au changement climatique</td> </tr> <tr> <td>Qualité des cours d'eau</td> <td>GRI 303 : Eau et affluents</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> </tbody> </table> <p>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</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #333; color: white;">Thèmes ESG additionnels du secteur (2)</th> <th style="background-color: #ccc;">Cadre de divulgation</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </table> <p>À la suite de la mise à jour de la matrice de matérialité des enjeux ESG, les thèmes additionnels couverts par le présent cadre de divulgation, en comparaison du cadre de divulgation 2021, sont identifiés par un astérisque. En comparaison du rapport de l'année dernière, l'efficacité énergétique des activités d'ADM ne fait pas partie du présent cadre de divulgation ESG. Notons cependant que le thème relatif aux émissions de gaz à effet de serre traite des mesures entreprises par ADM à cet égard.</p>	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 au changement climatique	Qualité des cours d'eau	GRI 303 : Eau et affluents	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 additionnels du secteur (2)	Cadre de divulgation	Gestion du climat sonore	GRI G4-AO7 : Bruit	Accessibilité universelle*
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 au changement climatique																														
Qualité des cours d'eau	GRI 303 : Eau et affluents																														
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 additionnels du secteur (2)	Cadre de divulgation																														
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																														



Index du contenu GRI

Norme	Indicateur	Référence ou réponse
	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<p>Approche générale</p> <p>Plan de durabilité Gestion des risques Rapport de durabilité Rapport sur la gouvernance Transparence</p> <p>Voir les approches managériales par thème ESG pertinent (tableau de référence : indicateur 3-2)</p>
Adaptation et résilience aux changements climatiques		
Performance économique	201-2 Implications financières et autres risques et opportunités dus aux changements climatiques	<p>Cadre de divulgation du GIFCC (TCFD) Plan de durabilité d'ADM</p>
Qualité des cours d'eau		
Eau et effluents	303 Approche managériale	<p>Plan de durabilité d'ADM Qualité des eaux Protection du milieu Travaux de réhabilitation du secteur des aires d'entraînement des pompiers à YMX</p> <p>Les travaux de la phase 2 de réhabilitation du site d'entraînement des pompiers à YMX, qui consistent à réhabiliter les sols contaminés, sont en planification, mais les mesures mises en place permettent d'éviter que les contaminants sortent du site aéroportuaire.</p> <p>La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration deux fois par année 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.</p>
	AO4 Qualité des eaux pluviales	<p>Plan de durabilité d'ADM Qualité des eaux Statistiques annuelles de l'évolution de la qualité des cours d'eau YUL et YMX (sélectionner les sites au bas du tableau)</p> <p>Les principales causes des matières en suspension (MES) sont le type de substrat (sédiments fins) que l'on retrouve dans les cours d'eau et l'érosion des berges. Un rapport annuel détaillant les suivis, les résultats et les plans d'action est transmis aux autorités municipales respectives.</p>
	303-2 Gestion des impacts liés au rejet d'eau	<p>Voir indicateur 303-AO4 pour la qualité de l'eau des cours d'eau et indicateur 303-4.</p> <p>Il n'y a pas d'autres rejets que ceux-ci.</p>



Index du contenu GRI

Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Eau et effluents	303-3 Prélèvement d'eau	YUL : 467 764 m ³ d'eau souterraine ont été prélevés en 2022. Ce prélèvement est effectué pour éviter d'inonder l'intérieur d'un bâtiment. YMX : 74 779 m ³ d'eau souterraine ont été pompés en 2022. Aucun autre type de prélèvement de l'eau n'a été effectué.
	303-4 Rejet d'eau	Les quantités d'eau souterraine pompées en 2022 à YUL ont été rejetées directement dans un fossé de drainage. La quantité d'eau rejetée au réseau pluvial à YUL est la même que celle qui a été pompée.
	AO6 Liquides de dégivrage / déglçants pour aéronefs et chaussées	Opérations hivernales
Émissions de gaz à effet de serre		
Émissions	305 Approche managériale	L'organisation utilise notamment des combustibles fossiles pour ses opérations. Ces derniers sont à l'origine d'émissions atmosphériques. ADM s'est dotée d'un plan d'action pour les réduire dans le courant des prochaines années . Émissions de gaz à effet de serre Accès terrestre, intermodalité et connectivité La feuille de route pour atteindre le zéro émission nette a été élaborée de pair avec le plan directeur énergie afin d'assurer une cohérence dans les stratégies qui seront mises en œuvre. Renouvellement de la certification Airport Carbon Accreditation ADM s'associe à C-SAF La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration sur le bilan annuel des émissions de gaz à effet de serre d'ADM (de portée 1 et 2) et celles de portée 3 pour l'aéroport Montréal-Trudeau. Le plan d'action visant la réduction des émissions des GES fait l'objet d'une reddition de compte deux fois par année auprès du Conseil. En 2022, ADM s'est dotée d'un plan d'action visant à aborder le thème relatif à la qualité de l'air. La mise en œuvre des premières actions débutera en 2023.
	AO5 Niveaux de qualité de l'air ambiant	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 .



Index du contenu GRI

Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Émissions	<p>305-1 Émissions directes de GES (de portée 1)</p> <p>305-2 Émissions indirectes de GES (de portée 2)</p>	<p>Sélectionner les paramètres au bas du tableau (site : YUL ou YMX, année, etc.) pour obtenir les statistiques annuelles des émissions de GES de portée 1 et 2</p> <p>À YUL, l'augmentation observée des émissions de GES en 2022 comparativement à celles de l'année 2021 est principalement due à l'augmentation de la consommation de gaz naturel à la centrale thermique et de carburant dans les sources mobiles. L'augmentation de gaz naturel s'explique par les températures généralement plus froides en 2022 par rapport à 2021, notamment pour les mois de janvier et de février. La plus grande consommation de carburant dans les sources mobiles est due à des quantités de neige et de pluie verglaçante supérieures à l'année précédente. La reprise des activités des navettes de stationnements et l'allongement des parcours des stationnements P8 et P9 ont aussi contribué à une plus grande consommation de carburant.</p> <p>À YMX, l'augmentation observée des émissions de GES en 2022 comparativement à celles de l'année 2021 s'explique par le fait que les températures étaient plus froides. Les consommations de gaz naturel et d'huile de chauffage ont donc augmenté. Notons que la production de chaleur pour les mois d'hiver représente une grande proportion des émissions de GES à YMX. De plus, la plus grande consommation de carburant dans les sources mobiles s'explique par des quantités de neige et de pluie verglaçante supérieures à l'année précédente.</p>
	305-3 Autres émissions indirectes de GES (de portée 3)	<p>Émissions de GES de portée 3</p> <p>Les données sont compilées pour le site de YUL uniquement (excluant YMX). Un plan de travail sera déposé en 2023 afin d'établir les émissions de GES de portée 3 à YMX.</p>
	305-4 Intensité des émissions de GES	<p>Sélectionner au bas du tableau l'unité kg CO2 eq./PAX pour obtenir l'intensité des émissions de GES de portée 1 et 2 ou sélectionner au bas du tableau l'unité kg CO2 eq./100 tonnes de fret pour obtenir l'intensité des émissions selon le transport de fret à YUL et à YMX</p>
	305-5 Réduction des émissions de GES	<p>Mesures de réduction des GES entreprises en 2022</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utilisation du gaz naturel renouvelable : voir initiatives • Projet-pilote d'utilisation de biocarburants : L'année en bref - juin • Défi énergie en immobilier : L'année en bref - juin



Norme	Indicateur	Référence ou réponse	
Gestion des matières résiduelles			
Déchets	306	Approche managériale	<p>Plan de durabilité d'ADM Gestion des matières résiduelles</p> <p>Une des principales sources de matières résiduelles d'ADM provient de l'opération des concessions, comme des boutiques et des restaurants. Les résidus sont constitués d'emballages et de restants alimentaires, tant en provenance des cuisines qu'après la consommation des clients. Ces déchets sont majoritairement non dangereux. Toutefois, s'ils étaient tous envoyés à l'enfouissement, leur temps de dégradation serait significatif, affectant ainsi l'usage des terres, générant du lixiviat et des gaz à effet de serre. Une autre source de déchets provient des fouilles de passagers, où de nombreux objets encore utiles sont jetés. Un programme de dons est en place avec l'organisme le Chaïnon pour réutiliser les objets en bon état, éviter la perte inutile des produits d'hygiène et éviter la perte des comestibles. Cette mesure a autant un impact positif social qu'environnemental. Il est toutefois à noter que cette mesure ne fait que retarder l'impact environnemental de fin de vie pour ces objets.</p> <p>Enfin, la génération des équipements de protection individuelle (EPI) aux points de fouille ainsi que par les passagers est détournée de l'enfouissement par l'installation de bacs de récupération spéciaux. Ces efforts visent à diminuer le volume des résidus ultimes générés dans les installations.</p> <p>Comité de développement et d'innovation</p> <p>La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration sur le bilan annuel de la gestion des matières résiduelles.</p>
	306-AO GA-EN23	Approche managériale Déchets internationaux	<p>Directive sur les déchets internationaux Statistiques annuelles des matières résiduelles générées à bord des aéronefs</p> <p>ADM ne gère pas de déchets internationaux à YMX.</p>
	306-1	Génération de déchets et impacts significatifs liés aux déchets	Gestion des matières résiduelles
	306-2	Gestion des impacts significatifs liés aux déchets	
	306-3	Déchets générés	<p>Statistiques annuelles des matières résiduelles générées par catégorie Matières dangereuses résiduelles totales à YUL</p> <p>ADM n'a pas été en mesure de maintenir en 2022 le taux de 60% de diversion des matières résiduelles à YUL (matières résiduelles de l'aérogare et des bâtiments adjacents d'ADM, excluant celles liées aux travaux de construction, de démolition ou de rénovation).</p> <p>Voir explications</p> <p>À YMX, la collecte des matières résiduelles est aussi prise en charge par la municipalité. Le volume limité généré sur ce site fait en sorte que le ramassage (effectué par le prestataire) se fait en même temps que pour d'autres locataires. Les données propres aux installations d'ADM ne sont donc pas disponibles. En 2021, ADM a effectué une étude de caractérisation qui a démontré qu'environ 28,7% de ses matières recyclables et compostables à YMX sont détournées de l'enfouissement.</p>
	306-4	Déchets non destinés à l'élimination	
	306-5	Déchets destinés à l'élimination	



Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Accès terrestre, intermodalité et connectivité		
Transports	AO Approche managériale	<p>L'aéroport 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 l'aéroport que pour la prospérité de la ville et de sa région.</p> <p>Accès terrestre, intermodalité et connectivité Autres mesures</p> <p>Par ailleurs, 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.</p> <p>De retour sur les rails Projet de station du REM à YUL : L'année en bref - janvier Projet de station du REM à YUL : L'année en bref - décembre Accès à YUL Modes d'accès des employés à YUL Transports au sol Programme incitatif aux transports collectifs pour les employés d'ADM</p>
Intermodalité	AO Approche managériale	<p>Liaisons interurbaines VIA Rail Canada Navettes régionales</p>



Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Bien-être et qualité de vie des travailleurs		
Santé et sécurité du travail (SST)	403 Approche managériale	<p>Certains employés d'ADM sont exposés à des risques qui pourraient causer un accident du travail ou une maladie professionnelle dont les impacts peuvent s'avérer très graves. ADM s'assure de la mise en place de directives, de procédures et de mesures efficaces pour protéger la santé, la sécurité et le bien-être physique et psychologique de ses employés et renforce son engagement pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Offrir aux employés des moyens et des ressources pour les aider à maintenir ou à améliorer leur santé, le cas échéant; • Favoriser un milieu de travail qui encourage des comportements sains et sécuritaires pour aider les employés à atteindre leur potentiel et une santé optimale au travail et dans leur vie personnelle; • Partager la responsabilisation entre toutes les parties prenantes pour assurer la santé, la sécurité et le mieux-être des employés. <p>Les directives et procédures SST se retrouvent sur le site intranet d'ADM, accessibles aux employés, aux dirigeants et aux travailleurs non employés (réf. : indicateur 2-8). Elles sont révisées ou mises à jour au besoin, notamment lors d'un changement de situation ou d'équipement ou lors de l'identification d'un risque émergent. Ceci en collaboration avec les supérieurs, employés, membres CLSS, et avec le Partenaire d'affaires senior SST.</p> <p>Plan de durabilité d'ADM Santé et sécurité au travail</p> <p>Il y a cinq comités locaux en santé-sécurité au travail (CLSS) formés au sein d'ADM. Ils sont notamment composés de représentants respectifs des unités syndicales des employés, ou d'employés non assujettis. Les CLSS s'occupent des questions locales et spécifiques au groupe d'employés représentés. Ils peuvent aussi aider à identifier des questions ayant une portée générale. Le Comité de santé et sécurité d'orientation (CSSO) s'occupe quant à lui des questions de santé et de sécurité ayant un impact au niveau corporatif et lorsque les implications dépassent les préoccupations locales. Les comptes rendus des rencontres de ces comités, qui ont lieu sur une base mensuelle sauf exception, sont déposés sur le site intranet d'ADM, accessibles à ses employés.</p> <p>Les indicateurs relatifs à la SST concernant les employés d'ADM sont mis à jour mensuellement.</p> <p>La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration à chaque rencontre sur les incidents avec perte de temps survenus pour les employés d'ADM, le cas échéant.</p> <p>La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration sur le bilan annuel en santé et sécurité des employés d'ADM.</p>
	403-AO Approche managériale	<p>Les sites aéroportuaires de YUL et de YMX sont fréquentés quotidiennement par des milliers de travailleurs, relevant soit d'ADM, soit de ses fournisseurs ou d'autres employeurs de la communauté aéroportuaire, soit encore sous la responsabilité des entrepreneurs des chantiers de construction. Dans un tel environnement où plusieurs groupes de travailleurs circulent et se côtoient, l'enjeu principal des différents intervenants en santé-sécurité au travail est de s'assurer que tout un chacun travaille de concert afin de limiter les accidents de travail tout en respectant la portée de leur cadre d'intervention. Dans ce contexte, ADM compte renforcer la vision de l'organisation quant à la santé et sécurité des travailleurs sur ses sites aéroportuaires, et préciser la structure d'encadrement ainsi que les champs d'intervention propres à chacun des acteurs par le biais d'une structure d'encadrement formelle, laquelle est en cours d'élaboration.</p> <p>Outre le programme d'évaluation des risques en lien avec la présence d'amiante, ADM n'a pas de programme d'évaluation systématique de l'exposition aux bruits, aux autres polluants ou aux autres substances pouvant affecter ses employés ou les autres travailleurs sur les sites. La prévention passe par l'application de méthodes de travail et l'utilisation d'équipements de protection individuelle afin d'atténuer les risques pouvant survenir.</p>



Norme	Indicateur	Référence ou réponse
<p>Santé et sécurité au travail (SST)</p>		<p>Des permis sont émis pour : travail à chaud, cadenassage et travaux en espace clos. Des procédures de travail encadrent l'émission de ces permis. Elles sont mises en application par les employés d'ADM et encadrent les travailleurs des chantiers de construction en exécution sur les sites de YUL et de YMX (réf. : indicateur 2-29).</p> <p>Travailleurs des chantiers de construction des projets d'ADM</p> <p>Voir indicateur 2-29</p> <p>L'équipe SST infrastructure d'ADM assure une présence dans le courant des différentes étapes du projet (visites des soumissionnaires, réunions de démarrage, réunions hebdomadaires, sur les chantiers par des inspections périodiques planifiées, lors de travaux à risques élevés, lors de suivis de la mise en place des actions correctives à la suite d'un événement), afin d'inculquer la vision et les valeurs SST d'ADM aux entrepreneurs.</p> <p>Des mécanismes d'audit et d'inspection sont en place afin de s'assurer du respect des clauses contractuelles en SST, des exigences minimales et des lois applicables en SST par les entrepreneurs sur les sites de YUL et de YMX. Une évaluation des rendements SST pour chacun des entrepreneurs maîtres d'œuvre et pour chaque projet de construction est effectuée. Elle est communiquée au service d'approvisionnement stratégique d'ADM.</p> <p>En 2022, l'équipe SST infrastructure d'ADM s'est assurée que l'ensemble des non-conformités soulevées lors des inspections ou aux rapports d'enquêtes d'événements, ont été corrigées.</p> <p>La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration à chaque rencontre sur les incidents avec perte de temps survenus sur les chantiers des projets d'ADM, le cas échéant.</p> <p>La direction d'ADM effectue aussi une reddition de compte au Conseil d'administration sur le bilan annuel en santé et sécurité sur les chantiers, à partir des indicateurs suivants : taux de fréquence, taux de gravité, nombre d'accidents déclarés à la CNESST, nombre d'accidents mortels et d'incidents, nombre de jours perdus, passé-proches et dommages matériels.</p> <p>Travailleurs sur les sites aéroportuaires</p> <p>Le plan de mesures d'urgence d'ADM (voir indicateur continuité des opérations et mesures d'urgence - AO) comprend une section traitant des maladies infectieuses à surveillance extrême (M.I.S.E.). La direction d'ADM est responsable de la coordination des activités aéroportuaires lors d'urgences quaranténaires ou de maladies infectieuses à surveillance extrême. Elle exerce ses fonctions en collaboration avec l'Agence de santé publique du Canada (ASPC) et les Agences des services frontaliers du Canada (ASFC).</p>
	<p>403-1 Système de management de la santé et de la sécurité au travail</p>	<p>Santé et sécurité au travail</p> <p>ADM a des programmes de prévention des risques pour l'ensemble de ses employés. Ils sont intégrés via des processus d'implantation selon les améliorations qui sont identifiées, qui seront mises en œuvre au cours des deux prochaines années.</p> <p>En vertu de la juridiction fédérale applicable, les programmes doivent être révisés tous les trois ans. Lors de la mise à jour de l'évaluation des risques, qui est effectuée sur une base annuelle, les CLSS évaluent si des risques doivent être ajoutés. Chaque CLSS identifie des initiatives d'amélioration et de prévention qu'ils suivront pendant l'année afin de s'assurer de terminer adéquatement le programme. Les programmes de préventions sont disponibles aux employés d'ADM via le site intranet d'ADM.</p> <p>Les politiques, directives et procédures SST en vigueur sont applicables aux employés d'ADM uniquement, excluant les autres travailleurs sur le site. Il appartient à chacun des employeurs de couvrir ces aspects auprès de leurs employés respectifs.</p>



Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Santé et sécurité au travail (SST)	403-2 Identification des dangers, évaluation des risques et investigation des événements indésirables	<p>Les CLSS ont notamment comme rôle de participer au programme de prévention des risques obligatoire en vertu de la juridiction fédérale applicable. Ce dernier procède à l'analyse et à l'évaluation des risques liés aux caractéristiques des postes de travail et des fonctions des employés d'ADM, et doivent identifier les mesures d'atténuation à mettre en place. Par ailleurs, la Politique de santé et sécurité au travail d'ADM prévoit que tout employé doit signaler à son supérieur immédiat tout objet ou toute circonstance qui, dans un lieu de travail, présente un risque pour sa santé ou sa sécurité ou pour celle de ses compagnons de travail ou des autres personnes. Le supérieur immédiat se doit de gérer les risques liés à l'exécution des tâches (identification, élimination, réduction et élaboration de procédures de travail intégrant, entre autres, les aspects liés à la santé et à la sécurité) ou signaler à son supérieur hiérarchique les dangers observés ne pouvant être réglés à son niveau. Par règlement, l'employé a le droit de soulever un risque. En cas de mésentente, il peut en référer à l'équipe de Capital humain, son représentant syndical ou encore porter plainte auprès d'Emploi et Développement social Canada (EDSC).</p> <p>Les accidents et les quasi-proches sont déclarés dans un logiciel de gestion en santé et sécurité (SMAAT) pour les employés de métiers. Des enquêtes sont menées, en collaboration avec les CLSS qui sont formés pour procéder à des enquêtes, afin d'identifier les correctifs à apporter. Pour les autres employés, il existe également des processus de déclaration de situations dangereuses ou de refus de travail, et de suivi. L'accès aux dossiers des employés d'ADM est restreint à l'équipe Capital humain.</p> <p>Ces processus SST sont applicables aux employés d'ADM uniquement, excluant les autres travailleurs sur le site. Il appartient à chacun des employeurs de couvrir ces aspects auprès de ses employés respectifs.</p>
	403-3 Services de santé au travail	<p>Santé et sécurité au travail</p> <p>Les employés d'ADM sont des citoyens ou des résidents permanents du Canada qui résident dans la province de Québec. De ce fait, ils peuvent bénéficier des divers services de santé couverts par la Régie de l'assurance maladie du Québec.</p> <p>Les employés d'ADM peuvent également faire appel au service de télémédecine de Dialogue (réf. : indicateur 403-6).</p> <p>Les CLSS constituent les sources de référence pour les employés. À la suite d'une lésion professionnelle, dans certaines situations, l'employé doit se présenter à une expertise médicale. Elle a pour but de suivre l'évolution de l'état de santé de l'employé liée à une réclamation CNESST, et ce, conformément à l'article 209 de la Loi sur les accidents de travail et les maladies professionnelles (LATMP). L'ensemble des informations sont gardées confidentielles au dossier de l'employé. Tout ce qui précède est encadré par des procédures.</p>
	403-4 Participation, consultation des travailleurs et communication	<p>Voir indicateurs 403 et 403-2.</p> <p>L'application de processus de participation, de consultation et de communication au sujet de la SST est prévue dans les dispositions de la juridiction fédérale en vigueur. Elle passe essentiellement par la tenue des CLSS et des CSSO. De plus, un rapport annuel couvrant la tenue de ces comités est envoyé à Emploi et Développement social Canada.</p>
	403-5 Formation des travailleurs à la santé et à la sécurité au travail	<p>Santé et sécurité au travail</p> <p>ADM offre environ une cinquantaine de formations couvrant les besoins de tous les corps d'emploi. Les corps de métier les plus visés sont ceux des cols bleus, représentant 35 professions différentes. Chaque corps d'emploi a un profil prédéterminé de formations obligatoires ou suggérées, selon le cas. L'information est enregistrée dans un système de gestion des formations (plateforme Destination réussite). Certaines formations sont suivies de manière récurrente annuellement, ou tous les trois ans, ou lorsqu'on évalue le besoin d'un cours de rappel. L'ensemble du corpus de cours sélectionnés est révisé avec les directions et CLSS concernés. Les formateurs sont reconnus par la CNESST.</p>



Index du contenu GRI

Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Santé et sécurité au travail (SST)		<p>Les formations STT sont procurées sur les lieux de travail. Les coûts sont assumés par ADM. Les sessions ont lieu pendant les heures travaillées et rémunérées.</p> <p>Les formations qui sont offertes par ADM à ses employés ne sont pas prodiguées aux autres travailleurs sur le site, à l'exception de la Session d'accueil multidisciplinaire adressée aux travailleurs des chantiers de construction sur les sites de YUL et de YMX, qui doit être suivie annuellement. Il appartient à chacun des employeurs de couvrir ces aspects auprès de ses employés respectifs.</p>
	403-6	<p>Promotion de la santé des travailleurs</p> <p>Programme Équilibre</p> <p>Les services de Dialogue sont disponibles pour tous les employés et leur famille (conjoint ou enfant), dès la première journée d'embauche. Ce service confidentiel est disponible 7 jours par semaine, 24 heures sur 24.</p> <p>Les employés d'ADM sont admissibles au régime d'assurance collective d'Aéroports de Montréal après une période de six mois de service continu : Bénéfices et avantages sociaux.</p> <p>Compte de gestion santé : voir indicateur 2-21.</p> <p>ADM n'offre pas de programme ou ne fait pas la promotion de la santé globale (réf. : indicateurs 403-3 et 403-5) auprès des travailleurs sur les sites aéroportuaires qui ne sont pas ses employés.</p>
	403-7	<p>Prévention et réduction des impacts sur la santé et la sécurité au travail directement liés aux relations d'affaires</p> <p>Voir indicateur 403-AO.</p> <p>ADM chapeaute le Comité de sécurité des opérations côté piste (CSOCP), qui traite des problèmes de sécurité côté piste avec ses principaux partenaires sur les sites, ainsi que des situations santé et sécurité pouvant affecter l'ensemble des travailleurs de la communauté aéroportuaire présents sur les sites.</p> <p>ADM, entreprise sous juridiction fédérale, ainsi que plusieurs de ses partenaires d'affaires sous juridiction fédérale ou provinciale doivent être enregistrés auprès de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) pour la couverture d'assurance santé et sécurité au travail.</p> <p>Lorsque des informations sont transmises à ADM par des tiers concernant des travailleurs qui ne sont pas des employés d'ADM, les accès aux dossiers sont restreints à l'équipe Capital humain ou Affaires juridiques, selon le cas.</p> <p>Lors d'octrois de contrats, l'une des étapes de vérification consiste à valider si les fournisseurs sont adéquatement enregistrés auprès de la CNESST.</p> <p>Projets de construction et locataires : voir indicateur 2-29.</p>
	403-8	<p>Travailleurs couverts par un système de management de la santé et de la sécurité au travail</p> <p>Voir indicateur 403-1.</p>



Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Santé et sécurité au travail (SST)	403-9 Accidents du travail	<p>Statistiques annuelles</p> <p>Principal type d'accident : mal de dos attribuable à des problématiques de « soulever, pousser et tirer ».</p> <p>Tous les accidents sont enquêtés, et des correctifs sont implantés.</p> <p>La majorité des tâches à risque sont documentées avec des procédures de travail spécifiques.</p> <p>Pour l'année 2022, concernant les employés d'ADM, on observe une légère augmentation des incidents SST sans perte de temps par rapport à 2021. On observe aussi une légère augmentation du nombre d'accidents avec perte de temps, mais notons que ceux survenus en 2022 ont impliqué moins d'heures de perte de temps que ceux de 2021. Malgré cette hausse, il est à noter que le nombre d'accidents (soit le nombre d'incidents avec perte de temps) qui ont été déclarés à la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) ont chuté en comparaison des niveaux observés avant la pandémie.</p> <p>Le bilan annuel est présenté lors des premières rencontres de l'année de chacun des CSSO. Des plans d'action visant à réduire les risques sont établis en conséquence lorsque jugé nécessaire. Ces plans d'action sont incorporés aux points de suivi des comités de la nouvelle année en cours, le cas échéant.</p>
	403-10 Maladies professionnelles	<p>Statistiques annuelles</p> <p>Les trois plus importantes sources de risque (et mesures d'atténuation) : exposition au bruit (protection auditive obligatoire dans les zones désignées), présence d'amiante (programme d'identification, d'information, d'intervention et de protection personnelle) et ergonomie (équipement de bureau fourni, informations et suivi d'ajustement personnalisé disponibles).</p>
Résilience des opérations aéroportuaires		
Continuité des opérations et mesures d'urgence	AO Approche managériale	<p>Plan de continuité des affaires</p> <p>Le Plan de continuité des affaires administratives de la vice-présidence des Technologies et innovation (PCAA-VPTI) définit les principes directeurs applicables, les rôles et responsabilités des différents intervenants pour la mise en place et le maintien du Plan, ainsi que lors d'incidents et de crise, la description des activités requises afin d'assurer le rétablissement des systèmes et des technologies d'ADM à l'intérieur des délais requis.</p> <p>Depuis 2019, l'exploitation de l'environnement technologique d'ADM a été externalisée. Le partenaire externe doit effectuer la relève des services lui ayant été confiés par le biais de son plan de relève de désastre (DRP - Disaster Recovery Plan). Les PCAA-VPTI et DRP 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. Cela permet à ADM de se conformer aux meilleures pratiques en matière de continuité des affaires.</p> <p>La dernière révision du PCAA-VPTI a été effectuée en mars 2020.</p> <p>Plan des mesures d'urgence</p> <p>Exercices d'urgence sécurité MISTRAL : L'année en bref - mai</p> <p>Exercice d'urgence de sûreté NATURE : L'année en bref - mai</p> <p>En 2022, les plans des mesures d'urgence de YUL et de YMX ont été soumis à un audit en vertu du programme d'assurance qualité du SGS afin d'en valider sa conformité au Règlement d'aviation canadien. Un plan de mesures correctives est en cours d'élaboration.</p> <p>La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration deux fois par année sur le plan de continuité des affaires, couvrant les installations physiques et technologiques.</p>



Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Santé, sécurité et sûreté des personnes		
Santé et sécurité des consommateurs	416 Approche managériale	<p>Sécurité des opérations</p> <p>Une défaillance dans le système de gestion de la sécurité des opérations côté piste (SGS) pourrait mener à un incident ou un accident ayant une incidence sur la sécurité aérienne.</p> <p>En vertu de la réglementation en vigueur et de l'entente contractuelle entre Transports Canada et Aéroports de Montréal, ADM a un Système de gestion de la sécurité des opérations côté piste (SGS) en place qui couvre l'entièreté de ses opérations aériennes.</p> <p>La politique du système de gestion de la sécurité des opérations aéroportuaires vise à gérer et à maintenir à un niveau acceptable les risques d'incidents et d'accidents liés aux services et aux installations d'ADM régis par le Manuel d'exploitation aéroportuaire. En complément à la Politique, le Plan du système de gestion de la sécurité établit les processus ainsi que les rôles et les responsabilités qui y sont associés. La gestion du risque est effectuée par l'analyse d'un danger ou d'un événement pouvant entraîner des dommages, menacer la vie et la santé des personnes ou avoir un impact négatif sur les opérations.</p> <p>Politique et plan SGS Semaine nationale de la sécurité aéroportuaire Tenue de la conférence SWIFT : L'année en bref – septembre Projets de construction et locataires : voir indicateur 2-29</p> <p>Sûreté</p> <p>Engagement en matière de sûreté Sûreté aéroportuaire d'ADM, Service d'incendie d'ADM et Agences d'application de la loi Coordination</p> <p>La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration deux fois par année sur le suivi des enjeux de sûreté aéroportuaire établis par la direction, ainsi que sur l'avancement du plan d'action visant à atténuer les risques.</p> <p>Mesures sanitaires</p> <p>Réf. : indicateur 403-AO, voir Plan de mesures d'urgence M.I.S.E.</p> <p>Dans le contexte de l'adhésion d'ADM au programme Skytrax (réf. : indicateur Qualité de service – AO), des inspections visuelles sont effectuées par les auditeurs externes afin de notamment évaluer le niveau de salubrité observé dans les lieux publics de l'aéroport. Pendant cette visite d'inspection, des prélèvements microbactériens sont effectués. Cet audit est conduit aux deux ans. Les constats ainsi que les résultats des analyses sont communiqués à ADM. Les plans d'action des correctifs à apporter sont élaborés en conséquence.</p> <p>ADM a d'ailleurs opté pour la pratique de conduire des tests bactériologiques (« ATP tests ») de manière régulière, notamment sur les surfaces fréquemment touchées, afin de contrôler le risque de contamination croisée.</p> <p>Le service interne de qualité des contrats d'ADM procède à des inspections, notamment quant à la propreté des lieux, sur une base quotidienne. Les observations sont consignées au sein d'un registre et sont communiquées aux prestataires de services responsables de l'entretien ménager. Celles qui nécessitent une intervention rapide sont réglées immédiatement. Les résultats desdites inspections sont aussi discutés lors de rencontres hebdomadaires avec les prestataires, et sont ajoutés aux composantes de leurs tableaux d'indicateurs de performance (qui donnent lieu à des bonis ou à des pénalités). Le protocole de communication aux prestataires de services décrit les processus ainsi que les rôles et responsabilités des intervenants, afin d'assurer le contrôle et le traitement efficace des observations. En outre, et pour que toutes les procédures de nettoyage et de désinfection demeurent conformes aux exigences et aux bonnes pratiques en la matière, elles sont élaborées et auditées en collaboration avec les instances gouvernementales, notamment Santé Canada.</p>



Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Santé et sécurité des consommateurs	416-AO9 Approche managériale	Gestion de la faune Gestion de la faune
	416-AO9 Impacts de faune	Statistiques annuelles du nombre d'impacts de faune confirmés par 10 000 mouvements d'aéronefs : voir le graphique au bas du texte
	416-1 Évaluation des impacts des catégories de produits et de services sur la santé et la sécurité	Statistiques annuelles des ratios du nombre d'incidents et d'accidents côté piste (sélectionner l'indicateur au bas du tableau) La hausse des incidents et des accidents observée en 2022 est principalement liée à la reprise des activités aéroportuaires combinée à la pénurie de main-d'œuvre .
	416-2 Cas de non-conformité concernant les impacts des produits et des services sur la santé et la sécurité	Statistiques annuelles du nombre total d'incursions de piste (sélectionner l'indicateur au bas du tableau) La baisse des incursions de piste observée à YMX en 2022 est liée à la réduction des activités des écoles de pilotage. Au terme de l'année 2022, ADM a terminé la deuxième année du cycle de trois ans du plan d'audit. Les quelques non-conformités soulevées concernent la documentation du respect des processus établis. Les plans de mesures correctives ont été mis en place et sont suivis.
Infrastructures aéroportuaires durables		
Maintien et développement des infrastructures	Programme d'investissement d'ADM et planification	<p>ADM gère le cycle de vie et le développement de ses infrastructures aéroportuaires de manière à répondre à la croissance du trafic de passagers ainsi qu'à l'évolution du secteur. Depuis sa création, ADM a investi plus de 4,3 G\$ dans ses programmes de développement et de maintien ou de remplacement (au 31 décembre 2022, excluant sa filiale et l'acquisition de terrains).</p> <p>Adaptation et résilience aux changements climatiques : voir indicateur TCFD-GR.b.</p> <p>Réflexion stratégique 2023-2028 - Les infrastructures en trois temps</p> <p>Plans de développement</p> <p>La suite des choses</p> <p>Réflexion stratégique 2023-2028 - De « réussir la croissance » à « réussir la relance »</p> <p>En 2023, ADM tiendra des consultations publiques en préparation des plans directeurs 2023-2043 pour les aéroports de YUL et de YMX.</p> <p>Plans de maintien des actifs.</p> <p>ADM est responsable de la gestion du cycle de vie de ses actifs répartis sur les sites de YUL et de YMX. Les équipes d'architecture-ingénierie, de projets et d'entretien d'ADM effectuent les inspections et les interventions requises afin que les infrastructures et les équipements, peu importe le niveau de vétusté, demeurent aussi fiables et utilisables que possible, et surtout, sécuritaires pour les usagers.</p> <p>La dernière mise à jour du plan de maintien des actifs (« le PDMA »), qui définit les stratégies et les étapes pour assurer une gestion optimale du cycle de vie des actifs, date de 2019. L'exercice, qui se tiendra à nouveau en 2023, permettra de confirmer la vétusté de l'ensemble des infrastructures de YUL et d'établir les plans d'intervention en conséquence. Ce PDMA sera intégré à un nouveau système de gestion du bâtiment qui permettra à l'organisation de gagner en efficacité et en agilité sur cette question.</p> <p>Réfection de la piste 06G-24D : L'année en bref - juin</p>



Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Cybersécurité et protection des données		
Confidentialité des données des clients	418 Approche managériale	<p>Cybersécurité et protection des données Réflexion stratégique 2023-2028 - Technologie et innovation Politique sur la protection des renseignements personnels des clients d'ADM</p> <p>ADM priorise la mise en œuvre de son plan d'atténuation en sécurité de l'information, qui se doit d'être adapté selon l'évolution de la menace. Le programme de cybersécurité fait l'objet d'une revue annuelle auprès du Conseil d'administration. La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration deux fois par année pour suivre l'avancement du plan d'action visant à atténuer les risques relatifs à la cybersécurité.</p> <p>En 2022, ADM a procédé à la mise à jour de son cadre de gestion des risques TI, visant à instaurer des processus améliorés de déclaration, d'évaluation et de suivi des risques technologiques. Déployée en septembre 2022, la nouvelle solution permet de tenir un registre détaillé des principaux risques opérationnels technologiques, et d'en faire un suivi plus robuste.</p> <p>À la fin 2022, un audit interne a été conduit afin d'évaluer la conception, la mise en œuvre et l'efficacité opérationnelle des contrôles informatiques du système SAP. Les plans d'action découlant des recommandations de l'audit, qui visent principalement des correctifs à apporter concernant la gestion des accès, seront mis en œuvre au courant de l'année 2023.</p>
	418-1	Plaintes fondées relatives à l'atteinte à la confidentialité des données des clients et aux pertes de données des clients
Expérience client		
Qualité de service	AO Approche managériale	<p>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. La satisfaction des passagers est donc au cœur des préoccupations d'ADM. Les attentes et les besoins des passagers sont en constante mouvance. ADM doit s'assurer d'y répondre, en collaboration avec l'ensemble de ses partenaires de la communauté aéroportuaire (réf. : indicateur 2-6).</p> <p>Zone de fortes turbulences Plan de durabilité Services aux passagers Voyagez en toute confiance Des expériences uniques pour les passagers</p> <p>Adhésion au programme de certification de la qualité des produits et des services Skytrax : L'année en bref – novembre. En plus de l'audit externe qui est conduit aux deux ans dans le contexte de ce programme, ADM procède à des audits internes sur une base trimestrielle. Ces audits internes, qui visent des secteurs ou des services spécifiques qui sont évalués sur une base de rotation, permettent de mettre à jour le tableau de bord des initiatives d'améliorations prioritaires.</p>



Index du contenu GRI

Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Qualité de service		<p>ADM s'est dotée d'un programme interne de sondages qui vise à être mené auprès de quelque 4 000 passagers par année. Ces enquêtes comportent des questions qui couvrent l'ensemble du parcours du passager. Toutefois, ce programme a été suspendu en 2020 dû à la pandémie de COVID-19. Il sera relancé au courant de l'année 2023.</p> <p>Aussi, avant l'avènement de la pandémie, ADM adhérait au programme de sondage de l'expérience client Airport Service Quality (ASQ) de l'ACI World. ADM a réadhéré à ce programme depuis le début de 2023. Près de 1 000 passagers au départ ainsi que 350 passagers à l'arrivée sont interviewés trimestriellement sur la base de ce programme.</p> <p>Ces trois programmes procurent des directions claires à la direction d'ADM quant aux améliorations à aborder en priorité afin de rehausser l'expérience passager.</p> <p>Les principales initiatives d'amélioration qui seront abordées dans les prochaines années visent la qualité de la signalisation, des blocs sanitaires, de l'entretien ménager, des services adaptés aux clientèles ayant des besoins particuliers, et d'ambiance et de sens du lieu.</p> <p>Les équipes internes d'Expérience Client produisent un rapport mensuel qui illustre les faits saillants des interactions avec les passagers via le service de clavardage du site Web d'ADM, les appels ou visites au comptoir d'information à YUL, ainsi que les requêtes envoyées sur la plateforme YUL Satisfaction. La collecte et la diffusion de ces données permettent d'ajuster certaines des opérations et de continuellement améliorer notre service à la clientèle. La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration sur une base annuelle concernant les plaintes des usagers.</p> <p>Bilan 2022 YUL Satisfaction.</p> <p>Programme de clients mystères</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le volet commercial du programme a repris depuis le 1^{er} décembre 2021. • Les volets stationnement et taxi du programme ont repris depuis le 1^{er} juillet 2022.
Gestion du climat sonore		
Bruit	AO7-DMA Approche managériale	<p>Plan de durabilité d'ADM Gestion du climat sonore Climat sonore</p> <p>La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration deux fois par année pour suivre l'avancement du plan d'action visant à atténuer les risques relatifs au climat sonore à YUL.</p> <p>La direction d'ADM fait rapport au Conseil d'administration sur une base annuelle sur la gestion du climat sonore.</p>
	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.



