

RAPPORT ANNUEL 2007
AÉROPORT DE QUÉBEC INC.
LE PASSAGER AVANT TOUT





AÉROPORT INTERNATIONAL JEAN-LESAGE DE QUÉBEC

DESTINATIONS DESSERVIES





QUÉBEC

- SCHEFFERVILLE
- WABUSH
- GASPÉ
- ILES-DE-LA-MADELEINE
- OTTAWA
- MONTRÉAL
- TORONTO CITY CENTER
- TORONTO
- HALIFAX
- CHICAGO
- CLEVELAND
- DÉTROIT
- NEW YORK
- ORLANDO
- FORT LAUDERDALE
- CAYO LARGO
- VARADERO
- CAYO COCO
- SANTA CLARA
- HOLGUIN
- MONTEGO BAY
- PUERTO PLATA
- PUNTA CANA
- LA ROMANA

- PARIS ORLY
- PARIS CHARLES-DE-GAULE

- DESTINATIONS 2007
- NOUVELLES DESTINATIONS 2008

AÉROPORT DE QUÉBEC INC.
MESSAGE DES DIRIGEANTS



MESSAGE DES DIRIGEANTS LE PASSAGER AVANT TOUT UN ENGAGEMENT!

Il faut le reconnaître : l'orientation que nous avons prise il y a plus d'un an a donné naissance à une dynamique des plus positives qui, depuis, génère des retombées importantes pour l'Aéroport et la région. Un regard sur l'année 2007 nous permet de constater une croissance importante et soutenue des activités et des résultats, qui n'est pas sans témoigner de notre vision « Orientation passager ».

Cette croissance témoigne aussi de l'attractivité de notre aéroport et de notre capacité à créer de la valeur à partir de l'augmentation du trafic de passagers, et ce, même au cours d'une période où un vaste chantier de construction restreint l'accès à toute la gamme d'installations et de services qui seront offerts à l'ouverture de la nouvelle aérogare. En 2007, tous les efforts ont été déployés en vue d'améliorer la qualité de nos services et d'obtenir les ressources nécessaires pour investir dans nos infrastructures et d'accroître la capacité et l'efficacité des installations temporaires, entres autres, par la mise en place de systèmes et d'outils à la fine pointe de la technologie.

Au moment de l'ouverture de la nouvelle aérogare, qui approche à très grands pas, tout aura été mis en œuvre pour assurer aux passagers une expérience aéroportuaire des plus agréables, efficaces et sécuritaires.

Des résultats éloquentes

Pour une septième année consécutive, Aéroport de Québec poursuit son expansion. À la lumière des résultats de fin d'année, 2007 a été marquée par une croissance exceptionnelle du trafic qui a atteint plus de 877 000 passagers, soit 12 % de plus qu'en 2006. L'accroissement du trafic est particulièrement important pour les secteurs des vols transfrontaliers et internationaux qui ont connu une hausse respective de 17 % et de 27 % par rapport à l'année précédente. Il s'agit de réalisations fort importantes qui favorisent l'accessibilité et la visibilité de Québec à l'échelle mondiale.

Aéroport de Québec a pour mission d'offrir des services aéroportuaires efficaces, sécuritaires et de qualité, tout en assurant la viabilité de l'entreprise. Cet objectif exige notamment le maintien d'une saine situation financière. En ce sens, nous avons atteint des résultats concluants avec un excédent des produits par rapport aux charges de 8 678 022 \$. Ces résultats sont supérieurs à ceux obtenus en 2006, dont le montant s'est élevé à 8 087 393 \$. Ils sont en grande partie le reflet de la croissance du trafic avec près de 100 000 passagers de plus, mais témoigne aussi de notre approche à la fois dynamique et stratégique qui permet aujourd'hui à Aéroport de Québec d'afficher un bilan des plus positifs. La santé financière de notre organisation a favorisé des investissements majeurs, particulièrement en ce qui a trait au projet de modernisation de l'aérogare.

Cette conjugaison d'une gestion rigoureuse de nos activités et de notre performance financière assure une cohésion dans la poursuite de nos objectifs visant au progrès constant de notre organisation et de nos services. Nous avons également adopté une démarche d'amélioration continue dans l'exercice de nos fonctions, notamment par la mise en place de procédures internes visant à assurer la bonne application et le respect de la réglementation ainsi que l'efficacité des mesures prises contre les risques susceptibles d'affecter notre situation financière, environnementale et sociale.

Finalement, l'évolution positive de nos résultats est le reflet de l'immense potentiel d'Aéroport de Québec et illustre avec éloquence notre engagement et notre rigueur à offrir aux passagers une expérience à la hauteur des attentes les plus élevées.

Perspectives d'avenir

Selon les experts, la croissance économique mondiale prévue pour les vingt prochaines années ainsi que la libéralisation des marchés (Open Skies), en particulier avec l'Union européenne, sont autant de facteurs qui favoriseront la croissance de la demande en voyages aériens. Le transport aérien unira amis, familles, partenaires d'affaires et contribuera au rapprochement des cultures à travers le monde. En ce sens, il constitue un élément essentiel qui offre une solution unique et flexible afin de favoriser le développement socio-économique.

Le développement stratégique des sociétés repose en grande partie sur leur proximité avec une multitude de marchés, c'est pourquoi nous avons avantage à ouvrir toutes grandes nos portes. Pour Québec, l'Aéroport constitue un outil de développement, d'enrichissement et de prospérité économiques majeurs. Pour que notre économie continue de progresser et que nos entreprises puissent se développer et demeurer concurrentielles, il est prioritaire et indispensable d'améliorer nos infrastructures, d'accueillir de nouveaux transporteurs et d'ajouter des liaisons. La modernisation de l'aérogare, qui nous permettra de bonifier les services offerts et de recevoir un plus grand nombre de visiteurs, s'inscrit clairement dans une perspective de développement économique et d'enrichissement de notre région.

L'Aéroport de Québec constitue aussi une formidable porte d'entrée vers une région qui se distingue par sa qualité de vie et ses beautés, et qui accueille chaque année un nombre toujours plus grand de visiteurs, comme en témoigne l'augmentation du trafic de passagers.

Déjà, au moment d'écrire ces lignes, nous pavons la voie vers une année exceptionnelle en 2008 en termes de développement des services aériens. L'amélioration des services offerts, notamment par l'ajout de nouvelles destinations et de nouveaux transporteurs, génère une concurrence accrue sur les marchés qui favorise des coûts plus compétitifs. Tout à l'avantage des passagers, cette situation entraîne à son tour un achalandage plus important qui assure une vitalité continue à l'Aéroport.

Les prochaines années mettront à l'épreuve les stratégies, l'expertise et le savoir-faire que nous avons acquis au cours des dernières années, mais nous sommes prêts à relever les défis avec conviction, confiance et enthousiasme.

D'ailleurs, nous pouvons nous targuer de compter sur une équipe de professionnels dévoués à la réalisation de nos objectifs. Grâce à l'énergie et à l'adhésion remarquables dont ils font preuve, nous sommes en mesure de poursuivre le développement de nos infrastructures et de nos services pour les années à venir et, ainsi, de soutenir l'activité économique de la région.

Chaque année, nous comptons sur la collaboration de nombreux partenaires pour arriver à nos fins. À ce titre, nous souhaitons souligner l'apport incontestable des membres de notre conseil d'administration qui ont su prêter tout l'appui et l'expertise nécessaires à la réalisation de nos objectifs. Certains administrateurs nous ont quitté au cours de l'année et nous voulons ici leur témoigner notre appréciation pour leur contribution à l'avancement de notre organisation et de nos projets. Il s'agit de MM. Michel Boulianne, Stéphane Desmeules et Michel Després ainsi que de M^{me} Suzanne Delisle. Toutes ces personnes ont participé au façonnement de l'organisation que nous sommes aujourd'hui et nous souhaitons partager avec elles les succès des dernières années.

Grâce à une vision porteuse d'avenir, le conseil d'administration et les employés d'Aéroport de Québec forment une équipe de gens résolument engagée dans la voie de l'innovation, de la performance et du dépassement.

Nous ne sommes qu'à quelques mois de la finalisation du projet de modernisation de l'aérogare. Ce projet d'envergure a constitué l'étape fondamentale et essentielle d'une vision qui se poursuivra bien au-delà de 2008 et qui nous propulsera vers l'avant, dans l'atteinte des plus hauts sommets.

À l'image de notre vision qui place le passager au centre de nos préoccupations, l'Aéroport de Québec doit figurer en tête de liste pour tous vos déplacements par avion. Vous contribuez alors à cette synergie positive qui favorise l'amélioration continue des services et ultimement l'essor d'une région toute entière. En juin 2008, nous vous convions avec enthousiasme à célébrer l'aboutissement d'un projet rassembleur qui servira de tremplin au développement d'une ville de renommée mondiale.

