



*Aéroport international  
Jean-Lesage de Québec*

LE PASSAGER AVANT TOUT

# RAPPORT ANNUEL 2009



## Message du président du conseil d'administration et du président et chef de la direction



De gauche à droite :  
M. Gaëtan Gagné, président et chef de la direction  
et président du conseil en 2009  
et M. Guy Vachon, président du conseil

Message du président du conseil d'administration et du président et chef de la direction	3
Poursuivre notre croissance, favoriser notre rayonnement : un succès d'équipe	6
Notre mission Notre vision	8
Nos valeurs	9

Faits saillants 2009	11
Planification stratégique et Vision 2015	17
Résultats financiers : faits saillants	21
Rapport des vérificateurs et états financiers vérifiés 2009	25
Le conseil d'administration	43

Malgré les défis du contexte économique mondial, Aéroport de Québec inc. (ci-après Aéroport de Québec) a poursuivi, en 2009, sa croissance et son développement.

Bien que le trafic domestique ait connu un ralentissement, la croissance exceptionnelle du trafic transfrontalier et international nous a permis de franchir un autre cap historique d'achalandage avec 1 035 000 passagers.

De nouvelles liaisons se sont ajoutées, qu'on pense au vol quotidien de United Airlines vers Chicago, aux six nouvelles liaisons hebdomadaires vers le Sud qu'offrent Sunwing, Transat et Canjet, aux trois nouveaux vols de Porter Airlines vers le centre-ville de Toronto ou encore aux nouvelles liaisons de Transat vers Bordeaux et Marseille disponibles en 2010. De plus, en début de l'année 2010, United Airlines a annoncé un vol quotidien vers Washington qui sera effectif dès le 10 juin 2010.

Bien que le trafic domestique ait connu un ralentissement, la croissance exceptionnelle du trafic transfrontalier et international nous a permis de franchir un autre cap historique d'achalandage avec 1 035 000 passagers.

L'exercice 2009 se termine avec un excédent des produits par rapport aux charges de 4 328 171 \$.

Ce succès d'équipe repose d'abord sur la confiance indéfectible d'un nombre toujours croissant de passagers que nous tenons à remercier sincèrement : vous êtes la raison d'être des gestes que nous posons quotidiennement et c'est un privilège de vous servir.

L'augmentation de l'achalandage est une preuve éloquente que nos efforts de développement portent leurs fruits. Cela témoigne de l'attractivité de notre nouvelle aérogare qui constitue un investissement des plus porteurs et confirme que les gouvernements du Canada et du Québec, ainsi que la communauté d'affaires de la région, ont eu raison de soutenir la modernisation. Il s'agissait en effet d'une formidable opportunité de créer de la valeur, de contribuer à notre croissance et de soutenir ainsi le développement économique de toute la région.

Aujourd'hui, nos installations modernes, efficaces et à la fine pointe de la technologie permettent d'attirer et de retenir les transporteurs, au plus grand bénéfice de notre clientèle. Plus que jamais, l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec est devenu une porte d'entrée incontournable et un pôle majeur de dynamisme et de croissance.

Notre réussite est à l'image de l'engagement, du professionnalisme et de la rigueur de notre personnel qui traduit, au quotidien, cette promesse d'une expérience aéroportuaire unique. Elle est avant tout animée par la devise qui guide constamment toute notre équipe : « Le passager avant tout ». Au cours des prochaines années, nous entendons répondre à un trafic en hausse, satisfaire les attentes les plus élevées et continuer de bâtir l'avenir de notre organisation au bénéfice de la communauté.

Nos succès reposent également sur la vision, la rigueur et l'engagement des membres de notre conseil d'administration et nous tenons à saluer leur importante contribution.

Pour les cinq prochaines années, plusieurs projets porteurs nous animent, notamment l'agrandissement de l'aire des arrivées internationales, l'ajout des installations pour le prédédouanement américain, l'amélioration des voies de circulation des aéronefs, la construction d'un centre d'entretien et d'un stationnement étagé, l'implantation d'un centre de dégivrage et d'un hôtel. Déjà, toute l'équipe est à pied d'œuvre pour assurer nos prochains succès.

Les perspectives de croissance nous propulsent vers un avenir prometteur puisque l'achalandage devrait atteindre 1,5 million de passagers en 2015, et près de 2 millions en 2020.

Tous ces éléments ont justifié l'effort de renforcement de la gestion de l'entreprise, dont une relève talentueuse afin d'assurer le développement et la pérennité d'Aéroport de Québec. Nous souhaitons non seulement voir notre équipe s'agrandir, mais aussi nous assurer qu'elle détienne les compétences qui nous permettront de nous positionner avantageusement pour relever les prochains défis.

Gaëtan Gagné

Président et chef de la direction

Nos objectifs sont bien ciblés :

- Maintenir et développer des programmes de saine gouvernance.
- Adapter nos structures pour faire face à la croissance.
- Établir et mettre en place un plan de relève.
- Se doter de programmes de développement des ressources humaines afin d'augmenter la qualité et la diversité des compétences.
- S'assurer d'obtenir les moyens de réaliser nos plans de capitalisation pour maintenir la capacité, assurer la qualité des services, faire face à la demande et répondre aux attentes.

En 2010, nous soulignerons le 10<sup>e</sup> anniversaire de la privatisation d'Aéroport de Québec. Ce sera un moment privilégié pour mesurer tout le chemin parcouru, célébrer nos réussites et se projeter dans l'avenir. Ce sera avant tout l'occasion de renouveler notre engagement envers nos passagers et notre région.

Guy Vachon

Président du conseil d'administration



# POURSUIVRE NOTRE CROISSANCE, ACCROÎTRE

- 1 Gaëtan Gagné, LLIF, C. Dir. ASC**  
Président du conseil et chef de la direction  
L'Entraide Assurance, compagnie mutuelle  
Président du conseil  
Président du comité exécutif et membre d'office  
de tous les comités  
Désigné par la Chambre de commerce de Québec  
Administrateur depuis : 2000
- 2 André Lemieux, FCA<sup>1</sup>**  
Lemieux Nolet Comptables agréés  
Vice-président du conseil et du comité exécutif  
Désigné par la Ville de Lévis  
Administrateur depuis : 2000
- 3 Louise Gingras<sup>1-2-3-4-5-6</sup>**  
Directrice  
Groupe Autobus Auger  
Secrétaire du conseil et trésorière  
Désignée par la Chambre de commerce de Lévis  
Administrateur depuis : 2000
- 4 Michel Cadrin<sup>1-5</sup>**  
Président - Groupe Michel Cadrin  
Désigné par Transports Canada  
Administrateur depuis : 2006

- 5 Jacques Champagne, CA<sup>6</sup>**  
Administrateur de sociétés  
Président du comité de vérification et gestion des risques  
Désigné par Transports Québec  
Administrateur depuis : 2004
- 6 Yvan-Miville Des Chênes<sup>3</sup>**  
Président du comité de l'environnement, sûreté et sécurité  
Désigné par la Chambre de commerce de Québec  
Administrateur depuis : 2004
- 7 Roger Gravel<sup>4</sup>**  
SCFP  
Président du comité de nomination, de gouvernance  
et des ressources humaines  
Désigné par le conseil d'administration  
d'Aéroport de Québec inc.  
Administrateur depuis : 2004
- 8 Marcel Jobin, CM, QC, CD<sup>2-6</sup>**  
Administrateur de sociétés  
Président du comité de construction  
Désigné par la Ville de Lévis  
Administrateur depuis : 2000