Norme	Indicateur	Référence ou réponse
Accessibilité universelle		
<p>Offre de services et d'installations accessibles aux personnes ayant des besoins particuliers</p>	<p>G4-DMA Approche managériale</p>	<p><u>Accessibilité des services</u></p> <p>YUL est assujéti aux dispositions applicables aux exploitants de gare du Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées de l'Office des transports du Canada. ADM s'assure de rencontrer les exigences du Règlement.</p> <p>ADM travaille de concert avec les partenaires de la communauté aéroportuaire de YUL visés par la réglementation dans une optique de conformité. Par exemple, elle collabore avec Opsis Services aéroportuaires Inc. pour la fourniture d'un service d'assistance au débarcadère et la gestion d'un bassin de fauteuils roulants à utilisation commune. Avec les locateurs de voitures et les fournisseurs de services de transport terrestre, ADM veille à fournir des alternatives de transports accessibles pour les personnes handicapées.</p> <p><u>Accessibilité pour les personnes handicapées</u></p> <p>ADM assure une vigie de la conformité réglementaire de ses partenaires en déployant notamment un processus d'audit et de contrôle qualité de la formation du personnel.</p> <p>ADM déposera deux nouveaux plans d'action sur l'accessibilité, qui couvriront les interventions prévues sur l'horizon 2023-2026 en vue de bonifier l'offre de service à YUL ainsi que les pratiques d'ADM en tant qu'employeur. Permettant à ADM de rencontrer les nouvelles obligations réglementaires auxquelles elle est assujéti, ces plans seront alimentés par des consultations menées auprès de personnes handicapées, notamment des voyageurs transitant par YUL et des représentants d'organismes de défense et de promotion des droits des personnes handicapées. Préparés en étroite collaboration avec Kéroul, ces plans seront également bonifiés par les échanges entre ADM et les autres aéroports canadiens via le Conseil des aéroports du Canada (CAC).</p> <p>ADM fait appel aux services de l'organisme Kéroul pour procéder à des évaluations et fournir des recommandations quant à l'accessibilité des sites de YUL et de YMX pour les diverses clientèles en situation de handicap en vertu des normes en vigueur et des meilleures pratiques en matière d'accessibilité. En 2022, l'organisme a notamment été impliqué pour l'évaluation des plans de conception de la future station du REM à YUL, et l'évaluation des bornes libre-service installées dans l'aérogare. Kéroul a également préparé un rapport sur l'accessibilité du transport aérien au Canada, permettant ainsi à ADM de comprendre son positionnement parmi les grands aéroports canadiens.</p> <p>ADM est en processus pour l'obtention de l'accréditation Accessibility Enhancement Accreditation (AEA) de l'Airports Council International (ACI).</p> <p>À la suite de deux visites d'évaluation des parcours de passagers effectuées en début d'année 2023 par des représentants de Kéroul, YUL a obtenu la cote « accessible ». Cette certification est valide pour une durée de cinq ans, soit jusqu'en février 2028.</p>





Analyse par la direction de la situation financière

APERÇU GÉNÉRAL

ADM Aéroports de Montréal est l'autorité aéroportuaire du grand Montréal responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de YUL et de YMX en vertu d'un bail conclu avec Transports Canada en 1992 et dont l'échéance est le 31 juillet 2072. Société à but non lucratif et sans capital-actions, ADM ne verse aucun dividende. Payant un loyer à Transports Canada basé sur ses revenus, ADM assure elle-même le financement de ses programmes d'immobilisations.

SOMMAIRE FINANCIER

(en millions de dollars)	Cumulé au 31 décembre		
	2022	2021	Variation ¹ (%)
Produits	652,1 \$	277,7 \$	134,8
Salaires et charges sociales	71,3 \$	52,4 \$	36,0
Charges d'exploitation	142,9	98,5	45,2
Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités (PERI)	45,7	37,9	20,4
Loyer à Transports Canada	68,3	25,3	170,0
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation	160,4	162,6	(1,3)
Charges financières nettes	119,1	132,8	(10,4)
Total des charges	607,7 \$	509,5 \$	19,3
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges avant quote-part et impôts	44,4 \$	(231,8) \$	119,1
Quote-part des résultats des coentreprises	0,8	1,0	(21,4)
Impôts sur le résultat	0,1	-	100,0
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	45,3 \$	(230,8) \$	119,6
BAIIA²	323,9 \$	63,6 \$	409,2

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

² BAIIA, une mesure financière non conforme aux PCGR, est l'excédent des produits par rapport aux charges 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 l'excédent des produits par rapport aux charges avant impôts, charges financières nettes, amortissement et dépréciation et quote-part des résultats des coentreprises.

Le tableau suivant présente le rapprochement du BAIIA avec l'insuffisance des produits par rapport aux charges :

(en millions de dollars)	2022	2021
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	45,3 \$	(230,8) \$
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation	160,4	162,6
Charges financières (nettes)	119,1	132,8
Quote-part des résultats des coentreprises	(0,8)	(1,0)
Impôts sur le résultat	(0,1)	-
BAIIA¹	323,9 \$	63,6 \$

¹ BAIIA est une mesure financière non conforme aux PCGR.

FAITS SAILLANTS

L'année 2022 a eu un début sombre. L'émergence d'un nouveau variant associé à la pandémie de COVID-19 a mené le gouvernement du Canada à remettre en application des mesures plutôt sévères aux frontières. Cependant, au printemps 2022, la situation sanitaire s'est améliorée, les mesures se sont assouplies, et ADM a constaté une reprise soutenue des activités. Par conséquent, globalement, le trafic de passagers 2022 a terminé à près de 80 % de l'achalandage de 2019. Ceci s'est directement traduit par une hausse des produits tout en limitant la hausse des charges d'exploitation liées aux frais opérationnels pour les services aux passagers.

BAIIA

Le BAIIA s'est établi à 323,9 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, soit une hausse de la performance de 260,3 M\$ ou 409,2 % par rapport à 2021. Le BAIIA en pourcentage des produits s'est établi à 49,7% en 2022, comparativement à 22,9% pour l'année 2021.

Investissements

Les investissements du programme aéroportuaire d'ADM se sont chiffrés à 88,3 M\$ (46,6 M\$ en 2021) et les investissements dans la station du REM ont totalisé 55,1 M\$ (24,3 M\$ en 2021). Les subventions, provenant principalement du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (PIEA) de Transports Canada en 2022, ont totalisé 75,4 M\$ (19,1 M\$ en 2021). À YMX, les travaux ont porté principalement sur la réfection des chaussées. Quant à YUL, les travaux ont porté notamment sur :

- Les travaux de la station du REM;
- La réhabilitation de la piste 06G-24D;
- La réfection des chaussées;
- L'ajout d'une cinquième machine de tomographie par rayons X dans la salle à bagages domestique / internationale;
- Le remplacement de la plateforme d'enregistrement et d'embarquement à usage commun.

Au cours de l'année 2022, les investissements dans les aéroports ont été financés par les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation et les subventions.

PRODUITS

(en millions de dollars)	2022	2021	Variation ¹ (%)
Activités aéronautiques	241,9 \$	94,8 \$	155,0
FAA	206,9	67,1	208,3
Stationnements et transports au sol	75,2	27,5	173,4
Concessions	54,6	35,7	53,1
Immobiliers et autres	73,5	52,6	39,7
Total des produits	652,1 \$	277,7 \$	134,8

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

Les produits se sont élevés à 652,1 M\$ en 2022, soit une augmentation de 374,4 M\$ ou 134,8 % par rapport à 2021.

Activités aéronautiques

Les produits tirés des activités aéronautiques se sont élevés à 241,9 M\$ en 2022, une hausse de 147,1 M\$ ou 155,0 % par rapport à 2021. Ces revenus se composent principalement des droits d'atterrissage et des redevances générales d'aérogare perçus des sociétés aériennes et représentent 37,1% (34,1% en 2021) de l'ensemble des revenus d'ADM. Cette augmentation marquée est principalement attribuable à la reprise importante du trafic de passagers qui s'est amorcée à la fin du premier trimestre de 2022 ainsi qu'à l'accroissement des mouvements aériens.

Analyse par la direction de la situation financière

FAA

Les produits provenant des FAA ont totalisé 206,9 M\$ en 2022 en hausse de 139,8 M\$ ou 208,3% par rapport à 2021. Ces revenus, qui représentent 31,7% (24,2% en 2021) 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 principalement attribuable à la croissance du trafic de passagers avec un léger impact dû au changement tarifaire. Le tarif de ces derniers est passé de 30\$ à 35\$ par passager le 1^{er} février 2021.

Stationnements et transports au sol

Les produits tirés des stationnements et des transports au sol se sont chiffrés à 75,2 M\$ en 2022, une augmentation de 47,7 M\$ ou 173,4% par rapport à 2021. Ces revenus totalisent 11,5% (9,9% en 2021) de l'ensemble des revenus d'ADM. La hausse de ces produits provient principalement des stationnements et cette dernière est directement attribuable à l'accroissement des activités qui s'est traduit par la réouverture de tous les parcs de stationnements au courant de l'année 2022.

Concessions

Les concessions ont généré des produits de 54,6 M\$ en 2022, en hausse de 18,9 M\$ ou 53,1% par rapport à 2021. Ces derniers totalisent 8,4% (12,9% en 2021) de l'ensemble des revenus d'ADM. L'augmentation de ces produits est également directement attribuable au niveau plus élevé du trafic de passagers, notamment pour les boutiques hors-taxes et les restaurants.

Immobiliers et autres

Les produits immobiliers et autres se sont élevés à 73,5 M\$ en 2022, une augmentation de 20,9 M\$ ou 39,7% par rapport à 2021, et représentent 11,3% (18,9% en 2021) de l'ensemble des revenus d'ADM. Ces produits proviennent surtout de la location de terrains, de bâtiments et d'espaces. Leur croissance est principalement le résultat de gains comptables pour de nouveaux contrats de sous-location de terrains signés à YMX.

CHARGES

(en millions de dollars)	2022	2021	Variation ¹ (%)
Salaires et charges sociales	71,3 \$	52,4 \$	36,0
Charges d'exploitation	142,9	98,5	45,2
PERI	45,7	37,9	20,4
Loyer à Transports Canada	68,3	25,3	170,0
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation	160,4	162,6	(1,3)
Charges financières nettes	119,1	132,8	(10,4)
Total des charges	607,7 \$	509,5 \$	19,3

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 214,2 M\$ en 2022, une augmentation qui s'est limitée à 63,3 M\$ ou 42,0% par rapport à 2021, malgré une forte reprise. Cette variation est principalement le reflet de la hausse des frais opérationnels pour les services aux passagers en raison de la reprise soutenue des activités depuis le printemps 2022 et la réduction des subventions salariales.

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales ont augmenté de 18,9 M\$ ou 36,0% passant de 52,4 M\$ en 2021 à 71,3 M\$ en 2022. Cette hausse est attribuable d'une part, à la fin de l'admissibilité aux programmes d'aide gouvernementale relatifs à la Subvention salariale d'urgence du Canada et au Programme de relance pour le tourisme et l'accueil à la fin du premier trimestre de 2022, comparativement à une année complète en 2021, et d'autre part, aux augmentations statutaires et à la hausse des effectifs en lien avec la reprise des activités.



Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation se sont chiffrées à 142,9 M\$ en 2022 en hausse de 44,4 M\$ ou 45,2% par rapport à 2021. Cette variation s'explique principalement par les dépenses opérationnelles additionnelles pour les services aux passagers en raison de la reprise soutenue des activités tels le transport des passagers côté air, celles liées au parcours passager dans l'aérogare, les services des stationnements à la suite de la réouverture de tous les parcs et l'ajout des navettes les desservant. Les frais de perception des FAA qui sont directement attribuables à la croissance du trafic de passagers ont aussi contribué à la hausse des charges d'exploitation.

Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités (PERI)

Les PERI ont augmenté à 45,7 M\$, soit 7,8 M\$ ou 20,4% de plus que l'année précédente. Cette hausse est liée à l'augmentation de la valeur foncière des actifs d'ADM ainsi qu'à la révision des estimations en lien avec les années antérieures.

Loyer à Transports Canada

Le loyer à Transports Canada s'est établi à 68,3 M\$, en hausse de 43,0 M\$ ou 170,0% par rapport à l'exercice 2021. 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 114,0 M\$ en 2022 et représentent 17,5% des revenus totaux (63,2 M\$ et 22,8% respectivement en 2021).

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 160,4 M\$ en 2022, ce qui représente une baisse de 2,2 M\$ ou 1,3% par rapport à l'exercice précédent, résultant principalement d'actifs complètement amortis dans l'année courante.

Charges financières nettes

Les charges financières sont présentées nettes des produits financiers. Ces charges ont diminué à 119,1 M\$ par rapport à 132,8 M\$ en 2021, soit une baisse de 13,7 M\$ ou 10,4%. La variation de ces dernières s'explique principalement par la hausse des taux d'intérêt sur les placements combinée à un plus grand surplus de liquidités.

Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges

L'exercice terminé le 31 décembre 2022 s'est soldé par un excédent des produits par rapport aux charges de 45,3 M\$, comparativement à une insuffisance de 230,8 M\$ pour l'exercice 2021.



SITUATION FINANCIÈRE

ADM avait 723,3 M\$ de liquidités disponibles au 31 décembre 2022 comparativement à 608,3 M\$ au 31 décembre 2021. Ce solde de liquidités inclut 550,2 M\$ en trésorerie et équivalents de trésorerie (417,9 M\$ en 2021) et l'augmentation a été générée par les activités d'exploitation. Il inclut également une facilité de crédit générale dont le solde disponible est de 173,1 M\$ (190,4 M\$ en 2021) déduction faite du montant requis pour le fonds de prévoyance lié à l'exploitation et à l'entretien de 53,1 M\$ (37,0 M\$ en 2021). Le fonds de réserve affecté au service de la dette de 57,4 M\$ (56,5 M\$ en 2021) 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 réalisés s'élèvent à 55,1 M\$ en 2022 (nets de la subvention du PIEA de 42,8 M\$). Aucun montant n'a été utilisé sur ces marges de crédit au 31 décembre 2022.

La dette nette d'ADM au 31 décembre 2022 est de 2,3 G\$ comparativement à 2,5 G\$ au 31 décembre 2021.

Au 31 décembre 2022, 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 l'excédent des produits par rapport aux charges 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 et le montant disponible via la facilité de crédit générale d'ADM (excluant 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 à payer des obligations à long terme, y compris les contrats de location, et le montant disponible dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie ainsi que dans le fonds de réserve affecté au service de la dette.

PERSPECTIVES FINANCIÈRES POUR 2023

Au dernier trimestre de 2022, ADM avait retrouvé plus de 90% de son achalandage pré-pandémique malgré une distribution légèrement différente du trafic de passagers. Nous anticipons maintenir ce niveau d'achalandage par rapport au niveau pré-pandémique pour l'année 2023. La tendance actuelle nous permet de croire que l'international pourrait retrouver son niveau de 2019, alors que les secteurs transfrontaliers et domestiques sont attendus à environ 90% et plus de 80% des niveaux de 2019, respectivement.

L'économie mondiale étant secouée par des chocs à répétition a ralenti au début 2023 et l'impact sur le voyageur demeure pour le moment incertain, mais doit néanmoins être pris en considération. Par conséquent, ADM a retenu une approche prudente d'accompagner la reprise du transport aérien avec des ambitions réduites à court terme, mais tout en offrant une excellence opérationnelle afin d'être le meilleur aéroport international possible dans l'après-crise de la COVID-19.

Les investissements prévus pour 2023 sont estimés à plus de 400 M\$ (nets de subventions) et comprennent, en plus d'un programme soutenu pour le maintien des actifs, la réhabilitation de la piste 06G-24D à YUL, les travaux pour terminer le stationnement P4, des projets liés aux salles à bagages et aux technologies de l'innovation ainsi que la poursuite des travaux pour la station du REM de l'aéroport.

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

NORMES INTERNATIONALES D'INFORMATION FINANCIÈRE (IFRS)

Le Bureau international des normes comptables a publié de nouvelles normes et modifications relatives aux normes actuelles qui sont obligatoires, mais dont l'application sera en vigueur au 1er janvier 2023. ADM 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, voir la note 1 u) afférente aux états financiers consolidés d'ADM.



GESTION DES RISQUES

Les dispositifs de gestion intégrée des risques et de contrôle d'ADM contribuent à la maîtrise de ses activités ainsi qu'à l'atteinte de ses objectifs. Sa Politique de gestion des risques d'entreprise sert à soutenir les responsabilités de la direction en matière de gouvernance, en veillant à ce que les secteurs de risques élevés liés à ses activités soient identifiés, à ce que les réponses appropriées soient convenues et que les mesures d'atténuation soient mises en place afin d'en réduire les effets défavorables tout en tirant profit des opportunités intéressantes.

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 l'élaboration des plans stratégiques d'ADM et 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;
- L'identification des responsables et l'attribution d'objectifs aux différents secteurs et gestionnaires concernés;
- L'établissement des budgets d'exploitation, des 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 par rapport aux coûts, aux efforts et aux inconvénients de leur mise en œuvre. Dans le registre des risques de l'entreprise, on précise l'angle sous lequel ils doivent être abordés, soit investiguer davantage sur le risque pour mieux l'évaluer, ou effectuer une vigie sur le risque ou prendre des mesures pour atténuer le risque.

Au courant de l'année 2022, l'organisation a continué à améliorer ses processus de gestion des risques, notamment par la mise en application formelle d'une nouvelle directive. Celle-ci décrit les activités coordonnées qui visent à identifier les différents enjeux 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.



Évaluation et suivi

L'organisation procède à des exercices structurés d'analyse des principaux risques d'entreprise afin de les identifier, de les hiérarchiser, de les traiter et d'assurer le suivi des plans de réponse attribués à chaque responsable. Cette démarche s'appuie sur la Directive de gestion intégrée des risques qui précise les processus et le rôle de chacune des parties prenantes, y compris les gestionnaires et les membres du Comité de gestion, afin d'en assurer une application efficace et cohérente au sein d'ADM.

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 sécurité ou de l'atteinte des objectifs stratégiques. 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 notamment servi à alimenter la plus récente matrice de [matérialité des enjeux ESG](#).

Systemes sectoriels

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 exhaustif 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) et le Plan du système de gestion de la sécurité; Politique de sécurité de l'information et Directive de gestion des risques technologiques. 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 qui en découlent 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 relatifs aux changements climatiques s’inscrit dans une démarche d’amélioration continue qui se veut être intégrée au sein des processus existants d’ADM. L’organisation a entrepris les premières étapes visant à rencontrer les recommandations émises par le Groupe de travail sur l’information financière relative aux changements climatiques (GIFCC), également connu en anglais sous l’acronyme « TCFD ». 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.



La gestion des risques et opportunités relatifs aux changements climatiques s’inscrit dans une démarche d’amélioration continue qui se veut être intégrée au sein des processus existants d’ADM.