«Le passager avant tout» résume notre engagement à déployer tous les efforts nécessaires à la conception d'un univers d'efficacité et de confort!



Gaëtan Gagné
Président du conseil



Pascal Bélanger
Président et chef de l'exploitation





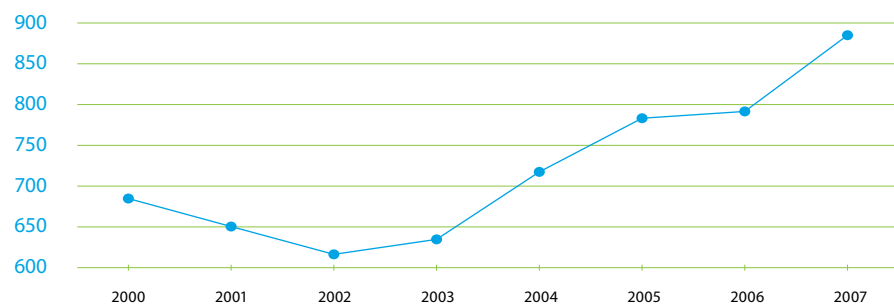
air transat



FAITS SAILLANTS
LE PASSAGER AVANT TOUT
DES RÉSULTATS CONCRETS

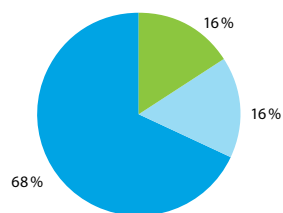
Les résultats de l'année 2007 ne font qu'appuyer toute l'importance de l'«Orientation passager» que nous avons adoptée, laquelle définit l'ensemble de nos actions et guide nos activités quotidiennes. Cette approche se retrouve particulièrement dans nos démarches auprès des transporteurs aériens, afin de favoriser l'amélioration et l'ajout de services en mesure de répondre à une demande de plus en plus importante. Ainsi, le trafic de passagers a connu une hausse record de plus de 12 % en 2007 avec 877 274 passagers qui ont transité à l'Aéroport.

HISTORIQUE DU TRAFIC
DE PASSAGERS (EN MILLIERS)



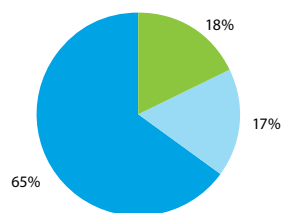
Cette croissance du trafic de passagers est particulièrement marquée dans les secteurs des vols transfrontaliers et internationaux qui ont gagné du terrain par rapport au secteur des vols intérieurs avec des augmentations respectives de 17 % et 27 % par rapport à 2006.

Trafic de passagers par secteur – 2006



- Intérieur
- International
- Transfrontalier

Trafic de passagers par secteur – 2007



- Intérieur
- International
- Transfrontalier

Le développement des services et des infrastructures est intimement lié à une gestion rigoureuse et responsable et à notre capacité à maintenir une saine situation financière. C'est pourquoi nous assurons la plus grande rigueur dans la conduite de nos affaires et dans la gestion de nos ressources financières en vue d'atteindre des résultats pour appuyer nos démarches. Notre bilan à cet égard est très favorable tant à la poursuite de nos stratégies de croissance qu'à la mise en œuvre de projets futurs.

	REVENUS	DÉPENSES	SURPLUS
2001	9 748 997	8 655 749	1 093 248
2002	11 371 365	8 539 151	2 832 214
2003	12 666 168	9 726 437	2 939 731
2004	14 101 636	10 887 230	3 214 406
2005	16 481 467	10 497 956	5 983 511
2006	18 795 016	10 707 623	8 087 393
2007	21 656 773	12 978 751	8 678 022

PLANIFICATION STRATÉGIQUE ET SECTEURS D'ACTIVITÉS

PLAN STRATÉGIQUE LE PASSAGER AVANT TOUT UNE VISION!

Le développement de l'Aéroport de Québec est porté par une vision, soit celle de répondre aux attentes et aux besoins des voyageurs en plus d'offrir aux gens d'affaires de la région un tremplin pour rayonner au-delà de nos frontières et s'inscrire parmi les sociétés modernes, visionnaires et en constante interaction avec le monde extérieur.

La satisfaction des passagers s'inscrit donc au cœur de notre stratégie de développement. Cette stratégie sert de fondements à toutes les actions que nous mettrons en œuvre en vue d'assurer notre développement organisationnel, ainsi que celui des services aériens et des infrastructures. D'ailleurs, nous avons tenu une importante session stratégique au cours de l'année afin de valider les orientations définies dans le plan d'affaires quinquennal 2005-2009. Sous-jacents à la vision, à la mission et aux orientations, des objectifs opérationnels ont été élaborés pour chacune des sphères d'activités. Nous revoyons également ces objectifs annuellement afin d'en évaluer le rendement et d'en confirmer la pertinence.

10 ⇌

Un regard sur nos accomplissements par rapport aux objectifs que nous nous étions fixés nous permet de constater que nous avons rempli nos engagements.

Dans le but de connaître leur degré de réceptivité quant aux différentes initiatives que nous envisageons, nous avons à nouveau procédé, en 2007, à un sondage auprès des voyageurs afin de mieux comprendre leurs besoins et leurs attentes; on y trouvait des questions sur leur voyage, leur séjour dans l'aérogare, les informations fournies, les services offerts de même que les services proposés à l'avenir. Les passagers peuvent ainsi jouer un rôle dans nos décisions et participer à notre progrès.

Les résultats des sondages que nous effectuons nous permettent de toujours nous assurer que le passager demeure à l'avant plan.

NOTRE VISION

- Offrir une expérience aéroportuaire incomparable, en plaçant le passager avant tout

NOS ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

- Assurer des services efficaces, sécuritaires et de qualité
- Maintenir la viabilité et la pérennité de l'organisation
- Contribuer au développement économique de la grande région de Québec

NOS GRANDS OBJECTIFS

- Développer et améliorer les services aériens et aéroportuaires
- Développer nos infrastructures
- Développer notre patrimoine foncier

EN 2007

- Poursuite du projet de modernisation de l'aérogare dans le respect du budget, de l'échéancier et du programme
- Lancement de nouveaux projets visant l'amélioration des outils technologiques
- Amélioration des communications avec nos clients, nos partenaires et les médias
- Promotion des services aériens et aéroportuaires
- Saine gestion des ressources
- Exploitation efficace, sécuritaire et respectueuse de l'environnement
- Consolidation des relations avec les employés

DÉVELOPPEMENT DES SERVICES AÉRIENS LE PASSAGER AVANT TOUT UNE STRATÉGIE!

Le portrait mondial de l'économie change et cette situation est encore plus significative pour l'industrie du transport aérien. Dans le contexte de la mondialisation, de la libéralisation des marchés, de l'émergence des pays comme la Chine, les pays d'Asie et d'Amérique latine, l'économie mondiale continue de croître. Les experts s'entendent pour dire que la croissance économique est le principal contributeur à la demande de l'industrie du transport aérien. La mondialisation, les échanges internationaux, la chute des prix des billets d'avion, la nouvelle structure de l'industrie, permettant des fréquences accrues et plus de services directs « sans escale », contribuent également à stimuler la demande.

Dans ce contexte très favorable, la multiplication des efforts de développement au cours des dernières années, et particulièrement en 2007, a porté fruit. L'amélioration de la desserte aérienne à Québec est remarquable, comme en témoignent notamment l'augmentation des services nolisés avec plus de 35 vols par semaine, l'ajout des liaisons vers Boston et Cleveland ou encore les services vers les plaques tournantes majeures de l'Amérique du Nord atteignant plus de 50 vols par jour. Ces réalisations traduisent encore une fois notre volonté de répondre aux attentes, de bonifier notre offre de services, d'accroître notre rayonnement et de soutenir encore davantage le dynamisme économique de la région. Parmi nos réalisations en 2007, il faut noter :

- La consolidation de la clientèle actuelle d'affaires et d'agrément de la région de Québec et de l'est du Québec, de même que celle provenant de l'extérieur de la région;

- L'accroissement de la part de marché de voyageurs de l'Aéroport par la stimulation de la demande et la récupération des fuites;
- L'augmentation du trafic de passagers embarqués/débarqués à 877 274, soit 97 686 passagers de plus qu'en 2006.

COMMUNICATIONS LE PASSAGER AVANT TOUT UNE ÉCOUTE ACTIVE !

Sachant que la promotion de nos services demeure un élément essentiel afin de convaincre les voyageurs de transiter par l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec, nous avons concentré nos efforts en 2007 sur l'amélioration de l'information véhiculée aux passagers et la mise à jour de nos outils de communication, notamment le site Internet et le blogue. Une information claire et concise est indispensable dans la poursuite de nos objectifs, car plus nous réussissons à attirer les voyageurs à l'Aéroport de Québec et à stimuler la demande en services aériens, plus nous sommes en mesure de voir à une offre correspondante et concurrentielle.