# NOTRE RAYONNEMENT : UN SUCCÈS D'ÉQUIPE!

- 9 Alexandre Matte<sup>3</sup>**  
Coordonnateur du département des techniques policières  
Campus Notre-Dame-De-Foy  
Désigné par la Ville de Québec  
Administrateur depuis : 2007
- 10 André C. Sarasin, ing.**  
Planification stratégique et conseiller de gestion  
Désigné par Transports Canada  
Administrateur depuis : 2009
- 11 M<sup>c</sup> Carl Tremblay<sup>4</sup>**  
Associé directeur du bureau de Québec  
Ogilvy Renault  
Désigné par la Ville de Québec  
Administrateur depuis : 2008
- 12 Guy Vachon, ing.<sup>2-5</sup>**  
Président du comité de planification et développement  
Désigné par la Ville de Québec  
Administrateur depuis : 2008
- 13 Alain Vaillancourt<sup>4</sup>**  
Président  
V Stratégies inc.  
Désigné par la Chambre de commerce  
des entrepreneurs de Québec  
Administrateur depuis : 2007

## ÉQUIPE DE DIRECTION

- 14 François Bilodeau, CA**  
Conseiller du président, stratégie et planification
- 15 Alain Bureau, CA**  
Directeur finances et administration
- 16 Jimmy Gagné**  
Directeur exploitation
- 17 M<sup>c</sup> Sophie Lefrançois**  
Avocate et secrétaire corporative
- 18 Line Magnan**  
Adjointe au président
- 19 Jean-Nil Proulx, Adm. A., Imm.**  
Directeur gestion immobilière et direction de projet

- 1 Comité exécutif
- 2 Comité de construction
- 3 Comité environnement, sûreté et sécurité
- 4 Comité de nomination, de gouvernance et des ressources humaines
- 5 Comité de planification et développement
- 6 Comité de vérification et gestion des risques



# NOTRE MISSION

Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2000, Aéroport de Québec est responsable de la gestion, de l'exploitation, de l'entretien et du développement de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec. Elle s'est donnée pour mission de :

- Favoriser la croissance du trafic aérien.
- Offrir à ses clients des infrastructures et des services aéroportuaires efficaces, sécuritaires et de qualité exceptionnelle afin d'accentuer son rôle de moteur socio-économique majeur pour Québec et les régions environnantes.
- Maintenir une gestion financière et environnementale rigoureuse et saine afin de poursuivre sa croissance et son développement à long terme.

# NOTRE VISION

Être reconnu comme un chef de file en matière de services aéroportuaires en visant l'excellence dans toutes nos actions, jour après jour.

# NOS VALEURS

## Qualité

Avoir le souci du détail afin de conférer à nos services un standard élevé de satisfaction et de fiabilité.

## Rigueur

Accomplir le travail avec détermination, constance, promptitude et transparence, tout en étant un citoyen corporatif responsable.

## Efficacité

Miser sur des systèmes et des processus efficaces et innovateurs afin de redéfinir les notions de temps et d'espace en matière de traitement des passagers.

## Leadership

Consolider notre leadership au sein de la communauté en se positionnant comme un des leviers socio-économiques de la région.



## Faits saillants 2009



- Malgré le contexte de crise économique mondiale qui a affecté grandement l'industrie aérienne, Aéroport de Québec a connu une croissance d'achalandage de 1,2 % et de 14 % de ses revenus de toute nature.
- Plusieurs liaisons aériennes ont été ajoutées en 2009 : un vol quotidien de United Airlines vers Chicago, six liaisons hebdomadaires vers le Sud offertes par Sunwing, Transat et Canjet, trois vols quotidiens de Porter Airlines vers le centre-ville de Toronto et des vols de Transat sans escale vers Bordeaux et Marseille disponibles en 2010. United Airlines a annoncé au début de l'année 2010 un vol quotidien vers Washington qui sera effectif dès le 10 juin 2010.
- La première phase d'agrandissement de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec terminée à la fin de 2008 permet d'apprécier la nouvelle réalité des opérations aéroportuaires.
- La performance globale de 2009 se traduit par un excédent des produits par rapport aux charges de 4 328 171 \$, comparativement à 9 589 317 \$ en 2008. L'imputation des frais financiers et de l'amortissement sur douze mois pour les nouvelles installations a modifié la pondération de nos frais d'opération. Les frais d'exploitation ont augmenté de 19 % excluant les taxes et les provisions non récurrentes et la masse salariale a été majorée de 26 %. Les en-lieux de taxes ont augmenté de 76 % pour atteindre 2 308 006 \$. L'ensemble de ces facteurs, malgré l'augmentation des revenus, expliquent la diminution de l'excédent.
- Les services de sécurité ont continué de progresser avec l'augmentation du personnel et l'extension des heures de service 24 heures sur 24 pour le Service des incendies.
- Une réflexion stratégique destinée à doter l'organisation d'une structure de gouvernance plus efficace a permis de mieux définir les rôles et les responsabilités du conseil d'administration, des divers comités et de l'équipe de direction.
- Les administrateurs ont choisi d'appliquer les nouvelles normes internationales d'information financière (IFRS) et la Société évalue présentement l'incidence sur ses opérations, ses systèmes d'information et ses états financiers.
- Entreprise en 2009, la mise à jour du plan directeur des immobilisations d'Aéroport de Québec servira à déterminer nos besoins en infrastructures pour les 25 prochaines années afin de répondre adéquatement à l'augmentation prévisible du trafic, en plus de cerner le potentiel de développement de tous les secteurs du site aéroportuaire.

### Développement

Grâce à son important projet de modernisation, Aéroport de Québec s'est refait une beauté pour devenir une porte d'entrée invitante et un levier économique majeur pour tout l'Est du Québec. Plus attrayants que jamais pour ses partenaires étrangers, les nouveaux atouts de l'aérogare contribuent à attirer et à retenir de nouveaux transporteurs, à bonifier sans cesse l'offre de services et à donner une autre raison aux voyageurs de choisir Québec comme point de départ ou d'arrivée.

Aéroport de Québec a fait le choix de mettre l'accent sur le passager et de tout mettre en œuvre pour lui offrir des services de qualité exceptionnelle, mais surtout la possibilité d'aller où il veut, quand il le veut.

Cette année encore et en dépit du ralentissement économique, les passagers ont choisi l'Aéroport de Québec comme point de départ et d'arrivée, nous permettant de franchir un autre cap historique avec un achalandage de 1 035 000 passagers, comparativement à 1 022 900 en 2008, une croissance de 1,2 %.