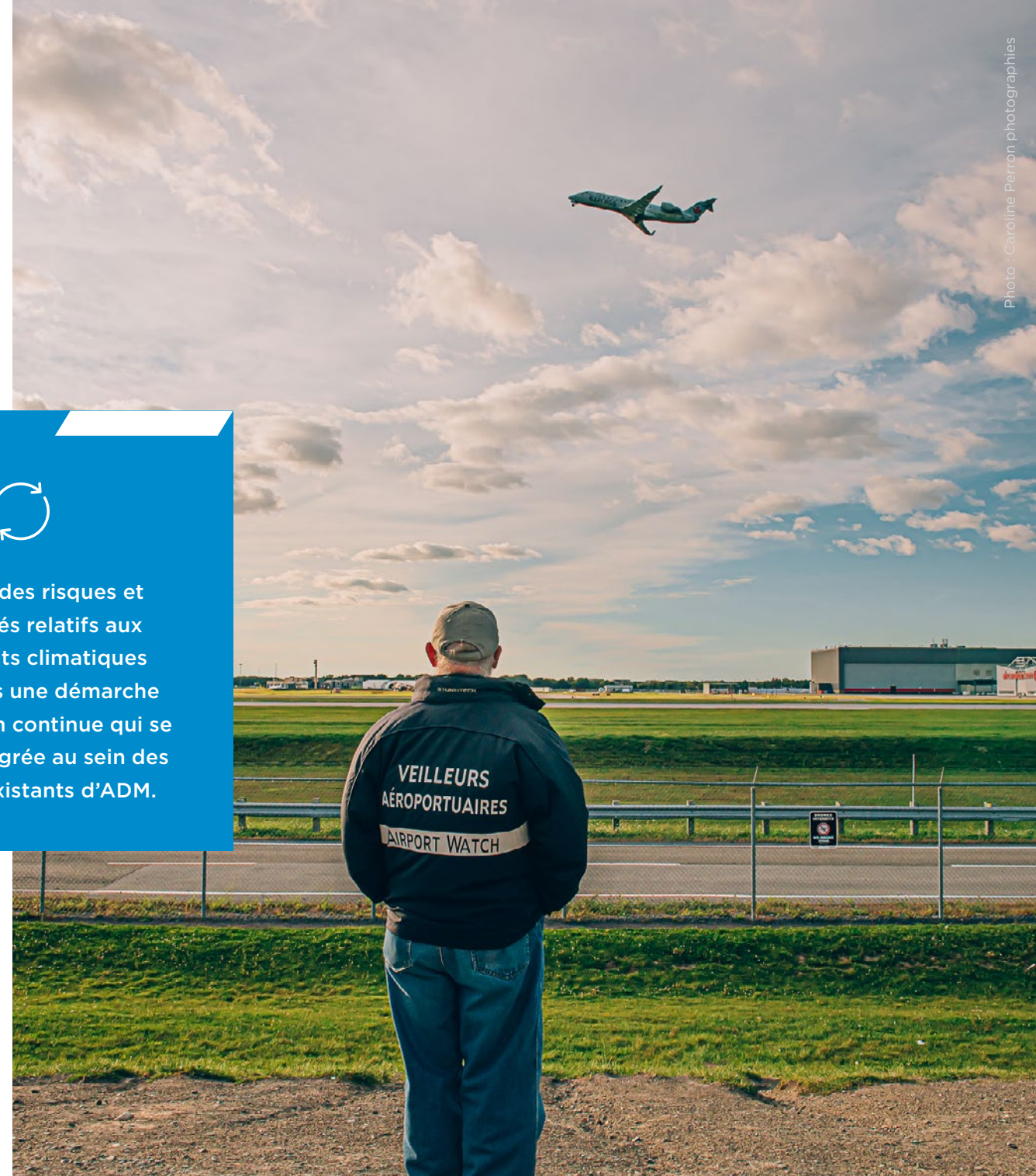


Photo : Caroline Perron photographies



CADRE DE DIVULGATION DU GIFCC (TCFD)

Gouvernance Les pratiques de gouvernance de l'organisation concernant les risques et les opportunités liés aux changements climatiques.	
<p>G.a) La surveillance des risques et des opportunités liés aux changements climatiques exercée par le Conseil d'administration.</p>	<p>Gestion des risques Comité d'audit et de gestion des risques Comité de développement et d'innovation</p> <p>La direction d'ADM fera rapport au Conseil d'administration au sujet des conclusions de l'analyse et du plan d'atténuation qui sera déployé à la suite de l'évaluation exhaustive des risques physiques relatifs aux changements climatiques auxquelles l'organisation est exposée (voir indicateur TCFD-GR.a).</p>
<p>G.b) Le rôle de la direction dans l'évaluation et la gestion des risques et des opportunités liés aux changements climatiques.</p>	<p>Délégation des responsabilités aux dirigeants : voir indicateur 2-13 de l'index du GRI. Gestion des risques</p> <p>La direction d'ADM a pris connaissance des conclusions de la première analyse de la vulnérabilité des infrastructures et des opérations des sites de YUL et de YMX aux effets physiques des changements climatiques (voir indicateur TCFD-GR.a). Le plan d'adaptation visant à atténuer ces risques physiques fera l'objet d'une évaluation.</p>
Stratégie Les répercussions réelles et potentielles des risques et des opportunités liés aux changements climatiques sur les activités, la stratégie et la planification financière de l'organisation.	
<p>S.a) Les risques et les opportunités à court, à moyen et à long termes liés aux changements climatiques qui ont été relevés.</p>	<p>En parallèle à l'évaluation exhaustive des risques physiques relatifs aux changements climatiques qui a été réalisée en 2022, les scénarios les plus probables et matériels de risques relatifs aux changements climatiques ont été abordés lors de la plus récente mise à jour du registre des risques de l'entreprise, soit :</p> <p>Effets physiques</p> <p>Aigus : perturbation des opérations (p. ex. : L'année en bref - décembre; annulation de vols à YUL, à YMX, ou à destination; augmentation des primes d'assurance; grands vents, surfaces glacées, inondations et insuffisance de la capacité de drainage.)</p> <p>Chroniques : insuffisance de la longueur des pistes au décollage en raison de la chaleur; gel et dégel causant des stress affectant la condition des infrastructures; utilisation accrue de produits de déglacage; opérations accrues de dégivrage et de déneigement; refoulements et infiltrations d'eau; périodes de chaleur accablante pour les travailleurs ou usagers (p. ex. : L'année en bref - juillet); alertes à la foudre plus longues et fréquentes (p. ex. : L'année en bref - juin); modifications aux trajectoires des avions; augmentation du péril aviaire.</p> <p>Effets de transition</p> <p>Politique et législatif : tarification du carbone ayant un effet sur le prix des billets d'avion; exigences de divulgation des informations; obligations de réduction des émissions de GES.</p> <p>Technologies : remplacement ou ajout d'équipements ou d'infrastructures; difficultés d'approvisionnement de biens discontinués.</p> <p>Marché : diminution des intentions de voyage ou transfert modal; perturbations macro-économiques; augmentation des coûts d'approvisionnement.</p> <p>Réputation : diminution de l'accès et augmentation du coût du capital; mauvaise perception de l'industrie du voyage aérien; attraction des talents.</p>



Analyse par la direction de la situation financière

	<p>Les principales pistes d'opportunité identifiées à ce jour passent par :</p> <p>La consommation des ressources : l'efficacité énergétique dans l'optimisation de la consommation et la conception des nouveaux bâtiments; la gestion des matières résiduelles; la réduction de la demande énergétique nécessaire au chauffage.</p> <p>Les 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.</p> <p>Les 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.</p> <p>L'adaptation des services : le remplacement ou l'implantation de nouveaux équipements ou d'infrastructures répondant à la transition énergétique; l'assurance du confort thermique aux usagers; les modes d'accès et l'intermodalité.</p> <p>La résilience : la sélection d'équipements ou la conception d'infrastructures plus résilientes; l'adoption de stratégies d'adaptation opérationnelles et d'entretien; la mise en œuvre du plan vers des émissions net zéro.</p> <p>Voir indicateurs GRI 305 et 306 de l'index du GRI.</p>
<p>S.b) Les répercussions des risques et des opportunités liés aux changements climatiques sur les activités, la stratégie et la planification financière.</p>	<p>Impacts des risques physiques</p> <p>Le premier exercice de revue des aléas climatiques et l'analyse de leur impact ont permis d'établir que l'organisation possède déjà un bon niveau de résilience face aux risques physiques des changements climatiques. Plus précisément, selon cette analyse, les impacts des aléas climatiques s'avèreraient non matériels d'un point de vue financier pour ADM à l'horizon 2050, en termes de dépenses additionnelles.</p> <p>Concernant les impacts possibles des aléas climatiques sur la continuité des services et la sécurité des personnes à YUL et à YMX, notons que les équipes d'ADM et de ses partenaires de la communauté aéroportuaire détiennent l'expertise pour opérer dans le contexte des conditions hivernales que l'on observe dans la grande région de Montréal. Quoique selon les projections du profil climatique, certains phénomènes météo vont s'accroître ou se produire plus fréquemment à YUL et à YMX, la majorité des scénarios de risques qui étaient initialement associés aux conditions météorologiques du statu quo demeurent au même niveau d'évaluation.</p> <p>Une diminution de la demande énergétique est à anticiper en hiver, puisque les températures moyennes hivernales prévues seront plus clémentes. À contrario, les besoins en climatisation durant l'été seront plus élevés.</p> <p>Impacts des risques de transition</p> <p>La transition vers une économie mondiale à faibles émissions de carbone pourrait engendrer des coûts additionnels pour les transporteurs aériens, qui seraient reflétés dans le prix du billet d'avion. Par ailleurs, certaines personnes ou entreprises voudront réduire leur empreinte carbone liée à leurs déplacements ou à ceux de leurs employés. Ces deux phénomènes auraient pour conséquence de réduire la demande de voyages en avion durant la période de transition de l'industrie. Il s'agit selon ADM du plus important risque de transition auquel ADM est exposée, alors que les autres risques de transition n'apparaissent pas comme ayant des impacts matériels selon les mesures et plans d'atténuation. Des analyses additionnelles seront effectuées dans les prochaines années, notamment selon une approche d'évaluation par scénario, pour comprendre et évaluer plus précisément les impacts potentiels de ce risque sur les activités d'ADM et sur ses décisions d'affaires.</p>
<p>S.c) La résilience de la stratégie organisationnelle, selon différents scénarios, incluant un scénario à 2°C ou inférieur.</p>	<p>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 sont donc mitigés à même les processus et structures organisationnels qui sont déjà en place.</p> <p>Concernant le risque de marché auquel ADM est possiblement exposée, les plans de développement aéroportuaire sont conçus sous une approche modulable, qui permet d'ajuster le niveau des investissements selon différents scénarios de projection du trafic aérien.</p>



Gestion des risques De quelle manière l'organisation détermine, évalue et gère les risques liés aux changements climatiques.	
<p>GR.a) Les processus appliqués pour déterminer et évaluer les risques liés aux changements climatiques.</p>	<p>Gestion des risques</p> <p>En 2022, ADM a effectué une analyse de la vulnérabilité des infrastructures et des opérations des sites de YUL et de YMX aux effets physiques des changements climatiques. Réalisée sur une période d'une année, cette démarche a nécessité l'implication de plus d'une trentaine de personnes au sein des équipes d'ADM et de ses partenaires. C'est aussi plus de 70 rencontres qui ont été organisées et près d'une dizaine d'aléas climatiques qui ont été considérés aux fins de cette étude. Les infrastructures et les activités d'ADM ont ainsi été analysées pour identifier celles représentant un risque le plus élevé et devant faire l'objet de mesures d'adaptation. Les principaux aléas climatiques retenus dans le cadre de cet exercice exhaustif d'évaluation des risques physiques ramènent à : la chaleur extrême, le cocktail météorologique hivernal défavorable, le brouillard ou la brume, la neige accompagnée de vents, les pluies intenses de courte durée, les vents violents, les conditions orageuses et la foudre, et la sécheresse.</p> <p>Plus de 200 scénarios de risques ont été recensés, ciblés sur les principales infrastructures et opérations des sites de YUL et de YMX.</p> <p>La méthodologie appliquée s'inspire des normes ISO 31000 sur la gestion du risque et ISO 14090 et 14091 sur l'adaptation aux changements climatiques. L'analyse fait appel à la mémoire corporative des employés d'ADM afin de cibler les aléas climatiques et l'évaluation des impacts de ces aléas.</p> <p>Les éléments d'évaluation qui ont été retenus dans le cadre de cet exercice sont : l'intégrité structurale qui vise à évaluer les conséquences physiques sur les éléments de la structure ou de l'équipement engendrés par l'aléa climatique; la fonctionnalité qui vise à évaluer les impacts sur les infrastructures et activités à fournir le service pour lequel elles existent; les ressources opérationnelles pour évaluer les répercussions sur les besoins en ressources humaines et matérielles; la santé et sécurité afin d'évaluer les impacts sur la sécurité des travailleurs et des usagers.</p> <p>L'évaluation sommaire des impacts financiers a porté sur les coûts additionnels de : déneigement et de déglçage (équipements, produits); d'entretien et de marquage des chaussées; d'atténuation des effets de la chaleur extrême.</p>
<p>GR.b) Les processus appliqués pour gérer les risques liés aux changements climatiques.</p>	<p>Gestion des risques</p> <p>La majorité des scénarios de risques relatifs aux changements climatiques qui ont été recensés au sein du registre des risques de l'entreprise sont accompagnés de plan de réponse qui se résume à la vigie de ceux-ci, car les contrôles et les mesures d'atténuation en place sont considérés comme suffisants. Près d'une dizaine de scénarios de risques climatiques requièrent quant à eux qu'ADM les étudie davantage afin de mieux les comprendre et d'en évaluer plus précisément les impacts. Il s'agit principalement de risques de transition. Finalement, certains des scénarios de risques inscrits au registre, dans la plupart des cas relatifs aux aléas climatiques, sont accompagnés de plans d'action dans l'objectif d'atténuer ceux-ci.</p>
<p>GR.c) La manière dont les processus appliqués pour déterminer, évaluer et gérer les risques liés aux changements climatiques sont intégrés à la gestion globale des risques de l'organisation.</p>	<p>Le registre des risques de l'entreprise, et l'exercice de mise à jour qui le soutient, visent à aborder les scénarios de risques de manière relativement macroscopique afin de procurer une vue d'ensemble pour l'organisation. Dans le contexte de l'avènement des changements climatiques, il s'avérait nécessaire d'effectuer une analyse sectorielle plus exhaustive au sujet de la vulnérabilité des infrastructures et des opérations à YUL et à YMX aux effets physiques des changements climatiques (voir indicateur TCFD-GR.a). Plusieurs mesures d'adaptation réparties sur les deux sites aéroportuaires ont été identifiées, telle l'intégration de la considération climatique dans la conception de ses infrastructures. Cette analyse a permis d'établir un premier plan d'adaptation aux changements climatiques pour les deux sites aéroportuaires. Le plan d'action 5 ans sera déployé dès 2023. L'arrimage quant aux deux différents exercices a été assuré par les équipes concernées.</p>



Indicateurs et cibles Les mesures et les cibles utilisées pour évaluer et gérer les risques et les opportunités pertinents liés aux changements climatiques, si cette information est importante.	
<p>IC.a) Les paramètres utilisés pour évaluer les risques et les opportunités liés aux changements climatiques en conformité avec sa stratégie et son processus de gestion des risques.</p>	<p>L'évaluation de chacun des risques recensés au registre des risques de l'organisation repose sur des critères d'évaluation sur cinq niveaux, qui sont décrits au sein de deux grilles qui concernent : la probabilité de matérialisation du risque; l'impact de la matérialisation d'un risque (financier, de réputation, opérationnel, de sécurité, atteinte des objectifs stratégiques).</p> <p>Ces mêmes grilles d'évaluation ont été utilisées lors de la conduite de l'exercice exhaustif d'analyse de vulnérabilité aux effets physiques (voir indicateur TCFD-GR.a).</p> <p>L'analyse de vulnérabilité 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. Un profil climatique propre à YUL et à YMX a été par la suite développé par l'expert-conseil mandaté pour accompagner ADM dans cette analyse.</p>
<p>IC.b) Les émissions de GES.</p>	<p>Voir indicateurs 305-1, 305-2, 305-3 et 305-4 de l'index du GRI</p>
<p>IC.c) Les cibles utilisées pour gérer les risques et les opportunités liées aux changements climatiques, et sa performance par rapport à ces cibles.</p>	<p>Plan de durabilité d'ADM</p> <p>Voir indicateur 305 de l'index du GRI</p>





WELCOME YUL BONJOUR YUL

BON VOYAGE
ÇA COMMENCE À MAL... COMMENCE À BIEN.

Rapport sur la gouvernance



Profil d'entreprise

Faits saillants

Message de la direction

Revue des activités

Exploitation aéroportuaire

Rapport de durabilité

Analyse par la direction de la situation financière

Réflexion stratégique 2023-2028

Transparence

États financiers consolidés

Index du contenu GRI

LES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



Danielle Laberge
Présidente du conseil

Professeure émérite,
Université du Québec
à Montréal



Hélène V. Gagnon
Vice-présidente du conseil

Cheffe de la direction du
développement durable
Vice-présidente principale,
Engagement des parties
prenantes, CAE



Yves Beauchamp
Administrateur

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



Marc G. Bruneau
Administrateur

Vice-président exécutif et
associé, Valeurs Mobilières
WhiteHaven Inc.



Alain Côté
Administrateur

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



Yves Dufresne
Administrateur

Administrateur de sociétés



Mélanie Kau
Administratrice

Présidente du Comité
de gouvernance et de
responsabilité sociale
Administratrice de sociétés



Stéphanie Lachance
Administratrice

Cheffe de l'investissement
durable, Fiera Comox



Robert Lefebvre
Administrateur

Administrateur de sociétés



Ann MacDonald
Administratrice

Présidente du Comité
de développement et
d'innovation
Cheffe de l'exploitation,
Bone Structure



Marie-Hélène Nolet
Administratrice

Cheffe de l'exploitation,
Desjardins Capital



Eve Paré*
Administratrice

Directrice générale, ADISQ



Imen Zitouni
Administratrice

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



Philippe Rainville
Administrateur

Président-directeur général,
Aéroports de Montréal

* Nommée le 2 février 2023.



RAPPORT SUR LA GOUVERNANCE

Pratiques en matière de régie d'entreprise

Bien que non assujettie aux règles de gouvernance qui régissent les compagnies publiques, ADM adhère aux pratiques de divulgation et de gouvernance imposées à ces dernières en les adaptant à son statut de société sans capital-actions. Pour obtenir plus de détails, veuillez consulter le site Web admtl.com.

Conseil d'administration

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

Le Conseil d'administration assume la responsabilité de la régie d'entreprise et de la reddition de comptes aux instances auxquelles ADM doit faire rapport.

Le Conseil d'administration se compose actuellement de 13 administrateurs, dont 2 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 additionnel.

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, n'excède pas 12 ans.

Le Conseil d'administration s'est réuni à 13 reprises en 2022. Les aspects les plus importants de la réflexion stratégique d'ADM ont été traités par ses membres, qui se sont aussi assurés que les énoncés de mission et de vision de l'organisation étaient respectés. Au cours de l'année, le Conseil d'administration a procédé à la révision de plusieurs politiques de l'organisation en plus de faire le suivi de la gestion des risques d'entreprise. En début d'année, la pandémie de COVID-19 et ses impacts majeurs sur l'organisation sont demeurés des enjeux importants pour le Conseil d'administration qui a aussi dû évaluer les scénarios de reprise du trafic. À l'été, les impacts de la reprise ont été traités par le Conseil d'administration. Par ailleurs, en plus d'assurer le suivi du dossier du REM, le Conseil d'administration a octroyé le contrat pour la construction de la station YUL de celui-ci. Il a également réalisé le suivi des contrats majeurs et des projets d'infrastructures, tout en accordant une grande importance au développement durable.