D'ailleurs dès l'aube de 2008, nous en avons vu la portée avec les annonces de nouveaux transporteurs et de nouveaux services qui se sont succédées à quelques semaines d'intervalle. Il s'agit de réalisations fondamentales qui stimulent la concurrence sur les différents marchés, au grand bénéfice de tous les voyageurs.

Ces initiatives de communication s'inscrivent en droite ligne avec notre vision : placer le passager au cœur de nos priorités. À Aéroport de Québec, nous souhaitons convier la communauté à devenir partenaires de nos ambitions et nos succès. Nous entendons poursuivre nos efforts pour accroître davantage la satisfaction des passagers et s'assurer que les voyageurs aériens choisissent l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec.

Une partie importante de nos passagers sont des voyageurs d'affaires; c'est pourquoi plusieurs de nos démarches en 2007 ont visé cette clientèle cible afin de favoriser la promotion de nos services. Une interaction accrue avec les différents partenaires, les diverses associations de la région et, par conséquent, avec le public voyageur a favorisé une meilleure collaboration avec ceux-ci et un intérêt toujours plus marqué envers notre projet de modernisation et nos services. Ce rapprochement a également été rendu possible grâce aux nombreuses visites de chantier offertes à plusieurs groupes. À ce sujet, il faut noter qu'Aéroport de Québec a accueilli Messieurs les ministres Cannon et Couillard.

Des communications proactives ont aussi favorisé l'établissement de relations de presse continues en plus de générer une couverture médiatique importante et positive, ce qui a contribué à la visibilité et au positionnement encore plus affirmés de l'Aéroport dans la région.

Afin de dynamiser le site Internet et de bonifier l'information qu'il contient, certaines améliorations ont été apportées. Nous avons notamment consacré une section spéciale

au projet de modernisation de l'aérogare et nous renouvelons la banque de photos du chantier de façon hebdomadaire afin de tenir les visiteurs informés des progrès du projet. Nous avons en outre intégré une carte des destinations afin de promouvoir non seulement l'ensemble des destinations offertes au départ de Québec, mais aussi les possibilités de correspondances à l'échelle internationale.

Par ailleurs, nous avons continué à assurer un suivi rigoureux des commentaires émis par nos blogueurs et à favoriser des échanges constants avec ces derniers.

DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER LE PASSAGER AVANT TOUT UNE SYNERGIE !

En 2007, Aéroport de Québec a procédé à une réévaluation complète des activités sur l'ensemble du site aéroportuaire, notamment en vue d'élaborer une nouvelle politique de gestion immobilière comprenant une politique tarifaire uniforme et cohérente pour l'ensemble des différentes catégories de terrains, qui est basée sur leur superficie et leur vocation, soit à des fins industrielles ou commerciales, ainsi qu'en fonction de leur potentiel économique et financier.

Cette révision constitue le reflet d'une réflexion importante et prend appui sur des études d'experts, de nombreuses analyses et des évaluations minutieuses qui témoignent, encore une fois, de notre gestion responsable et rigoureuse.

La réalisation de cette politique a aussi permis l'élaboration de stratégies de développement du site aéroportuaire et a guidé les premières démarches avec la Ville de Québec pour la réalisation d'un plan d'aménagement.

Notre objectif ultime consiste à assurer la valorisation du patrimoine foncier important dont dispose Aéroport de Québec, en proposant une exploitation judicieuse et complémentaire aux activités aéroportuaires, tout en répondant aux besoins des exploitants actuels et futurs.

Ces derniers contribuent à stimuler l'activité économique sur le site et favorisent ainsi des retombées positives pour la région, notamment en termes d'emplois.

EXPLOITATION LE PASSAGER AVANT TOUT UNE QUESTION D'EFFICACITÉ !

En 2007, la direction s'est adjoint de nouvelles ressources afin d'assurer une meilleure coordination des activités du « côté ville » et du « côté air ». De plus, nous avons procédé à la mise sur pied d'une nouvelle section dédiée à l'expérience du client, toujours en vue de prioriser le passager avant tout.

Outre la poursuite d'une gestion quotidienne rigoureuse de nos activités, nous avons assuré la mise en œuvre de solutions temporaires pour améliorer les services au cours

d'une période de croissance importante. En effet, l'augmentation du trafic de près de 100 000 passagers à l'Aéroport a exercé une pression continue sur nos installations, et ce, durant l'exécution de travaux majeurs.

Malgré les nombreux défis logistiques et toujours avec la même détermination d'assurer la satisfaction du passager, Aéroport de Québec a procédé à :

- l'ajustement des processus de traitement des passagers et des bagages avec la collaboration des différents exploitants concernés;
- l'ajout de services de restauration et/ou de machines distributrices du « côté air »;
- l'amélioration de la signalisation;
- l'ajout d'espaces de stationnement réservés aux passagers;
- la coordination serrée des activités au cours des journées d'affluence importante, notamment durant la période des vols nolisés vers le Sud, et aussi au cours des « journées croisières ».

De plus, nous avons procédé à l'achat et à l'installation d'une passerelle d'embarquement afin de faciliter l'accès entre l'aérogare et les aéronefs. Il s'agit d'une acquisition particulièrement importante pour une région qui connaît des conditions climatiques difficiles, mais aussi qui nous permet d'améliorer la sécurité des passagers lors de l'embarquement et également du débarquement.

ENVIRONNEMENT

LE PASSAGER AVANT TOUT UNE GESTION RESPONSABLE DU PATRIMOINE COLLECTIF !

Aéroport de Québec porte une attention particulière à ses responsabilités en matière d'environnement. En 2007, nous avons donc exercé un suivi rigoureux en collaboration avec les comités de l'environnement et de gestion du bruit, pour assurer le respect de la politique environnementale et la protection de notre patrimoine. Parmi les interventions importantes, nous devons souligner :

- l'amélioration de la gestion et des procédures environnementales, notamment sur le plan de la récupération du glycol et la consommation d'urée;
- l'augmentation des inspections des terrains afin d'assurer le respect des normes par les différents locataires;
- l'augmentation de la récupération des matières recyclables;
- la coordination du retrait des sols contaminés sous la responsabilité de Transports Canada;
- la mise en œuvre du plan de gestion de la faune.

SÛRETÉ, SÉCURITÉ ET MESURES D'URGENCE

LE PASSAGER AVANT TOUT LA SÉCURITÉ : UNE PRIORITÉ !

Un suivi régulier des politiques et de la réglementation en matière de sûreté/sécurité, notamment par les rencontres du comité de sûreté/sécurité interne et du comité regroupant les intervenants locaux, ont permis de respecter l'ensemble des normes en vigueur et d'assurer l'amélioration des paramètres et des processus relevant de la responsabilité d'Aéroport.

Nos démarches comptent aussi la mise en vigueur de la nouvelle zone règlementée du site aéroportuaire (totalité du territoire) afin de mieux contrôler les activités à l'intérieur du périmètre de sécurité. Aéroport de Québec est le premier aéroport de catégorie II à appliquer un tel règlement pour l'ensemble du site aéroportuaire. La sécurité de tous est au cœur de nos préoccupations et nous sommes fiers d'avoir été les précurseurs sur ce plan.

RESSOURCES HUMAINES

LE PASSAGER AVANT TOUT LE FRUIT D'UN TRAVAIL D'ÉQUIPE !

Nos ressources humaines sont le premier tremplin vers l'atteinte des objectifs que nous nous sommes fixés. Pour effectuer le changement avec succès, de nombreuses initiatives ont été mises de l'avant et Aéroport de Québec continue à favoriser la transparence et le dialogue avec tous ses groupes d'employés. En 2007, toutes nos équipes ont été fortement sollicitées, tout particulièrement dans le cadre du projet de modernisation. Nos efforts ont donc visé à consolider nos relations et à renforcer les liens qui unissent les différentes équipes afin de livrer une aérogare qui témoigne de notre fierté collective et de notre savoir-faire.

Il s'agit d'un projet hautement rassembleur; les équipes de l'administration, de la gestion immobilière et de projet, de l'exploitation, des services d'entretien et des services techniques, des urgences et de la sûreté/sécurité, ont relevé les nombreux défis avec brio et continuent d'apporter quotidiennement leur contribution à ce projet et à la réalisation de nos objectifs, qui convergent ultimement vers la satisfaction du passager.

La croissance de l'organisation est intimement liée à l'épanouissement individuel et professionnel de nos collaborateurs. Aéroport de Québec favorise donc une approche liée au développement des ressources et à l'accès à des possibilités au sein des différentes équipes qui composent notre organisation. Aussi en 2007, Aéroport de Québec a favorisé la promotion interne en plus de s'adjoindre de nouvelles ressources visant l'atteinte de ses objectifs et la réalisation des nombreux projets en cours.