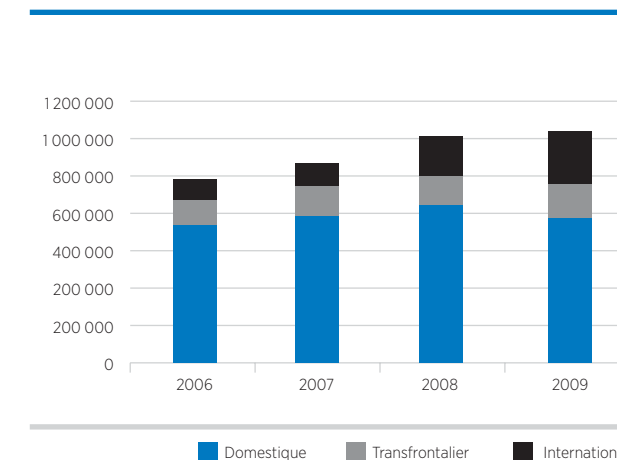
Cette année, en raison de la crise économique, le trafic domestique a connu une diminution de 11,4 % comparativement à une hausse de 13 % en 2008, due entre autres, aux célébrations entourant le 400<sup>e</sup> anniversaire de la Ville de Québec.

Le trafic transfrontalier et le trafic international ont toutefois connu une croissance exceptionnelle avec des hausses respectives de 14,5 % et de 29,3 %.

Le trafic international a plus que doublé depuis 2006 alors que le trafic transfrontalier poursuit sa croissance plus récente avec une augmentation de 33 %, des résultats à l'image d'une offre de service sans cesse bonifiée pour répondre aux besoins de la communauté.

Le trafic passager est catégorisé en passagers domestiques voyageant au Canada, en transfrontalier pour les voyageurs vers les États-Unis et en international pour tous les autres pays. Le tableau suivant illustre l'achalandage en fonction de ces catégories depuis l'année 2006.

Passagers par destination



Le nombre de passagers débarqués est estimé à partir du nombre de passagers embarqués auquel on applique un facteur conservateur qui est ajusté d'une année à l'autre en fonction des données les plus récentes de Statistiques Canada.



### Développement immobilier

La dernière année aura permis de démontrer l'efficacité des nouvelles installations mises en place dans le cadre du vaste projet de modernisation. Du même coup, la croissance importante du trafic a mené Aéroport de Québec à amorcer la mise à jour de son plan directeur d'immobilisation. Ce plan projette les besoins en infrastructures pour les 25 prochaines années et propose une séquence de réalisation des travaux.

Le bâtiment de services aéroportuaires a été mis en service au début du mois de janvier 2009. Il regroupe les compagnies de location de véhicules, les services de sécurité, les salles de réunion et les bureaux administratifs. Au cours de la dernière année, la construction et la mise en service du couloir d'accès aux aéronefs, ainsi que les derniers travaux d'aménagements paysagers ont été complétés.

L'ensemble de tous les dossiers de construction traités avec le support et l'implication continue du comité de construction, notamment par une validation rigoureuse des coûts de travaux, s'est soldée par un résultat positif puisque les coûts globaux à tâche terminée sont légèrement inférieurs aux budgets autorisés.



### Expérience client

Aéroport de Québec met tout en œuvre pour répondre aux attentes les plus élevées de ses passagers. L'équipe du Service expérience client, composée d'une vingtaine de personnes, est disponible 24 heures sur 24 pour répondre aux voyageurs, leur donner de l'information et leur simplifier la vie. Depuis l'ouverture de la nouvelle aérogare, notre devise « Le passager avant tout » a motivé l'ajout de nouveaux services de grande qualité pour notre clientèle :

- Du côté ville, les voyageurs et les nombreux visiteurs peuvent profiter d'une aire de restauration avec vue sur les pistes ainsi que des services d'un bar situé près du point de fouille.
- Nos passagers peuvent maintenant profiter d'un service de vestiaire toute l'année.
- Du côté sécurisé, les voyageurs profitent désormais d'une boutique multiservice et d'une nouvelle boutique hors-taxe, d'un bar ainsi que d'un restaurant de 300 places avec repas chauds.
- La clientèle d'affaires peut travailler en toute quiétude dans le nouveau centre d'affaires et profiter du service Internet sans fil gratuit partout à l'intérieur de l'aérogare.
- L'accueil chaleureux et la qualité du service offert au salon V.I.P. sont reconnus.
- Les jeunes familles disposent d'une aire de jeux pour enfants et les mamans peuvent profiter de la nouvelle salle d'allaitement spécialement aménagée.

Inscrite pour les trois derniers trimestres au programme *Airport Service Quality*, qui a comparé la qualité du service offert dans les 140 aéroports ayant répondu au sondage à travers le monde, Aéroport de Québec s'est particulièrement démarquée en 2009 en obtenant un pointage de 4.44 sur 5 du taux de satisfaction globale de la clientèle. Ces résultats exceptionnels nous ont permis de nous hisser parmi les meilleurs au monde. Il s'agit d'une démonstration éloquent de la vision qui nous anime et d'un succès d'équipe à la hauteur de notre engagement à répondre aux attentes les plus élevées et à offrir à nos passagers des services de qualité exceptionnelle.

Les services de sécurité ont continué de progresser avec l'augmentation du personnel et l'extension des heures de service 24 heures sur 24 pour le Service des incendies.

### Environnement

S'inscrivant dans une vision de développement durable, Aéroport de Québec est fière de souscrire à un système de gestion environnementale basée sur des standards élevés afin de se conformer aux normes auxquelles elle est assujettie. En tant que leader, nous accomplissons notre devoir d'agir comme citoyen responsable et proactif. Cette année encore, notre organisation s'est démarquée par la mise en place d'une série de mesures visant à construire un monde où il fait bon vivre pour les générations futures. En voici quelques-unes :

- Instauration de nouvelles procédures de travail écologiques.
- Poursuite du programme de suivi de la qualité de l'eau.
- Ajout de bacs et d'îlots de recyclage et acquisition d'un compacteur à récupération (le taux de récupération des déchets est passé de 15 % en 2007 à 30 % en 2009).
- Installation de nouvelles robinetteries et de toilettes à capteurs infrarouges permettant de diminuer de plus de moitié la consommation d'eau.
- Campagne de sensibilisation visant à éviter la marche au ralenti des véhicules.
- Gestion du climat sonore par le comité de gestion du bruit.

### Sûreté/sécurité et mesure d'urgence

Nos politiques et notre réglementation en matière de sûreté et de sécurité font l'objet d'un suivi constant de la part des instances spécialement mandatées. Cette volonté de toujours faire mieux nous a permis de respecter l'ensemble des normes en vigueur et d'assurer l'amélioration de nos différents paramètres de sûreté et sécurité.

L'année 2009 aura été marquée par la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité conformément aux exigences du *Règlement de l'aviation canadien*. Avec ce système amélioré, Aéroport de Québec vise à intégrer la prévention à ses activités quotidiennes de même qu'à établir un processus pour déceler et corriger les risques potentiels dans le but d'assurer un niveau de sécurité optimal pour les aéronefs et les passagers. Le succès de l'implantation de ce système de gestion de la sécurité est basé sur le travail d'équipe, le partage d'information et la participation active de tous les employés et gestionnaires.