Le Conseil est aussi informé de tous les sujets de préoccupation majeurs d'ADM, et ce, tant par le biais de redditions de compte 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	●				●				●		
Hélène V. Gagnon					●		●		●		
Mélanie Kau			●			●				●	
Danielle Laberge	●		●			●					
Stéphanie Lachance	●		●				●				
Robert Lefebvre	●		●	●							
Ann MacDonald	●		●	●							
Marie-Hélène Nolet		●	●						●		
Eve Paré			●				●		●		
Philippe Rainville	●	●								●	
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 officiers 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 2022, 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 des auditeurs externes, les certificats de la direction, l'octroi des contrats sujets à l'approbation du Conseil d'administration et des contrats à revenus, ainsi que les politiques d'acquisition de biens et services, d'octroi de contrats à revenus et d'indépendance de l'auditeur externe. En outre, le Comité d'audit et de gestion des risques établit un programme annuel d'audit interne, s'assure de son exécution et en examine le rapport. De plus, en ce qui concerne les régimes de retraite, le Comité d'audit et de gestion des risques veille à établir et à faire approuver les objectifs et stratégies afférents, à assurer une saine gouvernance et à maintenir des communications transparentes avec les intervenants, dont le Comité de retraite. Ce faisant, il prépare les dossiers décisionnels relatifs aux régimes de retraite et plus spécifiquement quant au plan de gouverne, aux règles des régimes, à la gestion financière (placements et capitalisation) et à la conformité. Il revoit périodiquement le programme d'assurances d'ADM. Finalement, le Comité d'audit et de gestion des risques reçoit une reddition de comptes sur une base régulière quant à l'application du système de gestion de la sécurité et quant aux enjeux de sûreté aéroportuaire, et s'assure de la mise en place des plans de continuité des affaires.

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

Comité de développement et d'innovation

Le Comité de développement et d'innovation appuie le Conseil d'administration sur les questions relatives au volet environnemental du développement durable (réduction des gaz à effet de serre, efficacité énergétique, optimisation de la gestion des matières résiduelles, valorisation et protection de la biodiversité, protection des eaux de surface et souterraines, réduction de la consommation d'eau potable, résilience face aux effets des changements climatiques). Le Comité de développement et d'innovation appuie également le Conseil d'administration quant à l'approbation et au suivi du programme quinquennal d'immobilisations et à l'alignement des projets d'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 Beauchamp, Hélène V. Gagnon 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 du travail (tant au sein d'ADM que sur les chantiers de construction).

De façon plus détaillée, il appuie le Conseil d'administration et lui fait rapport périodiquement sur le résultat de ses travaux, notamment quant aux questions relatives (i) à la gouvernance, y compris les pratiques de gouvernance d'ADM, le mode de fonctionnement et la taille du Conseil d'administration, les critères de sélection des administrateurs, le processus de communication et de consultation avec les organismes de mise en candidature, la rémunération des administrateurs, le code d'éthique et

la politique de dénonciation des activités frauduleuses; (ii) aux communications et aux affaires publiques, en s'assurant que les politiques et stratégies sont aptes à maintenir la crédibilité et la bonne réputation d'ADM auprès de ses parties prenantes; et (iii) aux ressources humaines, y compris les politiques et programmes de rémunération globale, la politique salariale annuelle, ainsi que la description des fonctions, la rémunération et l'évaluation de la performance du président-directeur général. 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 gestion 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 Comité, 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 : Mélanie Kau (présidente du Comité), Yves Dufresne, Stéphanie Lachance et Eve Paré.

Comité d'analyse et d'évaluation des projets d'infrastructures

Le Comité d'analyse et d'évaluation des projets d'infrastructures du Conseil d'administration est un comité mixte composé d'administrateurs d'ADM et d'experts externes. Il a pour rôle de revoir et de recommander, pour approbation par le Conseil d'administration, les projets de maintien et de développement des infrastructures qui requièrent une analyse technique ou une évaluation complexe, incluant leurs aspects techniques, leur modèle de gestion, leur intégration des objectifs en matière de développement durable, leur calendrier de réalisation ainsi que leur enveloppe budgétaire. Il fait un suivi budgétaire des projets d'entretien et de développement des infrastructures approuvés par le Conseil d'administration, fait un examen régulier de leur exécution et des risques liés à leur réalisation, et en fait rapport périodiquement au Conseil d'administration. Il fournit également les conseils appropriés en temps opportun à la direction d'ADM. Les membres du Comité d'analyse et d'évaluation des projets d'infrastructures sont : Yves Beauchamp (membre interne et président du Comité), Robert Lefebvre (membre interne), Alain Bonnot (membre expert externe), et Réal Laporte (membre expert externe).

Comité consultatif communautaire

Le Comité consultatif communautaire appuie la direction d'ADM. Il a comme mandat de soumettre, lorsque requis, des observations pertinentes à l'égard de tout projet ou de toute décision touchant les sujets mentionnés aux règlements administratifs d'ADM. Le Comité consultatif communautaire se compose de membres issus d'organismes s'intéressant au développement aéroportuaire et représentant les diverses régions du grand Montréal. Le Comité consultatif communautaire 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. En 2022, le Comité consultatif communautaire s'est réuni à deux reprises et a discuté d'enjeux importants pour ADM. Plus précisément, le Comité s'est penché sur les conditions pour la relance du voyage aérien et les priorités en matière de développement durable.

Le Comité consultatif communautaire est présidé par Denis Leclerc, président et chef de la direction d'Écotech Québec, et est composé de représentants des organisations suivantes :

- Aéro Montréal
- Association des Agents de Voyages du Québec
- Association des Hôtels du Grand Montréal (AHGM)
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)
- Chambre de commerce et d'industrie de Mirabel

- Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal (CCOIM)
- Chambre de commerce et d'industrie de Saint-Laurent – Mont-Royal
- Cité de Dorval
- Conseil du patronat du Québec (CPQ)
- Écotech Québec¹
- ESG UQAM
- FADOQ
- Fondation
- Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec (ITHQ)
- Jeune Chambre de commerce de Montréal
- Jour de la Terre
- Kéroul
- Manufacturiers et Exportateurs du Québec (MEQ)
- Montréal International
- MtLab
- Palais des congrès de Montréal
- Polytechnique
- Regroupement des événements majeurs internationaux (RÉMI)
- Trajectoire Québec
- Tourisme Montréal
- Ville de Mirabel
- Ville de Montréal

¹ Présidence.



Rémunération des administrateurs pour l'année 2022

	Présences					Rémunération		
	Conseil d'administration	Comité d'audit et gestion des risques	Comité de développement et innovation	Comité de gouvernance et responsabilité sociale	Comité d'analyse et d'évaluation des projets d'infrastructure	Honoraires	Jetons	Total
Yves Beauchamp	13	–	5	–	5	65 332,82\$	41 500,00\$	106 832,82\$
Marc G. Bruneau	12	6	–	–	–	40 332,82\$	24 750,00\$	65 082,82\$
Alain Côté	12	6	–	–	–	50 332,82\$	24 750,00\$	75 082,82\$
Yves Dufresne	11	–	–	6	–	40 332,82\$	23 250,00\$	63 582,82\$
Hélène V. Gagnon	13	–	4	–	–	45 332,82\$	22 500,00\$	67 832,82\$
Mélanie Kau	13	–	–	7	–	50 332,82\$	26 250,00\$	76 582,82\$
Danielle Laberge	13	6	5	7	5	185 384,07\$	–	185 384,07\$
Stéphanie Lachance ¹	1	–	–	1	–	4 151,56\$	5 250,00\$	9 401,56\$
Robert Lefebvre	13	–	5	–	5	50 332,82\$	41 500,00\$	91 832,82\$
Ann MacDonald	12	–	5	–	–	50 332,82\$	22 500,00\$	72 832,82\$
Marie-Hélène Nolet	13	6	–	–	–	40 332,82\$	25 500,00\$	65 832,82\$
Philippe Rainville	12	5	5	6	5	–	–	–
Louise Roy ²	13	–	–	6	–	40 332,82\$	25 500,00\$	65 832,82\$
Imen Zitouni ³	4	–	–	–	–	10 204,69\$	5 250,00\$	15 454,69\$
Total						673 068,52\$	288 500,00\$	961 568,52\$

¹ Entrée en fonction le 15 décembre 2022.

² Fin de mandat le 16 décembre 2022.

³ Entrée en fonction le 27 octobre 2022.



Comité de gestion



Philippe Rainville
Président-directeur général



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



Myrrha Dubé
Vice-présidente
Capital humain



Aymeric Dussart
Vice-président
Technologies et innovation



Stéphane Lapierre
Vice-président
Exploitation et
développement aérien



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



Martin Massé
Vice-président
Affaires publiques et
Vice-président
Développement durable



Chantal Sorel
Vice-présidente
Infrastructures
aéroportuaires



Philippe Stas
Vice-président
Services et
opérations commerciales

Rémunération des dirigeants

Le salaire annuel du président et des autres membres du comité de gestion en poste varie de 215 000 \$ à 536 000 \$. De plus, une somme de 1,199 M\$ a été payée à titre de bonis de performance.

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

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





Réflexion stratégique 2023-2028



Profil d'entreprise

Faits saillants

Message de la direction

Revue des activités

Exploitation aéroportuaire

Rapport de durabilité

Analyse par la direction de la situation financière

Rapport sur la gouvernance

Transparence

États financiers consolidés

Index du contenu GRI

De « réussir la croissance » à « réussir la relance »

À l'automne 2022, l'équipe de direction d'ADM s'est réunie dans un premier temps pour une séance de réflexion stratégique de deux jours. Cette séance s'est tenue au moment où la reprise des activités aériennes s'était matérialisée de façon abrupte et que la situation estivale avait démontré les difficultés de relancer une industrie comme celle dans laquelle ADM évolue. Les discussions visaient à orienter l'organisation de manière à répondre aux besoins des différentes clientèles dans un contexte de sortie de crise, puis de retour vers la normale.

Cinq ans après avoir eu pour leitmotiv *Réussir la croissance* - l'enjeu étant alors de répondre à l'augmentation soutenue du nombre de voyageurs - ADM se donne plus modestement pour objectif de réussir sa relance. En raison d'une capacité financière qui demeurera hypothéquée par la pandémie un certain nombre d'années, et d'un contexte financier qui pourrait se détériorer, les investissements seront revus et davantage ciblés.

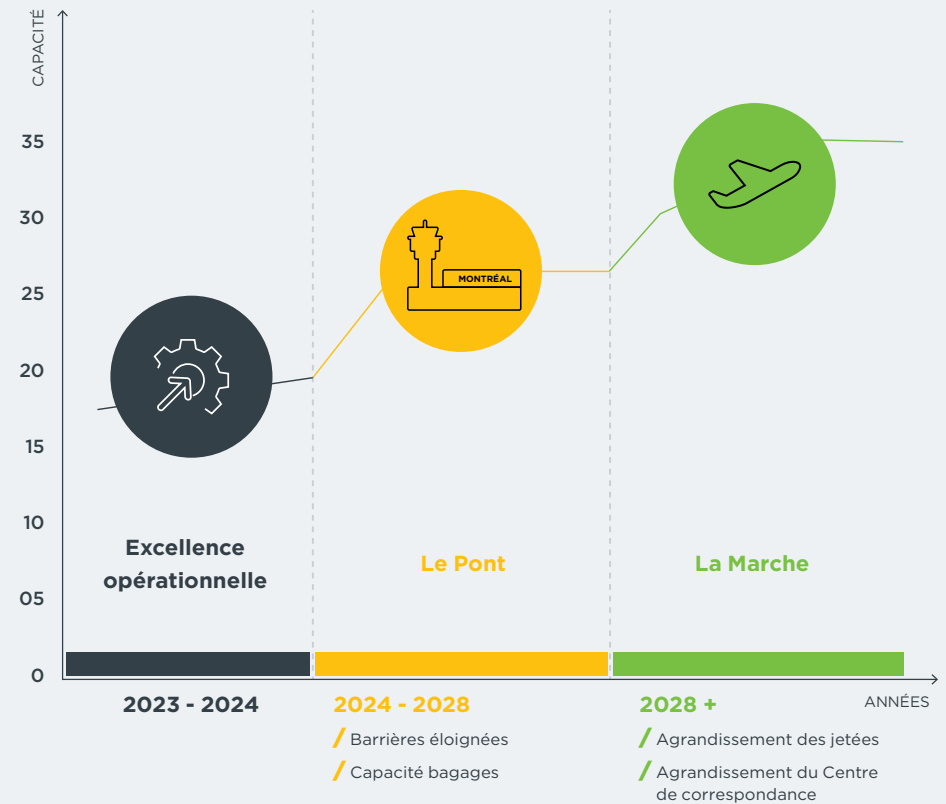
L'approche retenue, qui a ensuite été présentée et approuvée par son Conseil d'administration est d'accompagner la reprise du transport aérien en arrimant les projets à l'évolution des besoins. Les ambitions ont été réduites, du moins à court terme, mais ADM sera fière de donner à Montréal le meilleur aéroport international possible dans l'après-crise.

Pour réussir sa relance et reprendre le chemin de la croissance soutenue par une demande résiliente, ADM imagine une période en trois temps d'ici 2035.

L'Excellence opérationnelle, à court terme (2 à 3 ans), consiste en la relance réussie des opérations avec des travaux de nécessité critique.

Le Pont, à moyen terme (3 à 5 ans), déclencherait la réalisation de premiers travaux d'ajout de capacité en prévision d'une croissance dynamique. Puis, La Marche, à plus long terme (5 ans et plus), ramènerait YUL dans une vision plus ambitieuse avec des travaux de plus grande envergure.

DESTINATION 2035



En toile de fond, le contexte aérien

À la fin 2022, YUL avait retrouvé plus de 90 % de son achalandage pré-pandémique. La distribution du trafic n'est toutefois pas la même : le secteur domestique demeure en retard en raison de la réduction du nombre de voyages d'affaires; le secteur transfrontalier est pratiquement de retour au niveau de 2019; et le secteur international tourne à plein régime, avec un achalandage supérieur à 2019 qui s'explique en partie par le nombre élevé de passagers en correspondance.

La tendance actuelle conduirait à 25 millions de passagers en 2028. Le secteur international sera le principal moteur de cette croissance dont le rythme sera toutefois ralenti par la capacité limitée des processus. L'impact financier de la pandémie force en effet un report de certains travaux qui laisse prévoir une période de pression à YUL. La croissance devra se faire à d'autres moments.

En outre, l'économie mondiale, secouée par des chocs à répétition, ralentit au début 2023. Les derniers mois ont démontré que le désir de voyager était puissant et que la dépense voyage était importante pour les consommateurs. L'impact sur le voyage demeure pour le moment incertain, mais doit néanmoins être pris en considération.

Les infrastructures en trois temps

1 - Excellence opérationnelle (court terme 2023-2024)

Le volet court terme Excellence opérationnelle comprend des travaux critiques qui vont rehausser la qualité des opérations de YUL et se donner plus de flexibilité afin d'éviter des enjeux de capacité tels que survenus durant des périodes de pointe de l'été et des fêtes de fin d'année 2022.

Ce volet s'ajoute en somme aux programmes continus de maintien des actifs et d'amélioration des accès, soit le Programme Régulier et le Programme Ville. À court terme, le Programme Régulier se concentrera sur la rénovation des pistes de l'aéroport.

Durant cette période, le Programme Ville sera plus lourd avec trois éléments majeurs : la réalisation de la station du REM; la mise en service du stationnement P4 (nécessaire parce que le stationnement étagé, qui a dépassé sa vie utile, doit être démolé pour construire la station du REM); la reconstruction des débarcadères Niveau 1 (Professionnel Arrivées, Navettes, Public Arrivées) et Niveau 2 (Départs).

2 - Le Pont (moyen terme 2024-2028)

Le volet moyen terme Le Pont comporte des projets d'ajout de capacité regroupés dans un programme Air et considérés comme prioritaires pour améliorer la rotation des avions sur le tarmac, faciliter le déplacement des voyageurs vers les avions ou depuis les avions, et augmenter la capacité bagages. Les travaux incluraient également l'aménagement de barrières éloignées avec aire d'attente pour les passagers. Le Pont sera le moment de planifier l'étape suivante de La Marche. Les plans d'agrandissement seront peaufinés et le capital requis sera sécurisé.

3 - La Marche (long terme 2028 et plus)

À partir de 2028, lorsqu'ADM aura régénéré sa capacité financière et pourra solliciter les marchés, un programme Aérogare sera déployé et comprendra une série de projets afin d'augmenter sa capacité de barrières du côté air et de traitement de bagages. Le centre de correspondance sera aussi agrandi.

Capacité financière

Selon un scénario prudent, ADM prévoit accueillir 25 millions de passagers à YUL en 2028 et 35 millions de passagers en 2050.

Le programme d'infrastructures révisé en 2022 prévoit 3,3 milliards de dollars d'investissements pour le volet Ville (REM, P4, Accès). Les volets Air et Aérogare à moyen et à long terme pourraient nécessiter de doubler ce montant.

L'impact financier de la pandémie pour ADM est d'un milliard de dollars sur la période 2020-2024.

Selon ses projections, 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. La dette devrait être totalement remboursée en 2069, soit trois ans avant l'expiration du bail liant ADM et Transports Canada.

ADM n'envisage pas être capable de financer son expansion dans sa structure corporative actuelle au moment opportun. Des modes alternatifs de financement et de partenariats devront être envisagés pour faire face à la demande.

Opérations

Les opérations postpandémiques présentent des défis. Les stratégies d'Air Canada et d'Air Transat de considérer YUL comme un hub entraînent une hausse marquée du nombre de mouvements en fin d'après-midi mettant sous forte pression les processus de correspondance et de bagages. Plusieurs actions, notamment les travaux précédemment évoqués, sont prévues pour améliorer la fluidité des opérations.

Revenus commerciaux

La pandémie a été pénible pour les commerces, malgré des ententes particulières, plusieurs restaurants et détaillants n'ont pas résisté. Néanmoins, les affaires ont bien repris ; à la fin de 2022, les revenus non aéronautiques avaient dépassé ceux de 2019. La priorité à court terme sera de rétablir l'offre commerciale et de l'ajuster au nouveau profil des passagers, afin de saisir toutes les opportunités de revenus et d'agréments le transit des voyageurs. L'afflux de nouvelle main-d'œuvre le permettant, une vingtaine de commerces, de restaurants et de salons devraient notamment ouvrir entre décembre 2022 et décembre 2023.

Technologie et innovation

Sur le plan technologique, les priorités d'ADM sont notamment : de maîtriser les risques technologiques en poursuivant la Feuille de route en cybersécurité (en conformité avec la Loi 25); de déployer les solutions TI prioritaires pour soutenir l'atteinte des objectifs d'affaires; de contrôler l'inflation des coûts en TI avec pour critère que tout investissement soit proportionnel à la valeur générée; et de rehausser le niveau général de services. Parmi les innovations technologiques à surveiller figurent la nouvelle stratégie numérique avec expérience client rehaussée, et le projet pilote biométrique avec Air Canada permettant un embarquement sans vérification d'identité par un agent.