Ensemble et grâce à un leadership incontestable, nous avons réalisé des étapes importantes afin de solidifier notre équipe, améliorer notre productivité et la qualité des services et du travail accomplis.



Sunwing

C-FTAE

BOEING 737-800

Shell

Flammable

PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROPORT



26 janvier



2 février



27 février



1 mars



5 mars



15 mars

LE PASSAGER AVANT TOUT L'HISTOIRE QUI SE DESSINE !

La modernisation de l'aérogare est aujourd'hui reconnue par toute la communauté comme prioritaire et indispensable pour positionner Québec en tant que ville moderne, dynamique et accueillante aux yeux des visiteurs comme à ceux des investisseurs. Depuis les premiers concepts, notre objectif ultime a toujours été de prioriser le passager avant tout. Cette vision qui nous anime a toujours servi de toile de fond dans chacune des décisions et recommandations, afin d'offrir un environnement aéroportuaire accueillant, fluide et efficace, et ce, grâce à des processus de traitement des passagers et des bagages automatisés et à la fine pointe de la technologie, au confort des différentes aires d'accueil avec sections spéciales pour les gens d'affaires et les enfants, à des services de qualité, et à une information et une signalisation claire et intuitive.

Le projet de modernisation de l'aérogare a fait l'objet d'une gestion rigoureuse afin d'assurer le respect de l'échéancier, du budget et du programme arrêté à ces fins. Tous les dossiers ont fait l'objet d'analyses, de consultations et de recommandations afin que les solutions les plus appropriées soient mise en œuvre et assurent le bon déroulement et la réalisation du projet dans le respect des coûts et des échéances.



19 mars



28 mars



24 avril



11 mai



6 juin

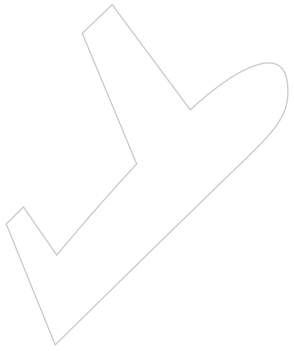


27 juin



Départs des vols

Flight departures



4 juillet



23 août



10 septembre



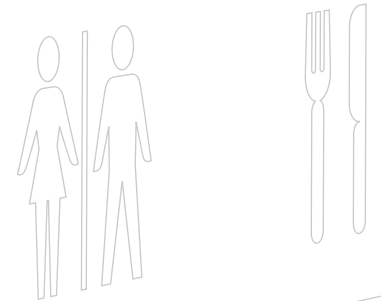
14 septembre

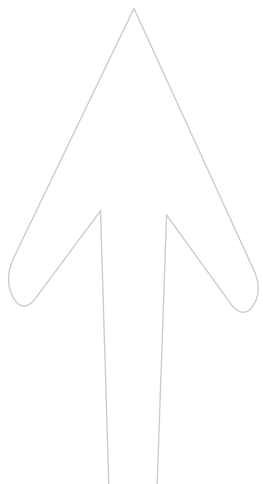


20 septembre



26 septembre





28 septembre



19 octobre



22 octobre



31 octobre



10 novembre



6 décembre



La nouvelle aérogare se distinguera par la qualité de ses services, son rendement et la performance de l'ensemble de ses composantes pour offrir aux passagers une expérience aéroportuaire des plus agréables. Les commerces seront aussi adaptés aux besoins de la clientèle afin de bonifier et diversifier l'offre, la qualité et l'accessibilité des services.

C'est donc en juin 2008 que nous vous donnons rendez-vous !

AÉROPORT DE QUÉBEC INC.

RÉSULTATS FINANCIERS

RÉSULTATS FINANCIERS

LE PASSAGER AVANT TOUT
UN INVESTISSEMENT DANS L'AVENIR !

Parmi les réalisations de 2007, l'atteinte d'un rendement financier élevé avec des résultats en croissance importante par rapport à l'année précédente permettent de présenter un bilan fort positif et conforme aux objectifs fixés pour l'année.

Au 31 décembre 2007, les résultats de l'exercice se soldent par un excédent des produits par rapport aux charges de 8 678 022 \$ comparativement à 8 087 393 \$ en 2006. En 2007, la méthode de constatation des revenus des frais d'améliorations aéroportuaires a été modifiée, ce qui a entraîné une hausse des revenus de 5 391 929 \$. Les revenus de 2006 ont donc été redressés de 4 207 702 \$.

De tels résultats témoignent d'une gestion financière saine, proactive et rigoureuse, mais sont aussi le fruit des divers accomplissements en termes de développement des services aériens. En effet, avec l'amélioration et l'ajout de services, le trafic de passagers a connu une hausse significative de l'ordre de plus de 12 % par rapport à l'année précédente, permettant une augmentation des revenus de 24 %, incluant les frais d'amélioration aéroportuaire.

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS ET ÉTATS FINANCIERS VÉRIFIÉS

AUX ADMINISTRATEURS DE
AÉROPORT DE QUÉBEC INC.

Nous avons vérifié le bilan de l'Aéroport de Québec inc. au 31 décembre 2007 et les états des résultats, de l'évolution des actifs nets et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2007, ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

⇒ 19

Raymond Laliberté Grant Thornton S.E.N.C.R.L.

Comptables agréés
Québec
Le 8 février 2008

Résultats
de l'exercice terminé le 31 décembre 2007

	2007	2006
PRODUITS		
Atterrissage et aérogare	7 654 820 \$	6 386 633 \$
Frais d'améliorations aéroportuaires (note 4)	6 619 629	4 949 291
Concessions et locations	2 520 058	2 501 677
Stationnement	2 277 301	1 739 194
Recouvrements	591 598	546 482
Sûreté et sécurité	529 734	355 688
Placements (note 6)	1 392 376	1 009 446
Autres	14 542	19 065
	21 600 058	17 507 476
CHARGES		
Salaires et charges sociales	4 270 586	4 052 585
Frais d'exploitation	7 207 200	5 693 646
Amortissement des immobilisations	1 527 081	987 508
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(26 116)	(26 116)
	12 978 751	10 707 623
Excédent des produits par rapport aux charges avant autres produits	8 621 307	6 799 853
Autres produits		
Gain sur le règlement de la dette à long terme		1 287 540
Gain sur la cession d'immobilisations	56 715	
	56 715	1 287 540
EXCÉDENT DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES	8 678 022	8 087 393

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Évolution des actifs nets
de l'exercice terminé le 31 décembre 2007

				2007	2006
	Investis en immobilisations	Affectés d'origine interne	Non affectés	Total	Total
		(Note 17)			
Solde déjà établi	2 163 028 \$	8 484 246 \$	4 757 600 \$	15 404 874 \$	11 525 183 \$
Modifications de conventions comptables (note 2)	17 356 510		(278 414)	17 078 096	12 870 394
Solde de début redressé	19 519 538	8 484 246	4 479 186	32 482 970	24 395 577
Excédent des produits par rapport aux charges	(1 444 250)		10 122 272	8 678 022	8 087 393
Investissements nets en immobilisations	(7 414 042)		7 414 042		
Solde à la fin	10 661 246	8 484 246	22 015 500	41 160 992	32 482 970

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Flux de trésorerie
de l'exercice terminé le 31 décembre 2007

	2007	2006
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent des produits par rapport aux charges	8 678 022 \$	8 087 393 \$
Éléments hors caisse		
Gain sur le règlement de la dette à long terme		(1 287 540)
Gain sur la cession d'immobilisations	(56 715)	
Amortissement des immobilisations	1 527 081	987 508
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(26 116)	(26 116)
Actif au titre des prestations constituées	(50 500)	(76 200)
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 7)	(524 507)	382 967
Rentrées nettes de fonds	9 547 265	8 068 012
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT ET DE FINANCEMENT		
Dépôts à terme	(70 866 837)	(8 025 895)
Encaissements de dépôts à terme	42 915 910	9 500 000
Encaissement de l'effet à recevoir	116 667	116 667
Immobilisations	(32 218 947)	(8 527 367)
Cession d'immobilisations	119 881	
Apports reportés afférents aux immobilisations	10 701 077	
Dette à long terme	60 000 000	
Remboursement de la dette à long terme	(500 000)	
Rentrées (sorties) nettes de fonds	10 267 751	(6 936 595)
Augmentation nette de l'encaisse	19 815 016	1 131 417
Encaisse au début	1 443 629	312 212
Encaisse et compte d'épargne à la fin	21 258 645	1 443 629