La sécurité demeure l'une des priorités pour Aéroport de Québec qui a mis en place de nombreuses mesures en 2009, entre autres :

- Bonification du service d'incendie maintenant en fonction sur le site 24 heures sur 24.
- Manuel des procédures dans le but d'assurer la sécurité des opérations en zone réglementée.
- Mesures de prévention pour faire face à la grippe A (H1N1) et autres types de mesures.





### Administration, finances et Ressources humaines

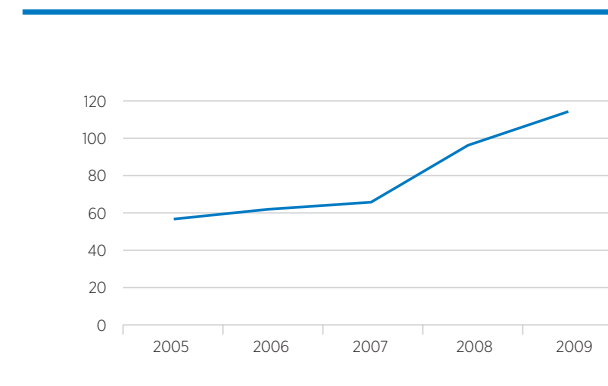
Le département des finances s'assure de la gestion rigoureuse et responsable des finances de l'organisation afin de soutenir la performance de tous les secteurs d'activité, de prévoir les ressources nécessaires à leur bon fonctionnement et d'anticiper les besoins futurs. Il veille à ce que les divers projets s'inscrivent dans le cadre financier de l'entreprise.

Au niveau des ressources humaines, les relations patronales-syndicales sont excellentes et les séances de travail en vue du renouvellement de la convention collective se sont déroulées de manière constructive, dans un climat de coopération.

Reconnaissant toute l'importance de s'entourer de personnes qualifiées et passionnées, l'année 2009 aura permis de consolider les équipes et d'entamer la mise en œuvre d'une nouvelle structure organisationnelle destinée à rehausser nos capacités et à assurer la croissance et la pérennité de l'organisation. Dix-huit nouveaux postes ont été créés en 2009.

De 2007 à 2009, on estime que le nombre d'employés travaillant sur le site aéroportuaire a augmenté de 70 %.

Nombre d'employés



## Planification stratégique et Vision 2015



« Le passager avant tout », voilà la devise qui anime toute notre équipe et qui balise, depuis plusieurs années, nos orientations et nos objectifs.

La modernisation de l'aérogare a insufflé un vent de dynamisme au sein de notre organisation et de notre région. En 2009, Aéroport de Québec a démontré, encore une fois, sa capacité à gérer efficacement et rigoureusement ses opérations et à poursuivre son essor, au plus grand bénéfice des passagers et de toute la région. Au cours des prochaines années, toute l'équipe travaillera à mettre en œuvre les projets qui nous permettront de demeurer un levier de prospérité pour Québec.

L'Aéroport international Jean-Lesage de Québec est maintenant reconnu comme étant une porte d'entrée accueillante et invitante pour les visiteurs et les gens d'affaires.

Nos infrastructures modernes et efficaces, conjuguées au maintien de l'activité économique de la région de Québec nous ont permis de relever, en 2009, les défis d'un contexte économique mondial difficile.

Au moment où la majorité des aéroports enregistraient une diminution de l'achalandage en 2009, Aéroport de Québec affichait une croissance appelée à se poursuivre, commandant ainsi l'organisation de s'outiller dès maintenant pour y répondre efficacement. Cela passe notamment par des infrastructures et des services aéroportuaires répondant aux besoins croissants, mais aussi par le développement continu des compétences, d'une relève adéquate à tous les niveaux de l'organisation.

Les perspectives de trafic nous laissent entrevoir un achalandage qui devrait atteindre 1,5 million de passagers en 2015, et près de 2 millions en 2020. D'où l'importance, pour Aéroport de Québec, de s'assurer de mettre en place les conditions qui permettront de répondre aux besoins croissants de notre clientèle tout en continuant de privilégier « Le passager avant tout ».

Dans le cadre de la planification stratégique 2010-2015, Aéroport de Québec s'est fixé des objectifs bien ciblés pour orienter et stimuler son développement en respect avec sa mission, sa vision et ses valeurs.

#### Objectifs corporatifs :

- Maintenir et développer des programmes de saine gouvernance.
- Adapter nos structures pour faire face à la croissance.
- Établir et mettre en place un plan de relève.
- Se doter de programmes de développement des ressources humaines afin d'augmenter la qualité et la diversité des compétences.
- S'assurer d'obtenir les moyens de réaliser nos plans de capitalisation pour maintenir la capacité, assurer la qualité des services, faire face à la demande et répondre aux attentes.

#### Orientations :

- Privilégier « Le passager avant tout » pour se hisser parmi les aéroports les plus appréciés au monde.
- Accroître nos capacités d'accueil pour répondre aux besoins croissants.
- Bonifier et accroître les services aériens par l'ajout de nouvelles destinations.
- S'assurer de maintenir la satisfaction des voyageurs en misant sur une qualité exceptionnelle des services.
- Développer les infrastructures et les services aéroportuaires dans une perspective de court, moyen et long termes.

Pour le court et moyen terme, les interventions ciblées sont :

- Agrandir les arrivées internationales et les services transfrontaliers canadiens.
- Mettre à niveau le réseau électrique de distribution haut voltage.
- Construire un nouveau centre d'entretien et de soutien technique.
- Aménager des espaces additionnels de stationnement au sol et de nouvelles voies de circulation.
- Agrandir l'aire de trafic I.
- Construire un stationnement étagé.
- Construire une voie de circulation parallèle à la piste 06 - 24.
- Aménager un centre de dégivrage pour aéronefs.
- Effectuer la réfection de la piste 12 - 30 et des voies de circulation B et C.
- Effectuer la réfection et élargir l'aire de trafic II.
- Construire un centre de prédédouanement américain.
- Repaver la totalité de la piste 06 - 24.
- Construire un hôtel sur le site.
- Prolonger le couloir d'accès pour l'aire de trafic II.



Les perspectives de trafic nous laissent entrevoir un achalandage qui devrait atteindre 1,5 million de passagers en 2015, et près de 2 millions en 2020.

#### Moyens

- Poursuivre le démarchage des transporteurs aériens.
- Développer des partenariats avec l'industrie du voyage.
- Prioriser la recherche d'une satisfaction totale de la clientèle.
- Effectuer des sondages clients internes.
- Poursuivre les efforts de diversification des revenus.
- Maintenir l'appui des gouvernements et de la communauté.
- Réaliser nos programmes d'amélioration et de développement des infrastructures.

Alors qu'un vent de dynamisme et de fierté jamais égalé souffle sur notre région, Aéroport de Québec entend jouer un rôle proactif pour permettre à Québec de se positionner comme une destination incontournable et une région apte à accueillir les plus grands événements internationaux. Les gouvernements du Canada et du Québec ainsi que la communauté d'affaires ont été des partenaires de premier plan dans le cadre de l'important projet de modernisation. Au moment d'enclencher la prochaine phase d'investissement et d'outiller notre organisation afin qu'elle puisse répondre à une croissance importante, nous sommes confiants qu'ils y verront, comme nous, une formidable occasion de soutenir le développement économique et le dynamisme de la région de Québec.