Capital humain

Dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre généralisée, ADM est parvenue à pourvoir 189 postes en 2022 et à réduire de deux semaines le délai moyen de recrutement par rapport à 2019. Le milieu aéroportuaire conserve donc une capacité d'attraction, mais des progrès devront être réalisés en matière de rétention des talents, puisque la proportion de nouveaux employés quittant leur emploi dans la première année a plus que doublé entre 2019 et 2021. Les priorités à court terme du côté du capital humain incluent aussi l'accueil des nouvelles ressources et la poursuite de la politique et des actions en matière d'équité, de diversité et d'inclusion.

Développement durable et communications

Les questions environnementales sont au cœur des débats sociaux, et les progrès sur plusieurs années de l'industrie aérienne vers la décarbonation affectent l'acceptabilité sociale du transport aérien. De surcroît, les carences dans les opérations de l'industrie à des moments clés de 2022 ont nuï à l'image de YUL. ADM intensifiera ses efforts en élevant à un niveau stratégique ses initiatives DD et ESG. Une feuille de route zéro émission nette sera présentée en 2023 et son rapport ESG sera audité pour une première fois d'ici 2025. Pour chacun des sites, ADM devra également mobiliser ses collaborateurs et ses partenaires afin d'en arriver à une identité collective par marque, un sentiment d'appartenance et un meilleur engagement.

Aérocité internationale de Mirabel

En terminant, ADM devra continuer de travailler à propulser son Aérocité de Mirabel vers de nouveaux sommets. L'avenir de YMX passe sans contredit par le développement de ses trois pôles d'activité : l'aéronautique, la filière de l'électrification des transports et de l'innovation ainsi que le transport de marchandises. Pour y arriver, l'organisation devra poursuivre son partenariat avec la Ville de Mirabel sur le développement de ses infrastructures et évaluer sa capacité à créer encore plus de valeur par un rapprochement entre les partenaires du site.





SÛRETÉ
AIRPORT PATROL

Transparence



Profil d'entreprise

Faits saillants

Message de la direction

Revue des activités

Exploitation aéroportuaire

Rapport de durabilité

Analyse par la direction de la situation financière

Rapport sur la gouvernance

Réflexion stratégique 2023-2028

États financiers consolidés

Index du contenu GRI

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.

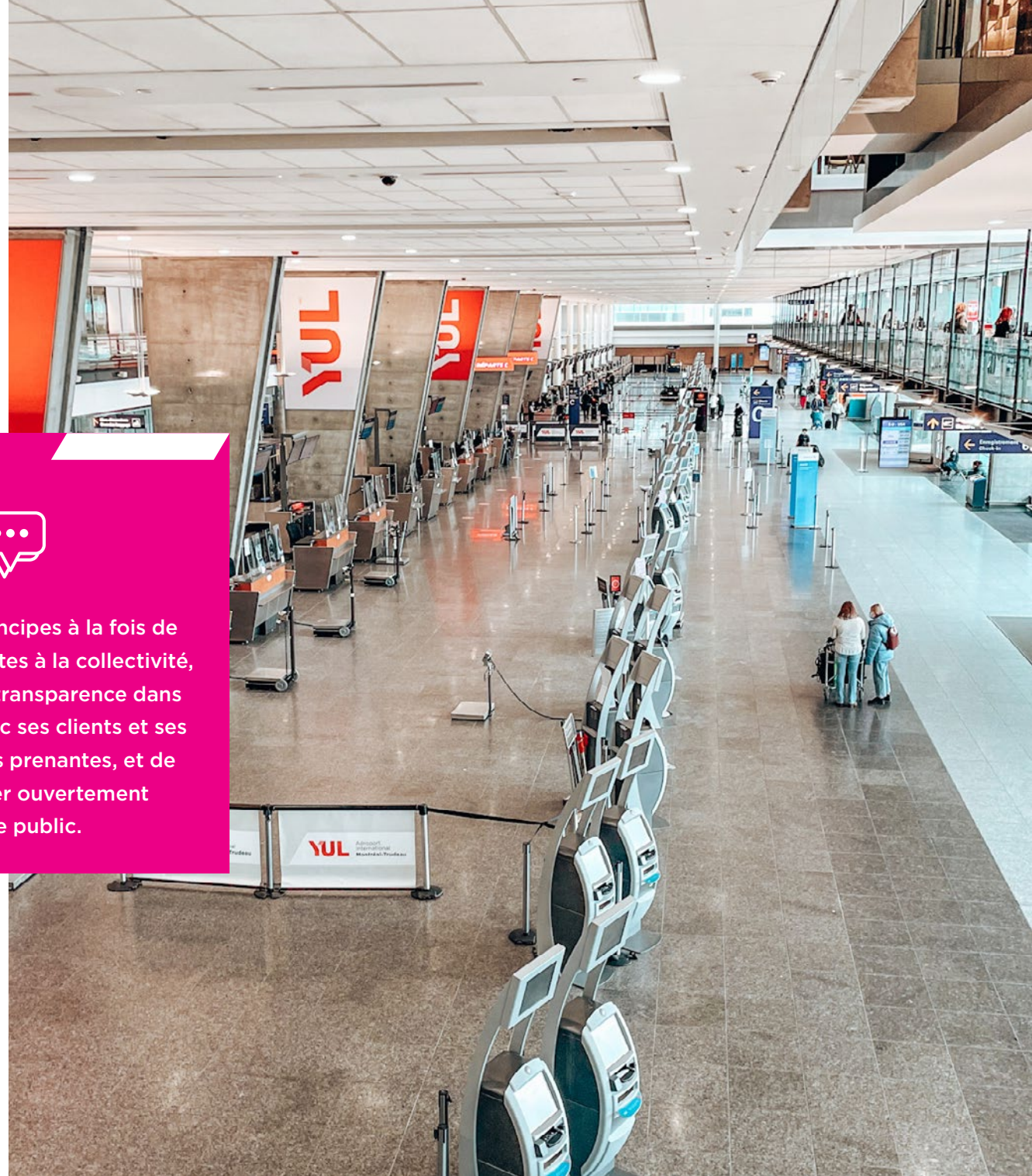
ADM rend compte de son administration de diverses façons, soit :

- 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 de services;
- En publiant des communiqués à l'instar des sociétés cotées en bourse;
- En tenant une assemblée annuelle publique;
- En tenant une rencontre annuelle avec chacun des organismes de mise en candidature;
- En respectant les exigences financières des prêteurs obligataires et du syndicat bancaire, à moins d'obtenir leur consentement à y déroger.

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



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.



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 régulièrement 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 et doit faire l'objet de consultations auprès de divers groupes, selon ce qu'ADM juge approprié, y compris les municipalités de Montréal, de Dorval, de Mirabel et le Comité consultatif communautaire. Une fois les commentaires reçus, la mise à jour doit ensuite être déposée auprès du ministre des Transports du Canada. Les plans directeurs de YUL et de YMX ont fait l'objet de consultations en 2013 et ont été déposés auprès du ministre des Transports du Canada. Ces plans couvrent la période 2013-2033.

Plan d'utilisation des sols

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

Validation des enjeux de durabilité

À l'automne 2022, ADM a consulté ses parties prenantes par l'entremise d'un sondage effectué auprès de 13 groupes de parties prenantes internes et externes à son organisation. Parmi ceux-ci, les membres de son Conseil d'administration, ses gestionnaires et employés, ceux de la communauté aéroportuaire, les membres de son Comité consultatif communautaire, ses passagers, ses partenaires d'affaires, les agences gouvernementales, des groupes environnementaux, les banques et investisseurs et les agences de notation de crédit. Plus de 450 répondants se sont ainsi prononcés sur l'importance qu'ils accordent à 26 enjeux de durabilité. Cet exercice aura permis aux parties prenantes d'identifier les enjeux de développement durable qu'elles jugent importants pour elles et pour l'organisation et à ADM de réviser les sujets de développement durable à prioriser dans sa démarche.

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, que l'expérience et l'expertise spécialisée du fournisseur sont quasi exclusives, ou que le maintien d'une source d'approvisionnement est indispensable compte tenu d'investissements importants déjà effectués pour établir un standard.

Contrats de 1 M\$ et plus :

Valeur du contrat	Entreprise	Nature	Motif
9 655 878 \$	Bédard Ressources inc.	Services d'ambassadeurs et d'agents de clavardage	B. Maintien source
3 936 389 \$	4468198 Canada inc. (Autocars Skyport) «Kéolis»	Service de navettes stationnements	A. Expertise particulière
2 990 859 \$	Daifuku Airport Technologies	Transit EST	A. Expertise particulière
2 750 000 \$	Groupe Azur	Développement GES 2.0	A. Expertise particulière
1 497 932 \$	Les Constructions Serbec inc.	Sécurisation des soffites voie élevée SDT	A. Expertise particulière
1 462 862 \$	Siemens	Entretien du système avertisseur incendie	B. Propriété/exclusivité
1 078 000 \$	Les Constructions Serbec inc.	Point de service clinique et laboratoire	A. Expertise particulière
1 000 000 \$	Lemay CO inc.	Programme d'accréditation de firmes d'experts-conseils pour la période 2022-2025	A. Expertise particulière

Contrats de moins de 1 M\$:

Motif de dérogation A - Compagnie (contrat)

Serbec (services de gestion de projets de construction); SAVM (service de porteurs de bagages); Groupe Solutions Sociales (simulations des processus passagers); Environnement Faucon Inc. (système de détection de drones); Ivanhoé Cambridge (étude de faisabilité); InterVISTAS Consulting Inc. (études et prévisions de trafic aérien); Cause Première Inc. (soutien technique et administratif); Cabinet de relations publiques NATIONAL (services de consultation); Groupe Daoust/Forget Inc. (nettoyage d'uniformes); Proxima (services prof gestion de planification et risques); Stantec (suivi pour la réalisation du tunnel pour le projet station du REM).

Motif de dérogation B - Compagnie (contrat)

Precise Parklink (achat bornes de paiement pour stationnements); Publipage inc. (programme qualité commercial); IATA (analyse du processus de manutention au sol); GoBrien Productions inc (production de vidéos promotionnelles); Four Wind Interactive (licences); Stratzer conseils inc. (gestion des centres de tri); Citron Hygiène (hygiène des blocs sanitaires); In-Rgy (support Success Factor); Vitreco Inc. (fourniture et installation des murs-rideaux et portes battantes aluminium); BBA Inc. (remplacement des armoires 25KV).





États financiers consolidés

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022



Profil
d'entreprise

Faits saillants

Message
de la direction

Revue des
activités

Exploitation
aéroportuaire

Rapport de
durabilité

Analyse par la
direction de la
situation financière

Rapport sur
la gouvernance

Réflexion
stratégique
2023-2028

Transparence

Index du
contenu GRI

Index États financiers

État consolidé de l'actif net	+
État consolidé du résultat global	+
État consolidé de l'évolution de l'actif net	+
État consolidé des flux de trésorerie	+
Notes afférentes aux états financiers consolidés	+

RAPPORT DE LA DIRECTION

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

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

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

Les auditeurs indépendants, KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L., ont audité les états financiers consolidés de la Société. Leur rapport indique l'étendue de leur audit ainsi que leur opinion sur les états financiers consolidés.

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

Le 30 mars 2023

Le président-directeur général,



Philippe Rainville, CPA

La vice-présidente aux finances et à l'administration,
et cheffe de la direction financière,



Ginette Maillé, CPA

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 l'actif net au 31 décembre 2022;
- l'état consolidé du résultat global pour l'exercice clos à cette date;
- l'état consolidé de l'évolution de l'actif net pour l'exercice clos à cette date;
- l'état consolidé des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date;
- ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables; (ci-après, les « états financiers »).

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée de l'entité au 31 décembre 2022, ainsi que de sa performance financière consolidée et de ses flux de trésorerie consolidés pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « *Responsabilités 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 internationales d'information financière (IFRS), ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

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

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller les 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 des situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'entité à poursuivre son exploitation. Si nous

concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport 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. Toutefois, des événements ou situations futurs pourraient amener l'entité à cesser son exploitation;

- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;
- nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

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

Montréal, Canada
Le 30 mars 2023

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

ÉTAT CONSOLIDÉ DE L'ACTIF NET

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre 2022,
avec informations comparatives de 2021

	Note	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Actifs			
Courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2	550 235 \$	417 940 \$
Encaisse affectée	3	57 441	56 492
Subventions gouvernementales à recevoir	4	52 502	34 350
Créances clients et autres débiteurs	5	41 497	30 591
Stocks		7 958	6 618
Autres actifs courants		12 191	12 159
		721 824	558 150
Non courants			
Immobilisations corporelles	6	2 247 868	2 338 271
Actifs au titre des droits d'utilisation	7	15 674	19 142
Débiteurs		50 746	34 051
Participation des coentreprises	8	12 077	7 063
Impôts sur le résultat différés	14	1 782	1 280
Autres actifs non courants		71 358	64 198
		2 399 505	2 464 005
		3 121 329 \$	3 022 155 \$
Passifs			
Courants			
Dettes fournisseurs et autres créditeurs		163 590 \$	132 085 \$
Loyer à Transports Canada	9 a)	42 790	-
Portion courante des obligations à long terme et obligations de location	9 a), 11	22 722	21 312
Provisions	12	2 759	3 853
Autres avantages du personnel	13	16 838	13 944
Produits reportés		5 661	5 661
		254 360	176 855
Non courants			
Obligations à long terme	11	2 830 720	2 849 450
Obligations de location	9 a)	21 198	23 464
Passif au titre de la retraite	13	12 433	25 996
Produits reportés		28 514	34 175
Loyer à Transports Canada reporté	9 a)	24 816	24 816
Impôts sur le résultat différés	14	376	215
		2 918 057	2 958 116
Engagements	20		
		(51 088)	(112 816) \$
		3 121 329 \$	3 022 155 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Au nom du Conseil d'administration, ces états financiers consolidés ont été approuvés le 30 mars 2023.


Danielle Laberge,
Administratrice

Alain Côté,
Administrateur

ÉTAT CONSOLIDÉ DU RÉSULTAT GLOBAL

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre 2022,
avec informations comparatives de 2021

	Note	2022	2021
Produits			
Activités aéronautiques		241 898 \$	94 844 \$
Frais d'améliorations aéroportuaires (« FAA »)	16	206 880	67 104
Stationnements et transports au sol		75 201	27 503
Concessions		54 612	35 665
Immobiliers		71 473	51 880
Autres produits		2 075	749
	15	652 139	277 745
Charges			
Salaires et charges sociales	13 b)	71 296	52 432
Charges d'exploitation		142 964	98 453
Paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités		45 708	37 964
Loyer à Transports Canada	9 a)	68 295	25 291
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation		160 431	162 569
		488 694	376 709
Charges financières	15	132 567	136 732
Produits financiers	15	(13 503)	(3 874)
		119 064	132 858
		607 758	509 567
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges avant quote-part et impôts		44 381	(231 822)
Quote-part des résultats d'une coentreprise		783	996
Impôts sur le résultat	14	158	7
Excédent (Insuffisance) des produits par rapport aux charges		45 322 \$	(230 819) \$
Autres éléments du résultat global			
Poste qui ne sera pas reclassé ultérieurement à l'excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges			
Avantages postérieurs à l'emploi			
<i>Gains actuariels des régimes à prestations définies</i>	13	15 319 \$	29 869 \$
Poste qui sera reclassé ultérieurement à l'excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges			
Couverture de flux de trésorerie			
<i>Reclassement à l'insuffisance des produits par rapport aux charges</i>	15	1 087	1 086
		16 406	30 955
Résultat global		61 728 \$	(199 864) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.



ÉTAT CONSOLIDÉ DE L'ÉVOLUTION DE L'ACTIF NET

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre 2022,
avec informations comparatives de 2021

	2022	2021
Solde au début de l'exercice	(112 816) \$	87 048 \$
Excédent (insuffisance) Insuffisance des produits par rapport aux charges	45 322	(230 819)
Autres éléments du résultat global	16 406	30 955
Solde à la fin de l'exercice	(51 088) \$	(112 816) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.



ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre 2022,
avec informations comparatives de 2021

	Note	2022	2021
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation			
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges		45 322 \$	(230 819) \$
Ajustements pour :			
Impôts sur le résultat		(158)	(7)
Quote-part des résultats des coentreprises		(783)	(996)
Gain sur contrats de sous-location		(17 042)	(1 721)
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation		160 431	162 569
Amortissement des avantages incitatifs relatifs aux baux		936	941
Variation des produits reportés		(5 661)	(5 661)
Loyer à Transports Canada	9 a)	474	474
Charge de retraite		8 452	10 098
Charges financières		132 575	136 731
Produits financiers		(13 503)	(3 874)
		311 043	67 735
Contributions au régime de retraite		(6 696)	(7 101)
Impôts payés		(475)	(145)
Variation des éléments du fonds de roulement	17	38 417	(526)
		342 289	59 963
Flux de trésorerie liés aux activités de financement			
Augmentation des obligations à long terme net des frais d'émission d'emprunt	11	-	397 331
Remboursement des obligations à long terme et des obligations de location		(21 616)	(20 335)
Encaisse affectée		(949)	(423)
Loyer à Transports Canada reporté		-	24 816
Intérêts payés		(135 883)	(132 748)
		(158 448)	268 641
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement			
Placement dans des coentreprises	8	(4 500)	-
Distributions d'une coentreprise		120	220
Autres actifs non courants		(436)	(3 663)
Subventions gouvernementales	4	39 955	20 033
Acquisition d'immobilisations corporelles		(98 048)	(109 178)
Produits découlant de la cession d'immobilisations corporelles et des actifs au titre des droits d'utilisation		29	-
Produits découlant de contrats de location-financement		21	(74)
Intérêts reçus		11 313	2 632
		(51 546)	(90 030)
Augmentation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie		132 295	238 574
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice		417 940	179 366
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice		550 235 \$	417 940 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.



NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre 2022,
avec informations comparatives de 2021

Aéroports de Montréal («ADM») a été constituée le 21 novembre 1989 à titre de corporation sans capital-actions en vertu de la Partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes* et prorogée le 23 mai 2014 sous la Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif. Son siège social, qui est aussi son établissement d'affaires principal, est situé au 800, place Leigh-Capreol, bureau 1000, Dorval (Québec) H4Y 0A5, Canada.

ADM (la « Société ») est l'autorité aéroportuaire du grand Montréal responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de YUL Aéroport international Montréal-Trudeau et de YMX Aérocity internationale de Mirabel.

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

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

1. Principales méthodes comptables

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

a) Déclaration de conformité

Les états financiers consolidés ont été préparés selon les méthodes comptables énoncées par les Normes

internationales d'information financière («IFRS») en vigueur au 31 décembre 2022 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 30 mars 2023.

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 ». Le coût historique est généralement la juste valeur de la contrepartie donnée pour acquérir des actifs.

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

c) Principes de consolidation

Filiale

Les états financiers consolidés comprennent les comptes d'ADM et de sa filiale en propriété exclusive, Aéroports de Montréal Capital Inc. («ADMC»). Une société contrôle une filiale lorsqu'elle est exposée ou qu'elle a droit à des rendements variables en raison de ses liens avec l'entité et que le pouvoir qu'elle détient sur celle-ci influe sur les rendements. Les états financiers d'une filiale sont inclus dans les états financiers consolidés à partir de la date à laquelle le contrôle est obtenu jusqu'à la date à laquelle le contrôle cesse.

États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

1. Principales méthodes comptables (suite)

c) Principes de consolidation (suite)

Filiale (suite)

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

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

Participation dans des coentreprises

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

La Société utilise la méthode de la mise en équivalence pour comptabiliser 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.

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 Créances clients et autres débiteurs
Passifs financiers évalués au coût amorti	Dettes fournisseurs et autres créditeurs 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.