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Bilan
au 31 décembre 2007

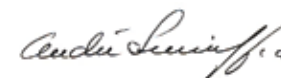
	2007	2006
ACTIF		
Actif à court terme		
Encaisse	3 958 626 \$	1 443 629 \$
Compte d'épargne, à taux variable	17 300 019	
Dépôts à terme (note 8)	30 319 770	800 000
Débiteurs (note 9)	4 075 173	2 220 397
Fournitures en inventaire, au coût	187 235	207 029
Frais payés d'avance	133 963	191 340
	55 974 786	4 862 395
Dépôts à terme (note 8)	11 083 146	12 651 989
Effet à recevoir (note 10)	2 809 721	2 926 388
Subvention à recevoir (note 11)	13 500 000	
Immobilisations (note 12)	53 363 761	20 115 863
Actif au titre des prestations constituées (note 18)	126 700	76 200
	136 858 114	40 632 835
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs (note 14)	9 787 700	7 031 314
Produits reportés	114 407	109 987
Dépôts de clients	523 729	412 239
Versements exigibles à court terme	1 000 000	
	11 425 836	7 553 540
Dette à long terme (note 15)	58 500 000	
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 16)	25 771 286	596 325
	95 697 122	8 149 865
ACTIFS NETS		
Investis en immobilisations	10 661 246	2 163 028
Affectés en vertu d'affectations d'origine interne (note 17)	8 484 246	8 484 246
Non affectés	22 015 500	21 835 696
	41 160 992	32 482 970
	136 858 114	40 632 835

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Au nom du conseil,



Administrateur



Administrateur

1 – STATUTS ET NATURE DES ACTIVITÉS

La société, constituée en vertu de la Partie II de la Loi sur les corporations canadiennes, gère l'Aéroport International Jean-Lesage. Elle a pour mission de rendre des services aéroportuaires de qualité qui répondent aux besoins spécifiques de la communauté, tout en recherchant l'efficacité, la viabilité et la sécurité ainsi que le développement économique de la région du Québec métropolitain. La société est un organisme exonéré au sens de la Loi de l'impôt sur le revenu.

2 – MODIFICATIONS DE CONVENTIONS COMPTABLES

Le 1^{er} janvier 2007, conformément aux dispositions transitoires applicables, la société a appliqué les recommandations du nouveau chapitre 1506, « Modifications comptables » du *Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés*. Ce nouveau chapitre, entrant en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2007, établit les critères de changement de méthodes comptables ainsi que le traitement comptable et l'information à fournir relative aux changements d'estimations comptables et aux corrections d'erreurs. De plus, la nouvelle norme exige la communication des nouvelles sources premières de principes comptables généralement reconnus (PCGR) publiées mais non encore entrées en vigueur ou non encore adoptées par la société. La nouvelle norme n'a pas d'incidence sur les résultats financiers de la société.

De plus, au cours de l'exercice, la société a modifié rétrospectivement la méthode de comptabilisation des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA). Ces produits, nets des frais de recouvrements, sont utilisés en totalité pour financer la construction, l'amélioration des infrastructures et tout autre investissement en immobilisations servant aux passagers de l'aéroport. Ces produits sont inscrits directement dans les résultats, au lieu d'être reportés et amortis aux résultats au même rythme que les immobilisations corporelles acquises à l'aide de ces produits, afin de se conformer à la convention adoptée par le secteur d'activité. Cette modification a entraîné une augmentation des revenus de 5 391 929 \$ (4 207 702 \$ en 2006) et une augmentation du bénéfice net de 5 391 929 \$ (4 207 702 \$ en 2006). De plus, cette modification a entraîné une diminution du passif de 22 470 025 \$ (17 078 096 \$ en 2006) et une augmentation des actifs nets au début de l'exercice de 17 078 096 \$ (12 870 394 \$ en 2006).

Le 1^{er} janvier 2007, la société a adopté les nouvelles recommandations des chapitres 3855, « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation » et 3861, « Instruments financiers – informations à fournir et présentation » du *Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés*.

Les chapitres 3855 et 3861 traitent de la comptabilisation, de l'évaluation, de la présentation et des informations à fournir à l'égard des instruments financiers et des

dérivés non financiers dans les états financiers. Les dispositions transitoires de ces chapitres exigent que la société réévalue les actifs et les passifs financiers, le cas échéant, à l'ouverture de son exercice. Tout ajustement de la valeur comptable antérieure est comptabilisé comme ajustement du solde des actifs nets. Les modifications ont été adoptées rétrospectivement. En vertu des dispositions transitoires de ces chapitres, les états financiers des exercices antérieurs de la société ne sont pas retraités.

L'adoption de ces nouvelles recommandations a eu les effets suivants sur le classement et l'évaluation des instruments financiers de la société :

Les actifs financiers sont classés dans l'une des catégories suivantes : instruments détenus à des fins de transaction, disponibles à la vente, détenus jusqu'à l'échéance ou prêts et créances. Les passifs financiers sont classés dans l'une des catégories suivantes : instruments détenus à des fins de transaction ou autres. Les instruments financiers détenus à des fins de transaction sont évalués à leur juste valeur, et les gains et pertes sont comptabilisés dans les résultats nets. Les instruments financiers disponibles à la vente sont évalués à leur juste valeur, et tous les gains et pertes non réalisés sont comptabilisés dans les autres éléments de l'actif net. Les actifs financiers détenus jusqu'à leur échéance, les prêts et créances et les passifs financiers classés autres sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. La nouvelle norme permet aux entités de désigner tout instrument financier comme détenu à des fins de transaction lors de sa comptabilisation initiale ou lors de l'adoption de cette norme, et ce, même si cet instrument financier ne répond pas à la définition d'un instrument financier détenu à des fins de transaction.

Au moment de leur acquisition, les instruments financiers doivent être inscrits dans le bilan à la juste valeur. L'évaluation au cours des périodes subséquentes est déterminée par la catégorie dans laquelle l'instrument financier a été initialement classé.

La juste valeur des instruments financiers est le montant auquel cet instrument financier pourrait être négocié en toute connaissance de cause et volontairement entre les parties concernées.

L'adoption de ces nouvelles normes n'a eu aucun impact sur le solde d'ouverture de l'actif net.

Normes comptables futures

Le Conseil des normes comptables de l'Institut canadien des comptables agréés a publié les nouveaux chapitres suivants : 3862, « Instruments financiers – informations à fournir » et 3863, « Instruments financiers – présentation ». Ces nouvelles normes s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} octobre 2007. Les nouvelles exigences ne touchent que les informations à fournir et n'auront pas d'incidence sur les résultats financiers de la compagnie.

Les chapitres 3862, « Instruments financiers – informations à fournir » et 3863, « Instruments financiers – présentation » remplacent le chapitre existant 3861, « Instruments financiers – informations à fournir et présentation ». Les normes relatives à la présentation n’ont pas été modifiées. Quant aux normes relatives aux informations à fournir, celles-ci stipulent que des informations additionnelles seront divulguées.

3 – CONVENTIONS COMPTABLES

Base de présentation

Les états financiers ont été préparés selon la méthode du coût historique à l’exception de la réévaluation de certains instruments financiers. À cet égard, voir la convention comptable intitulée *Base de mesure des actifs et des passifs financiers*.

Estimations comptables

Pour dresser des états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, la direction de la société doit faire des estimations et poser des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés dans les états financiers et les notes y afférentes. Ces estimations sont fondées sur la connaissance que la direction possède des événements en cours et sur les mesures que la société pourrait prendre à l’avenir. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Base de mesure des actifs et des passifs financiers

Évaluation initiale

Lors de la comptabilisation initiale, tous les actifs et les passifs financiers sont évalués et enregistrés à leur juste valeur.

Évaluation ultérieure

À la suite de leur comptabilisation initiale, les actifs et passifs financiers sont évalués comme suit :

L’encaisse a été classée comme actifs détenus à des fins de transaction.

Les dépôts à terme, les comptes clients, les intérêts courus, l’effet à recevoir ainsi que la subvention à recevoir sont classés comme prêts et créances. Les comptes clients ainsi que les intérêts courus sont évalués au coût après amortissement, lequel correspond généralement au montant comptabilisé initialement moins toute provision pour créances douteuses. Les dépôts à terme, l’effet à recevoir et la subvention à recevoir sont comptabilisés au coût.

Passifs financiers

L’emprunt bancaire, les créditeurs, les dépôts de clients et la dette à long terme sont classés comme autres passifs financiers. Ils sont évalués initialement à la juste valeur. Les évaluations subséquentes sont enregistrées au coût après amortissement selon la méthode du taux d’intérêt effectif.

Amortissements

Les immobilisations sont amorties en fonction de leur durée probable d’utilisation selon la méthode de l’amortissement linéaire et les périodes suivantes :

	PÉRIODES
Bâtiments	25 ans
Améliorations locatives	5 et 15 ans
Machinerie et équipement	5 ans
Équipement informatique	3 ans
Matériel roulant	5 et 10 ans
Mobilier et agencements	5 ans

Les projets en cours relatifs à la réfection de l’aérogare seront amortis, une fois complétés, d’après la méthode de l’amortissement linéaire selon les périodes suivantes :

	PÉRIODES
Bâtiments	40 ans
Équipement – aérogare	5 et 15 ans
Équipement – salle à bagages	5, 10 et 15 ans
Couloir d’accès aux aéronefs	25 ans
Équipement informatique	5 ans
Mobilier	10 ans
Enseigne	10 ans
Aménagement extérieur	15 ans

Les apports reportés afférents aux immobilisations sont amortis au même rythme que les immobilisations s’y rattachant.