## Résultats financiers : faits saillants



## Résultats d'exploitation

### Produits

Globalement, les revenus ont augmenté de près de 13,8 % par rapport à 2008.

L'arrivée de nouveaux transporteurs et l'augmentation générale du trafic ainsi qu'une tarification majorée le 1<sup>er</sup> janvier 2009 ont permis une augmentation des revenus d'atterrissage et d'aérogare de 1 295 857 \$ soit de 14,4 %. Les revenus générés par les vols domestiques ont diminué de 1,1 % alors qu'ils ont augmenté de 26,7 % pour les vols internationaux et de 26,3 % pour les vols transfrontaliers. Les frais d'amélioration aéroportuaire perçus ont augmenté de 818 782 \$ soit de 8,4 %.

Les revenus de concession et de location ont progressé de 6,2 % et l'augmentation de 10,9 % des revenus de stationnement s'explique par l'augmentation du nombre d'utilisateurs.

Depuis l'inauguration de la nouvelle aérogare en juin 2008, les compagnies aériennes utilisent les comptoirs banalisés et les bornes automatiques pour enregistrer leurs passagers. Toute l'infrastructure technologique et les communications sont sous la responsabilité d'Aéroport de Québec. Le salon VIP est exploité par Aéroport Québec qui permet aux compagnies aériennes de l'offrir à leur clientèle privilégiée. Enfin, la salle à bagages utilisant la technologie Destination Coded Vehicles (DCV) permet la manutention et le tri automatique des bagages. Les revenus générés par ces services totalisent 2 024 928 \$ comparativement à 743 343 \$ pour une partie de l'année 2008 et s'ajoutent aux autres frais chargés pour les services de l'aéroport.

Les frais de sûreté et de sécurité exigés aux compagnies aériennes sont passés de 1,77 \$ à 2,66 \$ par passager embarqué après le 1<sup>er</sup> janvier 2009, une augmentation justifiée pour faire face au recouvrement des coûts des services. La majoration des revenus de 623 181 \$ est due à l'augmentation de la tarification et à l'augmentation du nombre de passagers.

Les revenus de placements ont diminué avec la chute des taux d'intérêt et la valeur moindre des placements. La politique de placement d'Aéroport de Québec est d'investir les surplus d'encaisse seulement en certificats de dépôts garantis ou en utilisant des comptes d'épargne.

### Charges

L'exercice 2008 n'a supporté les dépenses d'exploitation de la nouvelle aérogare que pour les six derniers mois, soit après l'ouverture, et les frais de financement et d'amortissement que pour le dernier trimestre après la période de rodage.

Les salaires et charges sociales ont augmenté de 1 299 452 \$. Les 14 nouveaux employés embauchés à l'été 2008 pour le service à la clientèle et les TI sont demeurés en poste en 2009 pour toute l'année. De plus, au cours de l'exercice 2009, le nombre de pompiers est passé de 12 à 20 afin de servir plus adéquatement les gros appareils et d'offrir un service continu 24 heures par jour. Enfin, quelques postes administratifs et technologiques ont été créés.

Les frais d'exploitation comprennent aussi les en-lieux de taxes qui en 2009 s'élèvent à 2 308 006 \$ comparativement à 1 313 434 \$ en 2008. En 2009, le loyer payé à Transport Canada s'élève à 1 392 129 \$ ce qui représente une augmentation de 26,8 % par rapport à 2008.

Pendant la période de finalisation et de rodage des nouvelles installations inaugurées en juin 2008, certaines dépenses ont continué à être capitalisées au projet, entre autres, les intérêts sur le financement. En 2009, elles sont comptabilisées comme charges pour toute l'année entraînant une augmentation des dépenses à ce titre de 1 703 185 \$.

Les nouveaux investissements liés au projet d'aérogare ont commencé à être amortis après la période de rodage mentionnée ci-dessus. L'augmentation de 3 768 570 \$ vient donc essentiellement de l'amortissement du projet de modernisation pour une année complète en 2009 par rapport à un seul trimestre en 2008.

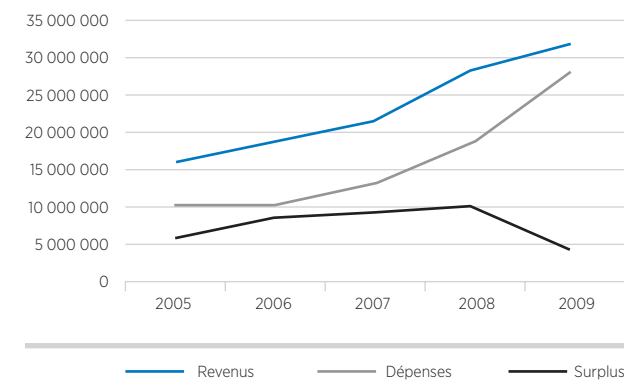


### Excédent des revenus par rapport aux charges

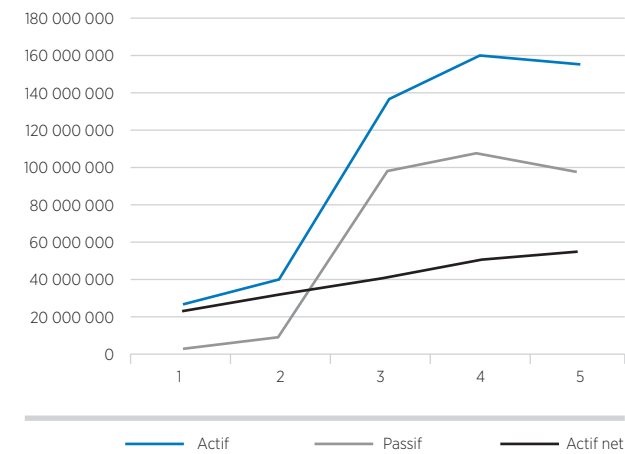
Pour 2009, la perte sur disposition d'immobilisation s'élève à 20 296 \$, comparativement à 546 520 \$ en 2008 dû à un bail résilié et à des actifs éliminés.

L'exercice 2009 se termine avec un excédent total des produits par rapport aux charges de 4 328 171 \$, comparativement à 9 589 317 \$ en 2008.

#### Évolution des résultats



#### Évolution du bilan



## Rapport des vérificateurs et états financiers vérifiés 2009

Aux administrateurs de **Aéroport de Québec inc.**

Nous avons vérifié le bilan de Aéroport de Québec inc. au 31 décembre 2009 et les états des produits et charges, 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 2009 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.