États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

1. Principales méthodes comptables (suite)

d) Instruments financiers (suite)

Dépréciation d'actifs financiers

La Société se sert du modèle de « perte de crédit attendue » pour le calcul de la dépréciation et elle comptabilise les pertes de crédit attendues en tant que correction de valeur pour pertes dans l'état consolidé de l'actif net si elles ont trait à un actif financier évalué au coût amorti. Les créances clients et autres débiteurs de la Société, plus particulièrement les créances à court terme dont les paiements sont reçus dans une période de 12 mois, ne comportent pas de composante de financement importante.

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

Actifs financiers évalués à la juste valeur

Ces actifs sont évalués à leur juste valeur, et toute variation de cette dernière, y compris les intérêts ou dividendes reçus, est comptabilisée dans l'état consolidé du résultat global. À l'heure actuelle, la Société ne détient aucun actif financier évalué à la juste valeur.

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

Passifs financiers évalués au coût amorti

Les passifs financiers sont évalués ultérieurement au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif. Les charges d'intérêts sont comptabilisées sous le poste « Charges financières » de l'état consolidé du résultat global.

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

Instruments financiers dérivés

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

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 des 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 niveau à la fin de la période durant laquelle le transfert s'est effectué.



États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

1. Principales méthodes comptables (suite)

e) Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

f) Stocks

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

g) 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 dans l'état consolidé du résultat global, au net des coûts afférents à ces dernières.

Les subventions liées au résultat sont comptabilisées sous la rubrique « Autres produits » de l'état consolidé du résultat global.

h) Immobilisations corporelles

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

Le bail à long terme (« Bail foncier ») conclu entre la Société et Transports Canada stipule que tous les 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 amorti linéairement sur la durée restante du bail avec Transports Canada. Cette charge est incluse sous la rubrique « Loyer à Transports Canada » de l'état consolidé du résultat global (note 9 a)).

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

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

Les 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.

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



États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

1. Principales méthodes comptables (suite)

h) Immobilisations corporelles (suite)

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

La valeur comptable d'une immobilisation corporelle est décomptabilisée lors de sa disposition ou lorsqu'aucun avantage économique futur n'est attendu de son utilisation. Le profit ou la perte résultant de la décomptabilisation d'une immobilisation corporelle (correspondant à la différence entre le produit de disposition et la valeur comptable nette de l'actif) est inclus à l'état consolidé du résultat global lors de la décomptabilisation de l'actif.

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

Élément d'actif	Période
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.

i) 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» à l'état consolidé de l'actif net.

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» à l'état consolidé du résultat global.

Les coûts directs initiaux engagés lors de la négociation et de la rédaction d'un contrat de location simple ainsi que 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 dans l'état consolidé du résultat global.



États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

1. Principales méthodes comptables (suite)

i) Contrats de location (suite)

La Société en tant que preneur

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

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

- Le bien est habituellement déterminé par sa mention explicite au contrat, ou implicite au moment où il est mis à la disposition de la Société. Si le fournisseur a le droit substantiel de remplacer le bien tout au long de la durée d'utilisation, la Société ne détient pas le droit d'utiliser un bien déterminé;
- La Société obtient la quasi-totalité des avantages économiques découlant de l'utilisation du bien déterminé;
- La Société a le droit de décider de l'utilisation d'un bien déterminé tout au long de la durée d'utilisation seulement si elle a le droit de décider comment utiliser le bien et à quelle fin l'utiliser tout au long de la durée d'utilisation sans que le fournisseur puisse changer les consignes d'exploitation, ou si elle a conçu le bien (ou des aspects particuliers du bien) d'une façon qui prédétermine comment l'utiliser et à quelle fin l'utiliser tout au long de la durée d'utilisation.

À la date de passation, la Société doit évaluer l'actif au titre du droit d'utilisation et une obligation de location à l'état consolidé de l'actif net. L'actif au titre du droit d'utilisation est évalué au coût qui inclut le montant initial de l'obligation locative, les paiements de loyers versés à la date de début

ou avant cette date, déduction faite des incitatifs de location reçus, les coûts directs initiaux engagés et une estimation des coûts que la Société devra engager pour le démantèlement et l'enlèvement du bien sous-jacent, ainsi que la restauration du lieu ou pour la remise du bien sous-jacent dans l'état exigé par les termes et conditions du contrat de location. La Société contracte l'obligation afférente à ces coûts soit à la date de début, soit par suite de l'utilisation du bien sous-jacent pendant une durée donnée.

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

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

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

Les paiements de loyers pris en compte dans l'évaluation de l'obligation de location comprennent les paiements fixes 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 à l'état consolidé 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, soit ceux dont la durée est de moins de 12 mois et ceux dont le bien sous-jacent est de faible valeur (moins de 5\$). Les paiements relatifs à ces derniers sont comptabilisés en charges dans la période à laquelle ils sont engagés à l'état consolidé du résultat net.

Les paiements variables qui ne sont pas en fonction d'un indice ou d'un taux sont comptabilisés dans l'état consolidé du résultat global à mesure qu'ils sont engagés.

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



États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

1. Principales méthodes comptables (suite)

i) Contrats de location (suite)

La Société en tant que bailleur intermédiaire

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

j) Dépréciation d'actifs

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

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

k) Provisions, actifs éventuels et passifs éventuels

Provisions

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

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

Actifs éventuels et passifs éventuels

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

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

l) 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.

Impôts exigibles

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

Impôts différés

Les impôts différés sont comptabilisés relativement aux différences temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs aux fins de la présentation de l'information financière et la valeur utilisée aux fins de l'impôt. Ils sont calculés selon les taux d'impôt dont l'application est attendue au cours de leur période de réalisation respective, lorsque ces taux sont adoptés ou quasi adoptés. Les actifs d'impôts différés sont comptabilisés dans la mesure où il est probable qu'ils permettront de compenser un impôt exigible futur.



États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

1. Principales méthodes comptables (suite)

l) Impôts sur le résultat (suite)

Impôts différés (suite)

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

m) Taxes municipales

La Société est également exemptée de la Loi sur la fiscalité municipale. En vertu d'une entente avec Services publics et Approvisionnement Canada, un montant à titre de paiements versés en remplacement d'impôts aux municipalités selon la Loi sur les subventions aux municipalités est remboursé à cet organisme.

n) Avantages du personnel à court terme

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

o) 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 ni implicite de payer des cotisations supplémentaires aux cotisations définies. Les contributions au régime sont comptabilisées en charges dans la période au cours de laquelle les services correspondants sont reçus des membres du personnel.

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

La Société offre également un régime de retraite supplémentaire à prestations définies aux dirigeants désignés de la Société embauchés avant le 1^{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.

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

La direction procède à une estimation annuelle de l'obligation au titre des prestations définies avec le soutien d'actuaire indépendants. L'estimation de l'obligation au titre des prestations définies est fondée sur la méthode des

unités de crédit projetées et est imputée à l'état consolidé du résultat global lorsque les services sont rendus par les membres du personnel. Les calculs tiennent compte des meilleures estimations de la direction, de la progression des salaires, de l'âge de la retraite des salariés et des prestations de retraite prévues. Les taux d'actualisation sont déterminés par référence aux obligations d'entités de première catégorie et ayant des échéances semblables 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 à l'excédent des produits par rapport aux charges.

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

p) Constatation des produits

Les principales sources de produits de la Société se composent de revenus générés par les activités aéronautiques, les frais d'améliorations aéroportuaires («FAA»), les stationnements et transports au sol, les concessions, les biens immobiliers ainsi que les revenus provenant des autres activités.



États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

1. Principales méthodes comptables (suite)

p) Constatation des produits (suite)

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

Activités aéronautiques

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

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

FAA

Les produits découlant des FAA sont comptabilisés dès qu'un passager utilise les services aériens d'un transporteur en utilisant les informations obtenues auprès de ces

derniers après que l'embarquement a eu lieu. En vertu d'un accord avec les compagnies aériennes, les FAA sont perçus par les compagnies aériennes à même le prix du billet d'avion et sont versés à la Société, déduction faite des frais de perception.

Stationnements et transports au sol

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

Concessions

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

Immobiliers

Les produits provenant de 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.

q) Charges financières et produits financiers

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

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

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

r) Coûts environnementaux

La Société passe en charges, à mesure qu'elle les engage, les coûts récurrents associés à la gestion des substances dangereuses dans ses activités courantes.

États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

1. Principales méthodes comptables (suite)

s) Conversion des monnaies étrangères

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

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

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

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

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

t) Incertitude relative aux estimations

L'établissement d'états financiers consolidés conformément aux IFRS exige que la direction ait recours à son jugement, fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur l'application des méthodes comptables ainsi que sur la valeur comptable des actifs et des passifs, sur les informations relatives aux actifs et aux passifs éventuels à la date des états financiers consolidés ainsi que sur la valeur comptable des produits et des charges de la période visée. Ces estimations et hypothèses reposent sur l'expérience historique, les attentes par rapport à l'avenir ainsi que d'autres facteurs pertinents et sont 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

Perte de valeur sur des actifs

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

Frais d'améliorations aéroportuaires

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

connaissance du marché, les conditions économiques et les résultats historiques.

Provision pour pertes sur créances

La Société évalue si les créances clients sont recouvrables, en fonction d'un modèle fondé sur la perte de crédit attendue qui prend en compte l'évolution de la qualité du crédit depuis la comptabilisation initiale des créances clients d'après les catégories de risque client. La qualité du crédit est évaluée en considérant la situation financière et le dossier de paiement des clients de la Société, et d'autres facteurs. De plus, ces estimations doivent continuellement être réévaluées et mises à jour. La Société n'est pas en mesure de prédire l'évolution de la situation financière de ses clients et si les circonstances inhérentes à leur situation financière se dégradent, ses estimations de la recouvrabilité des créances clients pourraient en être affectées de façon importante et elle pourrait être tenue de constituer une provision supplémentaire.

Par ailleurs, si la Société constitue des provisions plus importantes que nécessaire, une reprise sur ces provisions pourrait être effectuée dans des périodes ultérieures selon les recouvrements qu'elle aura réalisés.

Obligation au titre des prestations définies

La direction procède à une estimation annuelle de l'obligation au titre des prestations définies avec le soutien d'actuaire indépendants; toutefois, le résultat réel peut différer en raison d'incertitudes liées à l'estimation.



États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

1. Principales méthodes comptables (suite)

t) Incertitude relative aux estimations (suite)

Principales sources d'incertitude relative aux estimations (suite)

Obligation au titre des prestations définies (suite)

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 semblables à celle de l'obligation au titre des prestations définies.

Jugements posés relativement aux méthodes comptables appliquées

Contrats de location

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

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

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

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

u) Nouvelles normes et modifications futures de méthodes comptables

L'IASB a publié de 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 2022. 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.

2. Trésorerie et équivalents de trésorerie

	2022	2021
Trésorerie	161 018 \$	417 940 \$
Équivalents de trésorerie	389 217	-
	550 235 \$	417 940 \$

Au 31 décembre 2022, les équivalents de trésorerie sont composés de certificats de placement garanti («CPG») ayant, à l'acquisition, une échéance de trois mois ou moins, à un taux d'intérêt de 5,05%.

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 75 542 \$ (75 116 \$, en 2021) 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 de l'état consolidé de l'actif net. Au 31 décembre 2022, la Société détenait 57 441 \$ (56 492 \$, en 2021) sous forme d'encaisse affectée et 18 657 \$ (18 657 \$, en 2021) sous forme de lettres de crédit.



États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

4. Subventions gouvernementales (suite)

Durant le premier trimestre de 2022, la Société était admissible au Programme de relance du tourisme et de l'accueil («PRTA») qui venait en aide aux employeurs afin d'atténuer les difficultés découlant de la pandémie de COVID-19. Le PRTA a remplacé la Subvention salariale d'urgence du Canada («SSUC»), qui avait pris fin en octobre 2021. La Société a comptabilisé un montant brut en vertu du PRTA de 3 150 \$ (15 688 \$, en 2021, en vertu des programmes SSUC et PRTA) à l'encontre des dépenses de salaires admissibles à l'état consolidé du résultat global sous le poste «Salaires et charges sociales». Au 31 décembre 2022, aucun montant n'était à recevoir pour cette subvention (3 122 \$, en 2021).

La Société a bénéficié, au cours de l'année, de diverses subventions gouvernementales principalement pour couvrir des dépenses d'exploitation en lien avec certaines mesures imposées par le gouvernement fédéral pour les voyageurs transitant par les aéroports canadiens.

Un montant de 5 341 \$ (65 880 \$, en 2021) est comptabilisé à l'état consolidé du résultat global soit en réduction des coûts afférents ou aux autres produits. De cette somme, 740 \$ (13 443 \$, en 2021) reste à recevoir, au 31 décembre 2022.

La Société a également 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, à la connectivité des réseaux de transport en commun et au dépistage et au contrôle de la COVID-19. Par conséquent, à travers le PIEA, les acquisitions liées au programme aéroportuaire ont été réduites de 32 425 \$ (néant, en 2021) alors que les travaux liés à la station du réseau express métropolitain («REM») ont été réduits de 42 785 \$ (5 339 \$, en 2021). Au 31 décembre 2022, un solde de 32 425 \$ (néant, en 2021) et de 16 485 \$ (5 339 \$, en 2021), respectivement, sont inclus dans la rubrique des «Subventions gouvernementales à recevoir» à l'état consolidé de l'actif net en lien avec le PIEA.

Finalement, une somme de 2 852 \$ (12 446 \$ en 2021) reste à recevoir au 31 décembre 2022 relative à divers programmes de subventions liées aux infrastructures.

5. Créances clients et autres débiteurs

	2022	2021
Créances clients	18 537 \$	16 144 \$
Provision pour pertes sur créances	(394)	(496)
	18 143 \$	15 648 \$
FAA, redevances d'atterrissages et d'aérogare	19 570 \$	12 156 \$
Revenus de concessions	3 588	2 057
Primes d'assurance	-	460
Autres	196	270
	23 354 \$	14 943 \$
	41 497 \$	30 591 \$

États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

6. Immobilisations corporelles

2022

	Terrain	Bâtiments et améliorations locatives	Infrastructures civiles	Mobilier et équipement	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Projets d'immobilisations en cours	Total
Valeur comptable brute								
Solde au début	41 241 \$	2 204 430 \$	1 096 793 \$	372 291 \$	235 545 \$	89 303 \$	268 429 \$	4 308 032 \$
Acquisitions	-	29 411	26 166	6 983	7 868	5 442	30 865	106 735
Transferts et autres	-	-	-	-	-	-	(38 722)	(38 722)
Dispositions et radiations	-	-	-	-	-	(60)	-	(60)
Solde à la fin	41 241	2 233 841	1 122 959	379 274	243 413	94 685	260 572	4 375 985
Amortissement et dépréciation								
Solde au début	1 699	1 000 313	495 256	237 655	185 272	49 566	-	1 969 761
Amortissement	474	77 818	44 996	12 444	15 771	6 884	-	158 387
Dispositions et radiations	-	-	-	-	-	(31)	-	(31)
Solde à la fin	2 173	1 078 131	540 252	250 099	201 043	56 419	-	2 128 117
Valeur comptable nette	39 068 \$	1 155 710 \$	582 707 \$	129 175 \$	42 370 \$	38 266 \$	260 572 \$	2 247 868 \$

2021

	Terrain	Bâtiments et améliorations locatives	Infrastructures civiles	Mobilier et équipement	Équipements technologiques et électroniques	Véhicules	Projets d'immobilisations en cours	Total
Valeur comptable brute								
Solde au début	41 241 \$	2 201 107 \$	1 069 867 \$	368 344 \$	229 565 \$	78 461 \$	280 731 \$	4 269 316 \$
Acquisitions	-	15 729	26 926	3 947	6 302	11 282	46 018	110 204
Transferts et autres	-	-	-	-	-	-	(58 320)	(58 320)
Dispositions et radiations	-	(12 406)	-	-	(322)	(440)	-	(13 168)
Solde à la fin	41 241	2 204 430	1 096 793	372 291	235 545	89 303	268 429	4 308 032
Amortissement et dépréciation								
Solde au début	1 225	936 348	449 625	225 129	167 946	43 628	-	1 823 901
Amortissement	474	76 371	45 631	12 526	17 473	6 378	-	158 853
Dispositions et radiations	-	(12 406)	-	-	(147)	(440)	-	(12 993)
Solde à la fin	1 699	1 000 313	495 256	237 655	185 272	49 566	-	1 969 761
Valeur comptable nette	39 542 \$	1 204 117 \$	601 537 \$	134 636 \$	50 273 \$	39 737 \$	268 429 \$	2 338 271 \$

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 146 596 \$ et 72 694 \$ (135 167 \$ et 70 745 \$, au 31 décembre 2021).



États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

7. Actifs au titre des droits d'utilisation

2022	
Solde au 1^{er} janvier 2022	19 142 \$
Acquisitions	404
Amortissement	(3 872)
Solde au 31 décembre 2022	15 674 \$

2021	
Solde au 1 ^{er} janvier 2021	23 053 \$
Acquisitions	612
Amortissement	(4 523)
Solde au 31 décembre 2021	19 142 \$

Les actifs au titre des droits d'utilisation comprennent des contrats de location ayant une durée allant jusqu'à 17 ans, dont certains avec des options de renouvellement pour des périodes additionnelles variant de 1 à 20 ans.

8. 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. De plus, au courant de 2022, via Investissements Henri-Fabre Mirabel Inc., elle a acquis une participation de 33 % dans 3 nouvelles coentreprises, soit les SEC YMX 1, SEC YMX 2 et SEC YMX 3 pour une contrepartie totale de 4 500 \$.

9. Contrats de location

a) La Société en tant que preneur

Bail foncier avec Transports Canada

La location des installations aéroportuaires se fait au moyen du Bail foncier signé le 31 juillet 1992 avec Transports Canada (note 1 i)). 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.

États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

9. Contrats de location (suite)

a) La Société en tant que preneur (suite)

Bail foncier avec Transports Canada (suite)

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

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

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

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

Le loyer reporté de 24 816 \$ représente le loyer pour l'année 2021 pour lequel Transports Canada et la Société ont convenu qu'il soit payable en versements égaux sur une période de 10 ans à partir de 2024.

Autres contrats de location

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

Le total des paiements en capital exigibles pour les cinq prochains exercices et par la suite s'établit comme suit (voir les informations additionnelles à la note 17) :

Paiements minimaux exigibles	2022	2021
Moins d'un an	2 365 \$	3 096 \$
1 à 5 ans	6 054	6 888
Plus de 5 ans	15 144	16 576
	23 563 \$	26 560 \$

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 39 007 \$ en 2022 (10 619 \$, en 2021), représentant la différence entre le pourcentage convenu sur les ventes déclarées et les loyers minimums garantis.

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

Paiements minimaux à recevoir au titre de la location	2022	2021
Moins d'un an	89 262 \$	78 451 \$
1 à 5 ans	340 278	310 666
Plus de 5 ans	761 430	747 826
	1 190 970 \$	1 136 943 \$

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.

États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

9. Contrats de location (suite)

b) La Société en tant que bailleur (suite)

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

	2022	2021
Moins d'un an	1 908 \$	1 168 \$
1 à 5 ans	7 764	4 906
Plus de 5 ans	107 947	72 423
Paiements de loyers non actualisés	117 619	78 497
Produits financiers non acquis	(67 402)	(45 299)
Investissement net dans les contrats de location-financement	50 217 \$	33 198 \$

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.

10. Facilités de crédit

a) La Société dispose d'une facilité de crédit générale de 250 000\$ (250 000\$, en 2021) obtenue auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes, dont 150 000\$ vient à échéance le 4 avril 2027 et 100 000\$ le 4 mai 2023. La facilité de crédit est garantie par une obligation nantie émise aux termes de l'acte de fiducie supplémentaire décrit à la note 11.