Constatation des produits

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

Les produits relatifs aux frais d'améliorations aéroportuaires sont constatés dès qu'un passager utilise les services aériens d'un transporteur.

Les loyers provenant des concessionnaires sont comptabilisés sur la durée des baux et calculés en pourcentage des ventes des concessionnaires, sujets à des loyers minimums garantis.

Les loyers de locaux pour bureaux et terrains sont constatés mensuellement en fonction des baux correspondants.

Les produits de stationnement sont constatés selon l'utilisation des lieux.

Les produits d'intérêts sont constatés lorsque gagnés d'après le nombre de jours de détention du placement.

Avantages sociaux futurs

La société comptabilise ses obligations découlant des régimes d'avantages sociaux des salariés ainsi que les coûts connexes, déduction faite des actifs des régimes. À cette fin, la société a adopté les conventions suivantes :

Le coût des prestations de retraite et des avantages complémentaires de retraite gagnés par les salariés est établi par calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des années de service, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des soins de santé. Pour les besoins du calcul du taux de rendement prévu des actifs des régimes, ces actifs sont évalués à leur juste valeur.

L'excédent du gain actuariel net (perte actuarielle nette) sur 10 % de l'obligation au titre des prestations constituées au début de l'exercice, ou sur 10 % de la juste valeur des actifs du régime au début de l'exercice, si ce dernier montant est plus élevé, est amorti sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs. La durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs couverts par le régime de retraite est de huit ans.

4 – FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

En 2001, la société a instauré un programme de frais d'améliorations aéroportuaires (FAA). Ces frais sont perçus par les compagnies aériennes en vertu d'un accord entre la société, l'association du transport aérien du Canada et les compagnies aériennes. Selon cet accord, les revenus de FAA ne peuvent être utilisés que pour l'acquisition d'immobilisations admissibles en vertu du programme d'immobilisations de la société.

Depuis leur introduction, les dépenses cumulatives en immobilisations et les sommes gagnées au titre de FAA se détaillent comme suit :

	2007	2006
Dépenses admissibles du programme d'immobilisations :		
Solde au début	20 268 867 \$	7 521 845 \$
Acquisitions de l'exercice	34 430 157	12 747 022
Solde à la fin	54 699 024	20 268 867
Frais d'améliorations aéroportuaires gagnés :		
Solde au début	19 090 245	14 140 954
Gagnés au cours de l'exercice	6 619 629	4 949 291
Solde à la fin	25 709 874	19 090 245
Excédent des immobilisations acquises sur les FAA gagnés	28 989 150	1 178 622

5 – SUBVENTIONS

La société a obtenu des subventions de 38 millions de dollars pour la réalisation des travaux de réfection de l'aérogare. De cette somme, 23 millions sont encaissables sur présentation de réclamations selon l'avancement des travaux; un montant de 10 201 077 \$ a été encaissé au 31 décembre 2007. Un montant de 15 millions sert à rembourser les obligations de série B; un montant de 500 000 \$ a été reçu au 31 décembre 2007. Les subventions encaissées et à recevoir sont comptabilisées sous la rubrique *Apports reportés afférents aux immobilisations*.

En vertu de ces subventions, la société est tenue de respecter les conditions suivantes, à défaut de quoi, les ententes pourraient être résiliées :

- Exécuter les travaux inclus dans l'entente;
- Rester propriétaire des biens pour lesquels elle a reçu une subvention ;
- Respecter les lois et ordonnances applicables au projet et aux activités en découlant.

6 – REVENUS NETS DE PLACEMENTS

	2007	2006
Revenus d'intérêts		1 009 446 \$
Actifs détenus à des fins de transaction	73 849 \$	
Prêts et créances	1 318 527	
	1 392 376	1 009 446

7 – INFORMATIONS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

Les variations d'éléments du fonds de roulement se détaillent comme suit :

	2007	2006
Débiteurs, excluant les portions à court terme de l'effet et de la subvention à recevoir	(854 776)\$	(797 108)\$
Fournitures en inventaire	19 794	(41 362)
Frais payés d'avance	57 377	(12 602)
Créditeurs, excluant les comptes à payer afférents aux immobilisations	137 188	1 065 910
Produits reportés	4 420	(14 081)
Dépôts de clients	111 490	182 210
	(524 507)	382 967

8 – DÉPÔTS À TERME

	2007	2006
Court terme		
3,75 % à 4,50 %, échéant à différentes dates jusqu'en septembre 2008	12 366 837 \$	800 000 \$
3,9 %, échéant en juin 2008, dont le produit à l'échéance sera utilisé pour le projet d'agrandissement	17 952 933	
	30 319 770	800 000
Long terme		
3,50 % à 4,65 %, échéant à différentes dates jusqu'en mai 2012	11 083 146	12 651 989
	41 402 916	13 451 989

9 – DÉBITEURS

	2007	2006
Comptes clients	1 049 034 \$	1 236 527 \$
Frais d'améliorations aéroportuaires	388 995	
Taxes à la consommation	878 911	529 858
Intérêts courus	565 660	303 057
Portion encaissable à court terme de l'effet à recevoir	116 667	116 667
Portion encaissable à court terme de la subvention à recevoir	1 000 000	
Autres	75 906	34 288
	4 075 173	2 220 397

10 – EFFET À RECEVOIR

	2007	2006
Effet à recevoir en vertu d'une convention d'emphytéose, garanti par un bâtiment, portant intérêt au taux d'un prêt hypothécaire résidentiel de 5 ans, majoré de 5,25 % (11,40 % ; 9,70 % en 2006), encaissable jusqu'en janvier 2033 par versements mensuels de 9 722 \$, suivis de 333 versements mensuels de 1 \$, échéant le 30 octobre 2060	2 926 388 \$	3 043 055 \$
Portion encaissable à court terme	116 667	116 667
	2 809 721	2 926 388

11 – SUBVENTION À RECEVOIR

	2007	2006
Subvention à recevoir, 4,77 %, encaissable par versements trimestriels de 250 000 \$, jusqu'en avril 2022	14 500 000 \$	
Portion encaissable à court terme	1 000 000	
	13 500 000	

12 – IMMOBILISATIONS

	2007		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
Bâtiments	671 440 \$	83 443 \$	587 997 \$
Améliorations locatives	8 878 504	1 116 176	7 762 328
Machinerie et équipement	3 575 393	1 383 459	2 191 934
Équipement informatique	720 967	444 461	276 506
Matériel roulant	3 752 570	1 943 332	1 809 238
Mobilier et agencements	287 852	257 000	30 852
Projet en cours – aérogare	33 336 051		33 336 051
Projets en cours – autres	7 368 855		7 368 855
	58 591 632	5 227 871	53 363 761

	2006		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
Bâtiments	652 910 \$	56 585 \$	596 325 \$
Améliorations locatives	6 531 652	569 896	5 961 756
Machinerie et équipement	3 090 358	910 317	2 180 041
Équipement informatique	473 417	322 945	150 472
Matériel roulant	3 304 714	1 732 653	1 572 061
Mobilier et agencements	286 424	242 969	43 455
Projet en cours – aérogare	6 527 580		6 527 580
Projets en cours – autres	3 084 173		3 084 173
	23 951 228	3 835 365	20 115 863

Au cours de l'exercice, la société a capitalisé des intérêts de 574 181 \$.

13 – EMPRUNT BANCAIRE

L'emprunt bancaire, d'un montant autorisé de 7 000 000 \$, porte intérêt au taux préférentiel (6,0 % ; 5 % en 2006) et est renégociable en 2008. Au 31 décembre 2007, l'emprunt bancaire était inutilisé. Au 31 décembre 2007, une lettre de garantie est émise de 158 111 \$. En vertu de la convention de crédit, la société est tenue de respecter certains ratios financiers. Au 31 décembre 2007, les ratios sont respectés.

14 – CRÉDITEURS

	2007	2006
Comptes fournisseurs et charges à payer	2 408 788 \$	2 249 756 \$
Comptes à payer afférents aux immobilisations	7 184 181	4 564 983
Salaires, vacances et avantages sociaux	194 731	216 575
	9 787 700	7 031 314

15 – DETTE À LONG TERME

	2007	2006
Obligations de série A, 5,12 %, intérêts payables trimestriellement à compter de juillet 2007 et capital remboursable par versements trimestriels de 562 500 \$, à compter de juillet 2009, échéant en avril 2029	45 000 000 \$	
Obligations de série B, 4,77 %, remboursables à même la subvention à recevoir par versements trimestriels de 250 000 \$ plus les intérêts, échéant en avril 2022	14 500 000	
	59 500 000	
Versements exigibles à court terme	1 000 000	
	58 500 000	

En vertu de la convention de crédit, la société est assujettie à certaines conditions. Au 31 décembre 2007, ces conditions sont respectées.