*Raymond Chabot Brant Thornton S.E. N.C. R. L.*<sup>1</sup>

Québec, le 12 février 2010

<sup>1</sup> Comptable agréé auditeur permis n° 7461

## Produits et charges

de l'exercice terminé le 31 décembre 2009

	2009	2008
	\$	\$
<b>Produits</b>		
Atterrissage et aérogare	10 290 251	8 994 394
Frais d'améliorations aéroportuaires	10 541 765	9 722 983
Concessions et locations	3 536 021	3 328 052
Stationnement	2 899 048	2 615 779
Services et recouvrements	2 695 165	1 447 566
Sûreté et sécurité	1 594 357	971 176
Revenus nets de placements (note 5)	823 201	1 373 111
Autres	15 966	12 039
	<b>32 395 774</b>	28 465 100
<b>Charges</b>		
Salaires et charges sociales	6 411 639	5 112 187
Frais d'exploitation	14 375 654	10 279 806
Frais financiers, nets (note 6)	2 283 919	580 734
Amortissement des immobilisations	6 509 947	2 741 377
Amortissement des frais reportés	30 108	14 250
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(1 563 960)	(399 091)
	<b>28 047 307</b>	18 329 263
Excédent des produits par rapport aux charges avant autres produits (charges)	<b>4 348 467</b>	10 135 837
Autres produits (charges)		
Gain (perte) sur la cession d'immobilisations	(20 296)	12 050
Perte sur la radiation d'immobilisations et résiliation de bail		(558 570)
	<b>(20 296)</b>	(546 520)
<b>Excédent des produits par rapport aux charges</b>	<b>4 328 171</b>	9 589 317

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## Évolution des actifs nets

de l'exercice terminé le 31 décembre 2009

	2009		2008
	Affectés d'origine interne (note 17)	Non affectés	Total
	\$	\$	\$
Solde au début	8 484 246	42 266 063	50 750 309
Excédent des produits par rapport aux charges		4 328 171	4 328 171
Solde à la fin	<b>8 484 246</b>	<b>46 594 234</b>	<b>55 078 480</b>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## Flux de trésorerie

de l'exercice terminé le 31 décembre 2009

	2009	2008
	\$	\$
<b>Activités de fonctionnement</b>		
Excédent des produits par rapport aux charges	4 328 171	9 589 317
Éléments hors caisse		
Perte (gain) sur la cession d'immobilisations	20 296	(12 050)
Perte sur la radiation d'immobilisations		388 191
Amortissement des immobilisations	6 509 947	2 741 377
Amortissement des frais reportés	30 108	14 250
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(1 563 960)	(399 091)
Actif au titre des prestations constituées	(62 400)	(20 100)
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 7)	1 416 845	596 029
Rentrées nettes de fonds	10 679 007	12 897 923
<b>Activités d'investissement</b>		
Dépôts à terme	(17 347 786)	(20 207 238)
Encaissements de dépôts à terme	17 427 762	41 844 107
Effets à recevoir		(20 736)
Encaissements des effets à recevoir	122 185	119 245
Immobilisations	(22 009 816)	(51 078 347)
Cession d'immobilisations	10 100	12 050
Frais reportés	(283 578)	(122 140)
Sorties nettes de fonds	(22 081 133)	(29 453 059)
<b>Activités de financement</b>		
Encaissements des subventions à recevoir	1 750 000	1 000 000
Apports reportés afférents aux immobilisations	1 431 242	8 182 635
Remboursements d'emprunts	(2 125 000)	(1 000 000)
Rentrées nettes de fonds	1 056 242	8 182 635
<b>Diminution nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>(10 345 884)</b>	<b>(8 372 501)</b>
Encaisse et compte d'épargne au début	12 886 144	21 258 645
Encaisse et compte d'épargne à la fin	2 540 260	12 886 144

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## Bilan

au 31 décembre 2009

	2009	2008
	\$	\$
<b>Actif</b>		
Actif à court terme		
Encaisse	2 540 260	4 251 133
Compte d'épargne, à taux variable		8 635 011
Dépôts à terme (note 8)	15 586 071	12 866 047
Débiteurs (note 9)	4 502 341	6 141 807
Fournitures en inventaire, au coût	209 129	287 776
Frais payés d'avance	205 867	90 369
	23 043 668	32 272 143
Dépôts à terme (note 8)	4 100 000	6 900 000
Effets à recevoir (note 10 et note 22)	2 699 989	2 705 694
Subvention à recevoir (note 11)	11 500 000	12 500 000
Immobilisations (note 12)	112 023 280	104 836 859
Frais reportés	361 360	107 890
Actif au titre des prestations constituées (note 18)	209 200	146 800
	153 937 497	159 469 386
<b>Passif</b>		
Passif à court terme		
Créditeurs (note 14)	7 665 977	15 251 962
Produits reportés	70 156	65 725
Dépôts de clients	575 772	596 560
Versements sur la dette à long terme (note 15)	3 250 000	2 125 000
	11 561 905	18 039 247
Dette à long terme (note 15)	53 125 000	56 375 000
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 16)	34 172 112	34 304 830
	98 859 017	108 719 077
<b>Actifs nets</b>		
Affectés en vertu d'affectations d'origine interne (note 17)	8 484 246	8 484 246
Non affectés	46 594 234	42 266 063
	55 078 480	50 750 309
	153 937 497	159 469 386

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Pour le conseil d'administration,

(s) signé :

Gaëtan Gagné

Président et chef de la direction

(s) signé :

Jacques Champagne

Président du comité de vérification

# Notes complémentaires

au 31 décembre 2009

## 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 COMPTABLES

### Normes récentes adoptées

#### *Organisme sans but lucratif*

Le 1<sup>er</sup> janvier 2009, conformément aux dispositions transitoires applicables, la société a appliqué les modifications apportées par l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) à la préface des normes comptables s'appliquant uniquement aux organismes sans but lucratif et aux chapitres de la série 4400 ainsi que les modifications corrélatives aux autres chapitres du *Manuel de l'ICCA*. Ces modifications, entrant en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, touchent principalement les éléments suivants :

- Inclusion des organismes sans but lucratif dans le champ d'application des chapitres 1540, « États des flux de trésorerie », et 1751, « États financiers intermédiaires »;
- Élimination de l'obligation de traiter les actifs nets investis en immobilisations comme une composante distincte des actifs nets;
- Modification afin de préciser que les produits et les charges doivent être comptabilisés et présentés sur la base des montants bruts lorsque l'organisme sans but lucratif agit pour son propre compte dans les opérations en cause;
- Ajout de directives supplémentaires concernant l'utilisation appropriée de l'exclusion du champ d'application du chapitre 4430, « Immobilisations détenues par les organismes sans but lucratif », pour les petites entités;
- Inclusion de normes sur les informations à fournir par l'organisme sans but lucratif qui classe ses charges par fonction et ventile des charges entre les différentes fonctions auxquelles elles se rattachent.

L'application de ces chapitres n'a pas eu d'effet sur les résultats de la société mais seulement sur la présentation dans l'état de l'évolution des actifs nets. La colonne des actifs nets investis en immobilisations a été retirée et regroupée avec les actifs non affectés tel que le permettent ces nouvelles normes.

### Normes comptables futures

Le Conseil des normes comptables de l'ICCA a approuvé l'adoption des normes internationales d'information financière (IFRS) pour la comptabilisation et la présentation de l'information financière des sociétés ayant une obligation d'information au public. Ces normes internationales remplaceront les principes comptables généralement reconnus actuellement utilisés au Canada et elles s'appliqueront à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011.

La société a décidé d'adopter ces normes et évalue présentement l'incidence de celles-ci sur ses opérations, ses systèmes informatiques et ses états financiers.

## 3- CONVENTIONS COMPTABLES

### Base de présentation

Les états financiers sont 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 et informations à fournir*.