La Société a l'option de tirer sur la facilité de crédit à un taux variable basé sur le taux préférentiel ou à un taux fixe basé sur le taux des acceptations bancaires majoré d'une prime de 70 points de base (80 points de base, en 2021). Les frais d'attente sont calculés à un taux annuel de 14 points de base (16 points de base, en 2021) sur le montant inutilisé de la facilité de crédit.

Une portion de cette facilité de crédit a aussi été utilisée pour émettre des lettres de crédit d'une valeur totale de 23 776\$ (22 614\$, en 2021). Ces lettres de crédit sont soumises aux mêmes conditions que la facilité de crédit.

De plus, un montant de 53 126\$ (36 972\$, en 2021) est réservé pour le fonds de prévoyance lié à l'exploitation et à l'entretien en vertu de l'acte de fiducie cadre (note 11).

b) Dans le cadre du financement de la station du REM à Montréal-Trudeau, Investissement Québec a accordé à la Société une facilité de crédit subordonnée de premier rang non renouvelable de 100 000\$ dont le terme est de 5 ans et le taux d'intérêt applicable est équivalent à celui d'une dette garantie de premier rang de la Société. Le terme prendra effet et le taux sera fixé lors de la première date de tirage. 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 2022, aucun montant n'était utilisé sur cette facilité de crédit.

De plus, la Banque de l'infrastructure du Canada a quant à elle 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 2022, aucun montant n'était tiré sur la facilité de crédit.

États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

11. Obligations à long terme

	2022	2021
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	212 872 \$	225 441 \$
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	195 048	194 756
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	114 012	119 162
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	292 392	291 993
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	297 649	297 564
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	148 739	148 702
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	248 709	248 666
Obligations de série M , valeur nominale à l'émission de 200 000 \$, taux nominal et effectif de 3,918 % et de 3,96 % ^{a)} , 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	198 823	198 791
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	248 475	248 435
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	496 878	496 764
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	397 480	397 392
	2 851 077	2 867 666
Portion courante des obligations à long terme	20 357	18 216
	2 830 720 \$	2 849 450 \$

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



États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

11. Obligations à long terme (suite)

Les obligations à long terme sont présentées déduction faite de la portion non amortie des frais d'émission des emprunts connexes, qui s'élevaient à 29 416 \$ (31 043 \$, en 2021).

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 ni enregistrés à quelque moment que ce soit à l'encontre ou à l'égard de droits réels ou de biens immobiliers. Jusqu'au remboursement complet des obligations, la Société doit respecter certaines clauses restrictives, dont celle de maintenir un ratio de couverture du service de la dette brute supérieur ou égal à 1,25 et un ratio de couverture du service de la dette prévue supérieur ou égal à 1,00. Au 31 décembre 2022, la Société respecte les différentes clauses restrictives financières prévues à l'acte de fiducie malgré une exemption temporaire obtenue en mars 2021 pour les années financières 2021 et 2022.

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 :

Paiements minimaux exigibles	2022	2021
Moins d'un an	20 357 \$	18 216 \$
1 à 5 ans	106 364	96 006
Plus de 5 ans	2 753 772	2 784 487
	2 880 493 \$	2 898 709 \$

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

	2022	2021
Série B	233 541 \$	282 142 \$
Série D	227 440	276 280
Série E	126 125	151 743
Série G	306 000	379 410
Série H	322 590	403 440
Série J	158 925	201 720
Série K	217 625	284 175
Série M	172 840	229 360
Série N	195 500	264 500
Série R	362 800	500 400
Série S	314 240	432 160
	2 637 626 \$	3 405 330 \$

États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

12. Provisions

2022	
	Total
Solde au 1^{er} janvier 2021	3 853 \$
Augmentation des provisions	177
Diminution des provisions	(1 271)
Solde au 31 décembre 2022	2 759 \$

2021	
	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2021	8 570 \$
Augmentation des provisions	1 420
Diminution des provisions	(6 137)
Solde au 31 décembre 2021	3 853 \$

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

13. Passif au titre de la retraite et des autres avantages du personnel

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

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

	2022	2021
Courant		
Avantages du personnel à court terme	16 838 \$	13 944 \$
Non courant		
Régimes à prestations définies et régime supplémentaire à cotisations définies	12 433 \$	25 996 \$

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.

États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

13. 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)

Le solde impayé des cotisations au 31 décembre 2022 est de 359 \$ (373 \$, en 2021).

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

	2022	2021
Obligation au titre des prestations définies au début	392 398 \$	422 516 \$
Coût des services rendus	5 080	6 205
Cotisations salariales	984	1 040
Intérêts	12 137	11 531
Prestations versées	(15 589)	(17 156)
Pertes (gains) actuariels dus à l'expérience du régime	1 711	(6 123)
Gains actuariels dus à un changement d'hypothèse économique	(85 166)	(25 615)
Pertes actuarielles dues à un changement d'hypothèse démographique	1 282	-
Obligation au titre des prestations définies à la fin	312 837 \$	392 398 \$
Juste valeur de l'actif du régime au début	366 402 \$	369 648 \$
Cotisations patronales	4 488	5 133
Cotisations salariales	984	1 040
Intérêts sur les actifs	11 373	10 006
Pertes actuarielles	(66 854)	(1 869)
Prestations versées	(15 589)	(17 156)
Frais d'administration	(400)	(400)
Juste valeur de l'actif du régime à la fin	300 404	366 402
Passif au titre de la retraite	12 433 \$	25 996 \$

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 2022, le montant total des lettres de crédit s'élève à 46 673 \$ (43 005 \$, en 2021).

Les hypothèses actuarielles significatives suivantes ont été utilisées :

	2022	2021
Obligation au titre des prestations définies à la fin des exercices considérés		
Taux d'actualisation	5,05 %	3,15 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00	3,00
Taux d'inflation	2,00	2,00
Coût des prestations pour les exercices considérés		
Taux d'actualisation	3,15	2,75
Taux de croissance de la rémunération	3,00	3,00
Taux d'inflation	2,00	2,00

Les hypothèses de mortalité au 31 décembre 2021 et 2022 sont basées sur la table de mortalité CPM2014 avec amélioration de la mortalité selon l'échelle MI-2017.

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

	2022	2021
Coût des services rendus de l'exercice	5 080 \$	6 205 \$
Intérêts nets	764	1 525
Frais d'administration	400	400
Coût des prestations constatées	6 244 \$	8 130 \$

États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

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

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

	Niveau	2022	2021
Encaisse		3 669 \$	3 037 \$
Contrats d'achat de rentes	3	198 184	198 478
Parts de fonds communs de placement d'obligations canadiennes	2	34 435	73 347
Parts de fonds communs de placement d'actions étrangères	2	29 161	49 030
Parts de fonds communs de placement d'infrastructures	3	20 346	17 936
Parts de fonds communs de placement immobilier	3	7 457	8 785
Parts de fonds communs de placement d'actions canadiennes	2	7 979	16 576
Autres		(827)	(787)
		300 404 \$	366 402 \$

Le Comité de retraite prépare la documentation relative 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 de l'actif 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 d'actif de l'ensemble du régime sont respectées.

Pour l'exercice 2023, la Société s'attend à ce que des cotisations de l'ordre de 7 600 \$ soient versées pour les 2 volets du régime de retraite des employés, dont 1 100 \$ de cotisations envers le déficit sous forme de lettre de crédit.

Le rapport actuariel pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 n'est pas disponible, au moment de la comptabilisation. Cependant, la direction estime que l'extrapolation des chiffres du 31 décembre 2021 est la meilleure méthode pour estimer l'obligation au titre des prestations définies et la charge de retraite de la Société au 31 décembre 2022 ainsi que pour l'exercice clos à cette date, puisque les hypothèses révisées utilisées en relation avec cette extrapolation ont été examinées et jugées fidèles.

Les régimes de retraite exposent la Société aux risques suivants :

i) Risque d'investissement

L'obligation au titre des prestations définies est calculée en utilisant un taux d'actualisation. Si les rendements de la caisse sont inférieurs à ce taux d'actualisation, un déficit sera créé. La stratégie de gestion de risque de la Société inclut l'achat de rentes assurées. Leur juste valeur est considérée être égale à l'obligation au titre des prestations définies des participants visés par l'achat de rentes, calculée selon les hypothèses applicables à la date de clôture.

ii) Risque de taux d'intérêt

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

iii) Risque de longévité

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

iv) Risque d'inflation

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

États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

13. 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 régimes de retraite exposent la Société aux risques suivants (suite) :

v) Analyse de sensibilité

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

	Impact sur l'obligation totale	Impact sur l'obligation excluant les contrats de rentes assurées ^{a)}
Taux d'intérêt : diminution de 1 %	46 461 \$	23 725 \$
Taux d'inflation : augmentation de 1 %	39 053	16 688
Taux d'augmentation salariale : augmentation de 1 %	3 401	3 401
Taux de mortalité : multiplication des taux par 99 %	629	174

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

Au 31 décembre 2022, la durée moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies s'élève à 14,9 ans (18,2 ans, en 2021).

b) Salaires et charges sociales

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

	2022	2021
Salaires et charges sociales	62 844 \$	42 334 \$
Régime de retraite à prestations définies	6 112	7 958
Régime de retraite à cotisations définies	2 340	2 140
	71 296 \$	52 432 \$

La Société a comptabilisé un montant brut en vertu du PRTA de 3 150 \$ (15 688 \$, en 2021, en vertu des programmes SSUC et PRTA) à l'encontre des « Salaires et charges sociales » (note 4).

14. Impôts sur les bénéfices

Au 31 décembre 2022, la filiale a cumulé des pertes autres qu'en capital de 2 783 \$ disponibles pour réduire le bénéfice imposable des exercices futurs. Le montant et l'échéance de ces pertes sont les suivants : 1 503 \$ en 2031, 57 \$ en 2032, 700 \$ en 2033, 224 \$ en 2036, 199 \$ en 2037, 46 \$ en 2039 et 54 \$ en 2042.

États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

15. Informations sur le résultat global

	Note	2022	2021
Prestation de services		499 859 \$	177 772 \$
Produits tirés des contrats de location simple		133 163	97 503
Gain sur contrats de sous-location		17 042	1 721
Subventions gouvernementales		1 350	156
Autres		725	593
		652 139 \$	277 745 \$
Charges financières			
Intérêts sur les obligations à long terme		132 033 \$	128 831 \$
Intérêts sur les obligations de location		1 661	1 726
Amortissement des frais d'émission d'emprunts		1 627	1 551
Reclassement des pertes sur les opérations de couverture de flux de trésorerie ^{a)}		1 087	1 086
Intérêts capitalisés ^{b)}		(4 882)	(1 199)
Frais de consentement	11	-	3 328
Autres		1 041	1 409
		132 567 \$	136 732 \$
Produits financiers			
Intérêts sur les placements à court terme		(11 584) \$	(2 597) \$
Intérêts sur les contrats de location-financement		(1 544)	(1 264)
Autres		(375)	(13)
		(13 503) \$	(3 874) \$

a) Les pertes cumulatives sur les opérations de couverture incluses dans les autres éléments du résultat global sont de 24 270 \$ (25 357 \$, en 2021).

b) Le taux moyen pondéré utilisé pour capitaliser les coûts d'emprunt est de 4,94 % (4,96 %, en 2021).

16. Frais d'améliorations aéroportuaires

La Société perçoit des FAA pour tous les passagers en partance de YUL. Ces frais sont utilisés dans le but de financer une partie du programme en immobilisations de l'aéroport international de YUL. La Société a également perçu des FAA pour tous les passagers en partance de YMX pour les années 2001 à 2004, date à laquelle son programme en immobilisations a cessé d'être financé par les FAA. Ces frais sont inclus à même le prix du billet d'avion et sont versés par les compagnies aériennes à la Société, déduction faite des frais de perception. Depuis la mise en place des FAA, les dépenses en immobilisations cumulatives à YUL et à YMX totalisent 4 222 000 \$ (4 154 000 \$, en 2021) et excèdent de 1 492 000 \$ (1 631 000 \$, en 2021) les montants cumulatifs perçus au titre des FAA (avant déduction des frais de perception) pour ces 2 aéroports.

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

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

	2022	2021
Subventions gouvernementales à recevoir	(18 152) \$	(9 028) \$
Créances clients et autres débiteurs	(15 584)	2 546
Autres actifs courants	(1 368)	1 819
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	28 931	5 821
Loyer à Transports Canada	42 790	-
Autres avantages du personnel	2 894	3 062
Provisions	(1 094)	(4 746)
	38 417 \$	(526) \$

États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

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

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

	Obligations à long terme ^{a)}	Obligations de location	Total
Solde au 1^{er} janvier 2022	2 895 436 \$	26 560 \$	2 921 996 \$
<i>Variation des flux de trésorerie liés aux activités de financement</i>			
Remboursements	(18 216)	(3 400)	(21 616)
<i>Variation du passif</i>			
Augmentation des obligations de location	-	403	403
Intérêts capitalisés	4 882	100	4 982
Charges financières	127 151	1 661	128 812
Amortissement des frais d'émission d'emprunts	1 627	-	1 627
Intérêts payés	(132 297)	(1 761)	(134 058)
Solde au 31 décembre 2022	2 878 583 \$	23 563 \$	2 902 146 \$

a) Les soldes incluent les intérêts courus

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les dettes fournisseurs et autres créditeurs totalisent 77 489\$ (47 006\$, en 2021).

18. Transactions entre parties liées

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

Les principaux dirigeants de la Société sont les membres du Conseil d'administration, le président et les vice-présidents. La rémunération de ces derniers, y compris les primes de séparation, est de 7 658\$ en 2022 (6 450\$, en 2021).

19. Actifs éventuels et passifs éventuels

Dans le cours normal de ses activités, la Société fait l'objet de procédures judiciaires comportant des demandes financières, lesquelles sont contestées. À moins qu'elle ne les ait comptabilisées dans les provisions (note 12), la direction estime que ces réclamations sont injustifiées et qu'il est peu probable que la Société ait à déboursier des sommes d'argent pour les régler. La direction estime que le règlement de ces demandes n'aura pas d'incidence négative importante sur la situation financière consolidée de la Société.

20. Engagements

La Société s'est engagée en vertu de contrats pour l'acquisition et la construction d'immobilisations totalisant 332 957\$ (108 073\$, en 2021), dont 277\$ (331\$, en 2021) 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 les 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.

États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

21. Instruments financiers (suite)

b) Juste valeur et classement des instruments financiers

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

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

	Valeur comptable		Juste valeur
	Niveau	Passifs financiers évalués au coût amorti	
Passifs financiers au 31 décembre 2022			
Obligations à long terme	2	2 851 077 \$	2 637 626 \$
Passifs financiers au 31 décembre 2021			
Obligations à long terme	2	2 867 666 \$	3 405 330 \$

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 :

	2022	2021
Trésorerie et équivalents de trésorerie, et créances clients et autres débiteurs	475 \$	788 \$
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	558	-

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

d) Risque de taux d'intérêt

Les équivalents de trésorerie et les obligations à long terme de la Société portent intérêt à des taux fixes. La Société a l'option de tirer sur la facilité de crédit générale à un taux variable ou fixe (note 10).

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

États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

21. Instruments financiers (suite)

e) Risque de crédit

Le risque de crédit découle de la possibilité qu'une partie ne respecte pas les modalités d'un contrat et entraîne une perte pour l'autre partie. En général, la valeur comptable des actifs financiers exposés au risque de crédit et présentés dans l'état consolidé de l'actif net de la Société, déduction faite de toute provision pour pertes applicables, représente le montant maximal exposé au risque de crédit.

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

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

La Société s'est dotée d'une politique de placement dont les objectifs sont de préserver le capital et la liquidité des instruments et de maximiser le rendement sur les sommes investies. La politique précise les types d'instruments d'investissement permis, les émetteurs admissibles, les pondérations maximales par véhicule de placements ainsi que la cote de crédit acceptable et les échéances maximales de certains types d'instruments d'investissement.

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

La dépréciation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et de l'encaisse affectée a été évaluée sur la base de la perte de crédit attendue sur une période de 12 mois. La Société considère que ses débiteurs non courants ont un faible risque de crédit en raison des cotes de crédit externes de la contrepartie.

Au 31 décembre 2022, la Société n'avait aucun débiteur non courant en souffrance ni déprécié.

Créances clients et autres débiteurs

Le risque de crédit lié aux créances clients et autres débiteurs est limité en raison du processus d'évaluation du crédit des clients de la Société, des modalités de recouvrement raisonnablement restreintes et de la solvabilité de ses clients. La Société surveille régulièrement son exposition au risque de crédit et prend des mesures pour atténuer la probabilité de pertes réelles en raison de cette exposition. Le risque de crédit lié aux créances clients et autres débiteurs est aussi réduit au minimum par le fait que la Société exige des dépôts de garantie de certains clients. De plus, une partie des produits des activités aéronautiques est facturée et perçue à l'avance, avant même que les services ne soient rendus. La provision pour pertes sur créances est maintenue conformément au risque de crédit, aux tendances historiques, à la conjoncture générale de l'économie et aux autres informations, comme il est décrit ci-après, et est prise en compte dans les états financiers consolidés.

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

	2022	2021
Courant	14 102 \$	12 639 \$
Créances de 30 à 60 jours	2 067	1 818
Créances de 61 à 90 jours	596	422
Créances de plus de 90 jours	1 772	1 265
	18 537	16 144
Provision pour pertes sur créances	(394)	(496)
Solde à la fin de l'exercice	18 143 \$	15 648 \$

Au 31 décembre 2022, aucune provision spécifique n'a été prise pour des créances clients (286 \$ sur 351 \$, en 2021). 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.



États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

21. Instruments financiers (suite)

f) Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que la Société ne soit pas en mesure d'honorer ses obligations financières à leur échéance. La Société est exposée à ce risque surtout en raison de ses obligations à long terme, de sa facilité de crédit, de ses obligations de location, de ses dettes fournisseurs et autres créditeurs, et de ses engagements. La Société finance ses activités au moyen d'une combinaison de ses flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation et de ses obligations à long terme.

La gestion du risque de liquidité vise à maintenir un montant suffisant de trésorerie et d'équivalents de trésorerie, et à s'assurer que la Société dispose de sources suffisantes de financement. La Société établit des prévisions budgétaires et de trésorerie ainsi que des politiques de gestion de la trésorerie, afin de s'assurer qu'elle a les fonds disponibles pour s'acquitter de ses obligations dans un avenir prévisible.

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

	Obligations de location	Obligations à long terme	Dettes fournisseurs et autres créditeurs	Total
31 décembre 2022				
Moins d'un an	4 042 \$	151 370 \$	163 590 \$	319 002 \$
1 à 5 ans	11 993	614 415	-	626 408
Plus de 5 ans	24 079	4 377 828	-	4 401 907
31 décembre 2021				
Moins d'un an	4 849 \$	150 513 \$	132 085 \$	287 447 \$
1 à 5 ans	13 141	610 804	-	623 945
Plus de 5 ans	26 873	4 532 809	-	4 559 682

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

États financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés (en milliers de dollars canadiens) | Exercice clos le 31 décembre 2022

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 et les équivalents de trésorerie, l'encaisse affectée, les obligations à long terme et les facilités de crédit. La Société n'a pas de capital-actions, comme il est décrit à la note 1. Elle se finance donc au moyen des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, d'émissions d'obligations et d'autres emprunts, au besoin.

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

	2022	2021
Obligations à long terme	2 851 077 \$	2 867 666 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie, et encaisse affectée	(607 676)	(474 432)
	2 243 401 \$	2 393 234 \$

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 2021.

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 2022.

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



www.admtl.com