Les obligations sont remboursables en tout temps, en tout ou en partie, au gré de la société.

Les versements sur la dette à long terme au cours des prochains exercices s'élèvent à 1 000 000 \$ en 2008, à 2 125 000 \$ en 2009 et à 3 250 000 \$ en 2010, 2011 et 2012.

16 – APPORTS REPORTÉS AFFÉRENTS AUX IMMOBILISATIONS

	2007		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
Projet en cours – aérogare	25 201 077 \$		25 201 077 \$
Bâtiments	652 910	82 701 \$	570 209
	25 853 987	82 701	25 771 286

	2006		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
Bâtiments	652 910 \$	56 585 \$	596 325 \$

17 – ACTIFS NETS GREVÉS D’AFFECTATIONS D’ORIGINE INTERNE

Les actifs nets grevés d’affectations d’origine interne proviennent d’une subvention reçue antérieurement de Transports Canada de 5 167 336 \$ et d’un gain sur la cession d’immobilisations réalisé en 2003 de 3 316 910 \$.

18 – AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La société offre un régime de retraite à prestations déterminées aux employés qui, au moment de la prise en charge de la gestion de l’aéroport, étaient à l’emploi du gouvernement du Canada – Transports Canada et un régime à cotisations déterminées pour les employés embauchés depuis cette date. Les employés qui étaient à l’emploi du gouvernement du Canada pourront transférer leurs droits acquis dans le cadre du régime de leur employeur précédent au régime de retraite de la société.

La charge nette de la société au titre de ces régimes se présente comme suit :

	2007	2006
Régime à prestations déterminées	178 328 \$	174 459 \$
Régime à cotisations déterminées	75 956	49 014
	254 284	223 473

La valeur actuarielle des prestations constituées a été déterminée au moyen de la méthode de répartition des prestations au prorata des années de service et à partir des hypothèses les plus probables établies par la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l’âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des soins de santé. La société Morneau Sobeco a établi la valeur actuarielle au 31 décembre 2005.

Les informations relatives au régime à prestations déterminées se présentent comme suit :

	2007	2006
Juste valeur des actifs du régime	4 359 500 \$	3 962 700 \$
Obligations au titre des prestations constituées	3 738 600	3 362 900
Situation de capitalisation – excédent	620 900	599 800
Gains actuariels non amortis	(494 200)	(523 600)
Actifs au titre de prestations constituées	126 700	76 200

Les actifs du régime sont constitués de fonds communs de placements.

Les hypothèses actuarielles significatives retenues par la société pour évaluer ses obligations au titre des prestations constituées sont les suivantes :

	2007	2006
Taux d’actualisation	5,25 %	5,0 %
Taux de rendement prévu des actifs du régime	6,5	6,5
Taux de croissance de la rémunération	3,5	3,5

Les autres informations concernant le régime à prestations déterminées de la société se présentent comme suit :

	2007	2006
Cotisations de l’employeur	228 828 \$	250 659 \$
Cotisations des salariés	61 150	67 109
Prestations versées	26 865	12 969

19 – JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les méthodes et hypothèses suivantes ont été utilisées pour déterminer la juste valeur estimative de chaque catégorie d’instruments financiers.

⇒27

Instruments financiers à court terme

L’encaisse, les dépôts à terme, les débiteurs et les créditeurs sont des instruments financiers dont la juste valeur se rapproche de la valeur comptable en raison de leur échéance rapprochée.

Effet à recevoir

La juste valeur de l’effet à recevoir est équivalente à la valeur comptable étant donné qu’il porte intérêt à un taux qui varie en fonction du taux du marché.

Subvention à recevoir et dette à long terme

La juste valeur de la subvention à recevoir et de la dette à long terme a été déterminée par l’actualisation des flux monétaires contractuels aux taux d’intérêt pratiqués sur le marché pour les titres d’emprunts similaires ayant la même durée jusqu’à l’échéance et elle se rapproche de sa valeur comptable.

20 – ENGAGEMENTS

La société loue les installations aéroportuaires en vertu d'un bail avec Transports Canada depuis le 1^{er} novembre 2000. La durée de ce bail est de 60 ans avec une option de renouvellement de 20 ans. En vertu de ce bail, la société est responsable de la gestion de l'Aéroport International Jean-Lesage, y compris l'entretien et le renouvellement des actifs afin de maintenir le système aéroportuaire conforme aux normes applicables à un « aéroport international majeur ». Une nouvelle formule de loyer est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2006 et prévoit une période de transition de 2006 à 2009 pour laquelle le loyer est fixé selon des paramètres définis. À compter de 2010, le loyer sera établi en fonction d'un pourcentage progressif variant selon différents paliers de revenus. Selon les prévisions établies par la direction, les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 801 668 \$ en 2008, à 933 950 \$ en 2009, à 1 044 982 \$ en 2010, à 1 124 529 \$ en 2011 et à 1 237 529 \$ en 2012.

De plus, la société s'est engagée d'après des contrats de location et de services, échéant à différentes dates jusqu'en septembre 2012, à verser une somme de 85 048 \$. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 49 963 \$ en 2008, à 19 568 \$ en 2009, à 6 764 \$ en 2010, à 5 644 \$ en 2011 et à 3 109 \$ en 2012.

La société procède à des travaux comprenant la réfection majeure de l'aérogare et d'autres projets. Au 31 décembre 2007, la société a des engagements, en vertu de ces travaux, pour un total de 23 437 603 \$.



CONSEIL D'ADMINISTRATION
LE PASSAGER AVANT TOUT
UNE RESPONSABILITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE !

Depuis novembre 2000, Aéroport de Québec inc. est une société à but non lucratif et sans capital actions responsable de la gestion, l'exploitation, le développement et l'entretien de l'Aéroport international Jean-Lesage. Tout excédent des produits par rapport aux charges est réinvesti dans les infrastructures de l'aéroport afin d'améliorer les services offerts aux passagers.

L'organisation est régie par un bail foncier de nature emphytéotique d'une durée de 60 ans, avec une option de renouvellement pour une période de 20 ans. Aéroport de Québec souscrit à tous les principes d'imputabilité et de transparence conformément à ce bail, mais aussi à son règlement général. Les entités de désignations sont :

- le gouvernement du Canada (2 membres);
- le gouvernement du Québec (1 membre);
- la Ville de Québec (3 membres);
- la Ville de Lévis (2 membres);
- la Chambre de commerce de Québec (2 membres);
- la Chambre de commerce des entrepreneurs de Québec (1 membre);
- la Chambre de commerce de Lévis (1 membre)
- le conseil d'administration d'Aéroport de Québec (3 membres)

30 ⇌

Le conseil est composé d'au moins 13 membres et d'au plus 15, qui représentent collectivement la communauté d'affaires régionale et dont l'expertise individuelle est reconnue dans les disciplines du transport aérien, de l'aviation, des affaires, du commerce, des finances, de l'administration, du droit, de la gestion, du génie, de l'organisation de la main d'œuvre ou de la représentation des intérêts des consommateurs.

Le conseil détermine les orientations de l'organisation et veille à leur mise en œuvre en collaboration avec le président et chef de l'exploitation et son équipe.

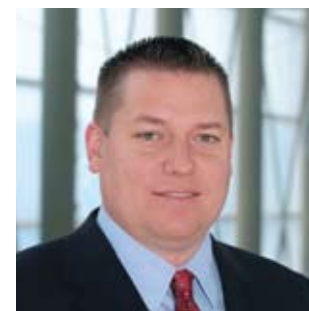
En plus du cadre réglementaire du bail, du règlement général et des lettres patentes, Aéroport de Québec est assujettie à plusieurs autres réglementations lui permettant d'assurer ses obligations en matière d'imputabilité et de transparence envers le public. Dans le cadre du programme de surveillance des baux de Transports Canada, Aéroport de Québec fait l'objet d'une évaluation annuelle.

Au cours des dernières années, cet examen n'a révélé aucun manquement important dans la conduite de ses responsabilités. L'ensemble des commentaires formulés par Transports Canada ont par ailleurs fait l'objet des suivis adéquats et ce, sans exception.

Pour voir à la saine conduite de ses affaires, en 2007 Aéroport de Québec s'est appuyée sur une équipe de 14 administrateurs dont 2 nouveaux membres. Unissant leur expertise et leurs compétences variées, ces personnes ont soutenu la direction dans l'exercice de ses fonctions.