### 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 et informations à fournir

#### *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 les passifs financiers sont évalués comme suit :

L'encaisse et le compte d'épargne ont été classés comme actifs détenus à des fins de transaction et sont évalués à leur juste valeur.

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

Les emprunts bancaires, les créditeurs, les dépôts de clients et la dette à long terme sont classés comme autres passifs financiers. Ils sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

#### *Informations à fournir*

La société a choisi d'appliquer les recommandations du chapitre 3861, « Instruments financiers – Informations à fournir et présentation » du Manuel de l'ICCA relativement à la présentation et aux informations à fournir afférentes aux instruments financiers.

### Évaluation des stocks

Les fournitures en inventaire sont évalués au moindre du coût ou de la valeur nette de réalisation.

Le coût est déterminé selon la méthode du premier entré, premier sorti.



**3- CONVENTIONS COMPTABLES (suite)****Amortissements**

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

	<b>Périodes</b>
Bâtiments	10, 25 et 40 ans
Améliorations locatives	5, 15 et 25 ans
Machinerie et équipement	
Aérogare	5 et 15 ans
Salle de bagages	5, 10 et 15 ans
Autres	5 ans
Équipement informatique	3 et 5 ans
Matériel roulant, mobilier et agencements	5 et 10 ans

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

**Frais reportés**

Les frais reportés sont constitués d'améliorations locatives payées pour certains locataires et de frais exigés en vertu du bail. Ils sont amortis de façon linéaire sur 5 ans.

**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 de recouvrement, sûreté et sécurité sont constatés dès que le service est rendu.

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

**3- CONVENTIONS COMPTABLES (suite)****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 six ans.

**4- SUBVENTIONS**

La société a obtenu des subventions de 36 245 589 \$ pour la réalisation des travaux de réfection de l'aérogare. De cette somme, 21 245 589 \$ sont encaissables sur présentation de réclamations selon l'avancement des travaux; un montant total de 20 564 954 \$ a été encaissé au 31 décembre 2009 (18 383 712 \$ en 2008). Un montant de 15 000 000 \$ sert à rembourser les obligations de série B; un montant de 2 500 000 \$ a été reçu au 31 décembre 2009 (1 500 000 \$ en 2008). 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 :

- Rester propriétaire des biens pour lesquels elle a reçu une subvention;
- Respecter les lois et les ordonnances applicables au projet et aux activités en découlant.

**5- REVENUS NETS DE PLACEMENTS**

	2009	2008
	\$	\$
Revenus d'intérêts		
Actifs détenus à des fins de transaction	11 971	181 916
Prêts et créances	811 230	1 191 195
	<b>823 201</b>	1 373 111

**6- FRAIS FINANCIERS, NETS**

	2009	2008
	\$	\$
Autres passifs financiers		
Intérêts sur la dette à long terme	2 899 202	1 242 018
Prêts et créances		
Revenus d'intérêts sur la subvention à recevoir	615 283	661 284
	<b>2 283 919</b>	580 734

**7 - INFORMATIONS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE**

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

	2009	2008
	\$	\$
Débiteurs, excluant la subvention à recevoir et les portions encaissables des effets et de la subvention à recevoir	772 986	(1 311 116)
Fournitures en inventaire	78 647	(100 541)
Frais payés d'avance	(115 498)	43 594
Créditeurs, excluant les comptes à payer afférents aux immobilisations	697 067	1 939 943
Produits reportés	4 431	(48 682)
Dépôts de clients	(20 788)	72 831
	<b>1 416 845</b>	596 029

**8- DÉPÔTS À TERME**

	2009	2008
	\$	\$
Court terme		
Taux moyen pondéré de 1,65 % (2,47 % en 2008), échéant à différentes dates jusqu'en décembre 2010	15 586 071	12 866 047
Long terme		
Taux moyen pondéré de 3,67 % (3,95 % en 2008), échéant à différentes dates jusqu'en janvier 2014	4 100 000	6 900 000
	<b>19 686 071</b>	19 766 047

**9- DÉBITEURS**

	2009	2008
	\$	\$
Comptes clients	3 168 289	3 356 303
Subvention à recevoir		750 000
Taxes à la consommation		452 699
Intérêts courus	328 347	460 620
Portion encaissable à court terme des effets à recevoir	5 705	122 185
Portion encaissable à court terme de la subvention à recevoir	1 000 000	1 000 000
	<b>4 502 341</b>	6 141 807

**10- EFFETS À RECEVOIR**

	2009	2008
	\$	\$
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 % (9,95 %; 10,70 % en 2008), encaissable jusqu'en janvier 2033 par versements mensuels de 9 722 \$, suivis de 333 versements mensuels de 1 \$, échéant le 30 octobre 2060 (note 22)	2 693 056	2 809 722
Effet à recevoir, 9 %, encaissable par versements mensuels de 577 \$, échéant en décembre 2011	12 638	18 157
	<b>2 705 694</b>	2 827 879
Portion encaissable à court terme	5 705	122 185
	<b>2 699 989</b>	2 705 694

**11- SUBVENTION À RECEVOIR**

	2009	2008
	\$	\$
Subvention à recevoir, 4,77 %, encaissable par versements trimestriels de 250 000 \$, jusqu'en avril 2022	12 500 000	13 500 000
Portion encaissable à court terme	1 000 000	1 000 000
	<b>11 500 000</b>	12 500 000

## 12- IMMOBILISATIONS

	2009		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Bâtiments	65 517 126	2 247 444	63 269 682
Améliorations locatives	12 904 066	2 404 022	10 500 044
Machinerie et équipement	31 987 890	3 827 784	28 160 106
Équipement informatique	6 989 693	2 022 392	4 967 301
Matériel roulant	4 383 506	2 687 291	1 696 215
Mobilier et agencements	3 173 702	419 246	2 754 456
Projets en cours – autres	675 476		675 476
	<b>125 631 459</b>	<b>13 608 179</b>	<b>112 023 280</b>

	2008		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Bâtiments	59 982 875	464 399	59 518 476
Améliorations locatives	8 853 455	1 649 814	7 203 641
Machinerie et équipement	30 037 913	1 802 895	28 235 018
Équipement informatique	6 418 619	841 338	5 577 281
Matériel roulant	4 282 834	2 324 963	1 957 871
Mobilier et agencements	2 356 069	101 133	2 254 936
Projets en cours – autres	89 636		89 636
	<b>112 021 401</b>	<b>7 184 542</b>	<b>104 836 859</b>

Au cours de l'exercice, la société n'a capitalisé aucun intérêt (1 238 069 \$ en 2008).

## 13- EMPRUNTS BANCAIRES

Les emprunts bancaires auprès de deux institutions, de montants autorisés de 2 000 000 \$ et de 5 000 000 \$ portent respectivement intérêt au taux préférentiel plus 0,5 % et au taux préférentiel (2,75 % et 2,25 %; 3,5 % en 2008) et sont renégociables en 2010. Au 31 décembre 2009, les emprunts bancaires étaient inutilisés.