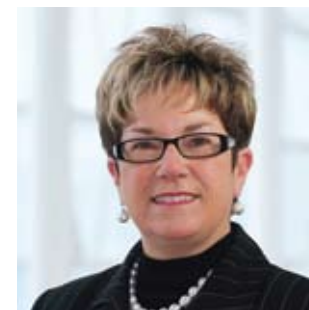
Gaëtan Gagné
Président du conseil
Président du comité exécutif



Pascal Bélanger
Président et chef de l'exploitation
Membre du comité exécutif



André Lemieux
Vice-président du conseil
Membre du comité exécutif



Louise Gingras
Secrétaire et trésorier
Membre du comité exécutif



Michel Cadrin
Administrateur
Membre du comité exécutif

MEMBRES AU 31 DÉCEMBRE 2007

M. Pascal Bélanger^{1, 2, 3}
Président et chef de l'exploitation
Aéroport de Québec inc.
Président du comité de sûreté/sécurité
Désigné par le conseil d'administration
d'Aéroport de Québec inc.

M^{me} France Bilodeau^{4, 6}: FICA, FSA, CFA
Vice-présidente principale
Groupe-conseil Aon inc.
Désignée par Transports Canada

M. Guy Boulanger⁴, FCA
Président
Auberge La Pignoronde
Président du comité de vérification
Désigné par la Ville de Québec

M. Michel Cadrin¹
Président
Groupe Michel Cadrin
Désigné par Transports Canada

M. Jacques Champagne⁴, CA
Administrateur de sociétés
Désigné par Transports Québec

M. Yvan-Miville Des Chênes⁵
Président du comité de l'environnement
Désigné par la Chambre de commerce
de Québec

M. Gaëtan Gagné*, LLIF
Président du conseil et chef de la direction
L'Entraide Assurance, compagnie mutuelle
Président du conseil
Président du comité exécutif
Désigné par la Chambre de commerce
de Québec

M^{me} Louise Gingras^{1, 6}
Directrice générale
Autobus Etchemin inc.
Secrétaire du conseil et trésorière
Désignée par la Chambre de commerce
de Lévis

M. Roger Gravel⁶
SCFP
Président du comité des ressources
humaines
Désigné par le conseil d'administration
d'Aéroport de Québec inc.

M. Marcel Jobin³, CM, CQ, CD
Administrateur de sociétés
Président du comité de construction
Désigné par la Ville de Lévis

M. André Lemieux^{1, 5}, FCA
Associé directeur
Lemieux Nolet Comptables agréés
Vice-président du conseil
Désigné par la Ville de Lévis

M. Alexandre Matte**
Désigné par la Ville de Québec

M. Paul Pelletier^{4, 6}
Président-directeur général
CAA Québec
Désigné par le conseil d'administration
d'Aéroport de Québec inc.

M. Alain Vaillancourt**,⁶
Directeur régional des ventes
Groupes entreprises
Bell Mobilité inc.
Désigné par la Chambre de commerce
de Québec

* Membre d'office de tous les comités

** Membre nommé administrateur en août 2007

1 Comité exécutif

2 Comité de sûreté/sécurité

3 Comité de construction

4 Comité de vérification

5 Comité de l'environnement

6 Comité des ressources humaines

COMITÉS

En 2007, 6 comités ont concourus à la préparation des décisions du conseil d'administration en matière de gestion administrative, financière, humaine, environnementale, de sûreté/sécurité et de projet: le comité exécutif, le comité de vérification, le comité de l'environnement, le comité des ressources humaines, le comité de sûreté/sécurité et le comité de construction. Ces derniers agissent conformément aux orientations du conseil d'administration et s'assurent que l'organisation réponde à ses obligations légales dans la gestion quotidienne des activités.

Grâce aux réunions régulières et ponctuelles du comité de construction, le projet de modernisation de l'aérogare a fait l'objet d'une gestion rigoureuse afin d'assurer le respect de l'échéancier, du budget et du programme. Un contrôle serré a également été assuré dans la gestion des appels d'offres et des directives de chantier.

Par ailleurs, le conseil d'administration bénéficie également de l'appui d'un comité consultatif communautaire qui contribue à l'avancement de divers dossiers afin de permettre l'amélioration des services aériens et des infrastructures de l'aéroport. À ce titre, ce groupe d'intervenants a pu suivre la progression des travaux tout au cours de l'année grâce à des visites ponctuelles. L'information qui leur a été véhiculée à ces occasions en font des portes paroles des plus efficaces au sein de la communauté d'affaires et favorisent la promotion positive du projet et des services offerts à l'Aéroport.

RÈGLES RELATIVES AUX CONFLITS D'INTÉRÊT

Conformément au bail avec Transports Canada, Aéroport de Québec inc. a adopté dans son règlement général des règles relatives aux conflits d'intérêt qui sont applicables à ses administrateurs, dirigeants et employés et qui visent à prévenir tout conflit d'intérêt réel ou apparent. Aéroport de Québec inc. s'est conformée à ces règles tout au long de 2007.

CONTRATS EXCÉDANT 94 000 \$

Tous les contrats accordés au cours de l'année 2007 excédents 94 000 \$ l'ont été par un processus d'appel d'offres public, en conformité avec les principes d'imputabilité d'Aéroport de Québec. Certains contrats, notés ci-après, ont cependant été présentés au conseil d'administration afin qu'il autorise une dérogation au processus d'appel d'offres public, pour les raisons suivantes :

Vancouver International Airport Authority 430 000 \$	Technologie CUTE-CUSS –	Nous avons procédé par invitation aux deux fournisseurs canadiens offrant le service
ARINC 736 312 \$	Équipement informatique – matériel et logiciel technologie CUTE	Fournisseur unique de la technologie retenue
IBM 298 880 \$	Équipement informatique – matériel technologie CUSS	Fournisseur unique de la technologie retenue
FMC Technologies Inc Jetways system 1 616 647 \$	Passerelles d'embarquement	Fournisseur unique de la technologie déjà utilisée
Parmétal Inc 109 777 \$	Fournisseur de métaux ouvrés	Plus bas de trois soumissionnaires d'un appel d'offre sur invitation dont le budget était inférieur à 94 000 \$
Pellemon Inc 298 000 \$	Ingénierie mécanique	Expertise particulière dans le domaine du traitement des bagages

Suite aux travaux de modernisation, certains contrats d'une valeur de plus de 94 000 \$ ont été octroyés, sans appel d'offre, à des entrepreneurs en extension de leur contrat principal obtenu par appel d'offre public soit parce que les travaux étaient une modification de leur contrat original ou de même nature :

- Econ bâtiments
- Les excavations Lafontaine Inc
- Plomberie Pichette Inc
- Réfrigération Noël Inc
- Coffrage Alliance Ltée
- Tecno-Métal Inc

RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS ET DES DIRIGEANTS

Compensation des administrateurs (honoraires annuels)

Président du conseil	30 000 \$
Vice-président du conseil	15 000 \$
Secrétaire et trésorier	15 000 \$

Autre membre du comité exécutif	15 000 \$
Président du comité de construction	15 000 \$
Président du comité de ressources humaines	3 000 \$
Président du comité de l'environnement	3 000 \$
Président du comité de vérification	6 000 \$

Jetons de présence

Conseil d'administration et comités	
Président du conseil	750 \$/réunion
Présidents des comités	750 \$/réunion
Administrateur	500 \$/réunion

Compensation des administrateurs en 2007

	Compensation régulière	Compensation liée au projet d'aérogare
Mme France Bilodeau	7 500 \$	–
M. Guy Boulanger	17 125 \$	–
M. Michel Boulianne*	6 000 \$	–
M. Michel Cadrin	28 000 \$	1 750 \$
M. Jacques Champagne	9 250 \$	–
Mme Suzanne Delisle*	13 200 \$	–
M. Yvan-Miville Des Chênes	11 750 \$	–
M. Stéphane Desmeules*	6 500 \$	–
M. Michel Després**	500 \$	–
M. Gaëtan Gagné, président du conseil	84 750 \$	55 875 \$
Mme Louise Gingras, secrétaire	31 500 \$	1 000 \$
M. Roger Gravel	12 000 \$	–
M. Marcel Jobin	23 000 \$	51 750 \$
M. André Lemieux, vice-président du conseil	32 250 \$	12 500 \$
M. Alexandre Matte	2 000 \$	–
M. Paul Pelletier	7 250 \$	–
M. Alain Vaillancourt	2 000 \$	–

* Les mandats de MM. Boulianne et Desmeules ainsi que de Mme Delisle ont pris fin en août 2007

** M. Després a remis sa démission du conseil d'administration à l'automne 2007, suivant sa nomination dans un poste d'une Société d'état

DIRIGEANTS

Le groupe de dirigeants d'Aéroport de Québec, composé du président et chef de l'exploitation, du directeur de l'exploitation, du directeur de projet et de la gestion immobilière et du directeur des finances et de l'administration, a touché une rémunération pour l'exercice terminé au 31 décembre 2007 de 466 458 \$.