## 14- CRÉDITEURS

	2009	2008
	\$	\$
Comptes fournisseurs et charges à payer	4 089 404	3 572 060
Comptes à payer afférents aux immobilisations	2 425 448	10 708 500
Salaires, vacances et avantages sociaux	373 875	314 770
Taxes à la consommation	144 157	
Intérêts courus	633 093	656 632
	<b>7 665 977</b>	<b>15 251 962</b>

## 15- DETTE À LONG TERME

	2009	2008
	\$	\$
Obligations de série A, 5,12 %, intérêts payables trimestriellement, capital remboursable par versements trimestriels de 562 500 \$, échéant en avril 2029	43 875 000	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	12 500 000	13 500 000
	<b>56 375 000</b>	<b>58 500 000</b>
Versements exigibles à court terme	3 250 000	2 125 000
	<b>53 125 000</b>	<b>56 375 000</b>

En vertu de la convention de crédit, la société est assujettie à certaines conditions. Au 31 décembre 2009, ces conditions sont respectées.

Les versements sur la dette à long terme au cours des cinq prochains exercices s'élèvent à 3 250 000 \$ de 2010 à 2014.

16- APPORTS REPORTÉS AFFÉRENTS AUX IMMOBILISATIONS

	2009		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Aérogare	35 564 954	1 910 850	33 654 104
Bâtiments	652 910	134 902	518 008
	<b>36 217 864</b>	<b>2 045 752</b>	<b>34 172 112</b>

	2008		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Aérogare	34 133 712	372 990	33 760 722
Bâtiments	652 910	108 802	544 108
	<b>34 786 622</b>	<b>481 792</b>	<b>34 304 830</b>

17- ACTIFS NETS GREVÉS D’AFFECTATION 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 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 :

	2009	2008
	\$	\$
Régime à prestations déterminées	53 000	141 500
Régime à cotisations déterminées	154 300	111 300
	<b>207 300</b>	<b>252 800</b>

18- AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

La valeur actuarielle des prestations constituées a été déterminée au moyen de 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 2007 et cette valeur a été actualisée par extrapolation.

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

	2009	2008
	\$	\$
Juste valeur des actifs des régimes	4 756 100	4 067 400
Obligations au titre des prestations constituées	3 834 000	3 083 700
Situation de capitalisation - excédent	922 100	983 700
Gains actuariels non amortis	(712 900)	(836 900)
Actif au titre des prestations constituées	<b>209 200</b>	<b>146 800</b>

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

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

	2009	2008
	%	%
Taux d’actualisation	6,75	7,5
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 :

	2009	2008
	\$	\$
Cotisations de l’employeur	115 400	161 600
Cotisations des salariés	50 400	54 300
Prestations versées	46 800	31 700

**19- ENGAGEMENTS**

La société loue les installations aéroportuaires en vertu d'un bail avec Transports Canada depuis le 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 produits. Selon les prévisions établies par la direction, les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 1 438 802 \$ en 2010, à 1 769 576 \$ en 2011, à 2 015 739 \$ en 2012, à 2 282 331 \$ en 2013 et à 2 578 512 \$ en 2014.

De plus, la société s'est engagée, d'après des contrats de location et de services échéant à différentes dates jusqu'en janvier 2014, à verser 10 942 547 \$. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 3 263 379 \$ en 2010, à 2 640 057 \$ en 2011, à 1 654 705 \$ en 2012, à 1 659 228 \$ en 2013 et à 1 675 178 \$ en 2014.

La société a procédé à des travaux comprenant la réfection majeure de l'aérogare et d'autres projets. Au 31 décembre 2009, la société a des engagements résiduels, en vertu de ces travaux, pour un total de 215 662 \$.

La société s'est engagée en 2010 auprès d'un fournisseur à acquérir du matériel roulant pour un montant de 3 341 264 \$.

**20- JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS ET RISQUES FINANCIERS****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.

*Instruments financiers à court terme*

L'encaisse, le compte d'épargne, les comptes clients, les intérêts courus à recevoir, les créditeurs et les dépôts de clients sont des instruments financiers dont la juste valeur se rapproche de la valeur comptable en raison de leur échéance rapprochée.

*Effets à recevoir*

La juste valeur de l'effet à recevoir en vertu d'une convention d'emphytéose est difficilement déterminable compte tenu de l'événement postérieur présenté à la note 22.

La juste valeur de l'effet à recevoir à taux fixe se rapproche de la valeur comptable. La juste valeur est déterminée selon la valeur actualisée des flux monétaires aux taux d'intérêt d'effets à recevoir similaires à la date du bilan.

*Dépôts à terme, subvention à recevoir et dette à long terme*

La juste valeur des dépôts à terme, 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.

**Risques financiers**

La société est exposée à divers risques financiers qui résultent à la fois de ses opérations et de ses activités d'investissement. La gestion des risques financiers est effectuée par la direction de la société. Les principaux risques financiers auxquels la société est exposée sont détaillés ci-après.

**20- JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS ET RISQUES FINANCIERS (suite)***Risque de crédit*

Le risque de crédit est défini comme le risque qu'un débiteur de la société manque à l'une de ses obligations. Les instruments financiers qui exposent potentiellement la société à un risque de crédit représentent l'encaisse, le compte d'épargne, les dépôts à terme, les comptes clients, les intérêts courus à recevoir, les effets à recevoir et la subvention à recevoir.

Le risque de crédit associé aux comptes clients est généralement diversifié, puisque la société négocie avec un grand nombre d'établissements. La société fait des évaluations de crédit de la situation financière de ses clients.

La société est exposée à une concentration du risque de crédit, car son encaisse, son compte d'épargne et ses dépôts à terme sont détenus auprès de deux institutions financières.

*Risque de taux d'intérêt*

Le risque de taux d'intérêt est défini comme le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie d'un instrument financier fluctuent et entraînent une perte en raison de variations des taux d'intérêt.

Les dépôts à terme, un effet à recevoir, la subvention à recevoir et la dette à long terme portent intérêt à taux fixes et exposent donc la société au risque de variations de la juste valeur découlant des fluctuations des taux d'intérêt.

L'effet à recevoir en vertu d'une convention d'emphytéose et les emprunts bancaires portent intérêt à taux variables et exposent donc la société au risque de variations des flux de trésorerie.

*Risque de liquidité*

Le risque de liquidité est défini comme le risque que la société ne puisse respecter ses engagements. La gestion du risque de liquidité vise à maintenir un montant suffisant de trésorerie et équivalents de trésorerie et à s'assurer que la société dispose de sources de financement nécessaires à ses activités. À cette fin, elle établit annuellement des prévisions budgétaires et de trésorerie.

**21- POLITIQUES ET PROCÉDURES DE GESTION DU CAPITAL**

Dans ses opérations de gestion du capital, la société vise l'atteinte de ces objectifs :

- Dégager le capital nécessaire lui permettant de développer et d'améliorer les services aériens et aéroportuaires afin d'assurer un service de qualité aux passagers;
- Maintenir une structure de capital souple permettant à la société d'obtenir du financement afin de développer ses infrastructures et son patrimoine foncier;
- Maintenir les liquidités nécessaires afin de faire face aux risques susceptibles d'affecter sa situation financière.

Le capital de la société est constitué des actifs nets et de la dette à long terme.

Afin d'assurer l'atteinte de ses objectifs, la direction de la société :

- Produit et dépose auprès du conseil d'administration les prévisions financières à court et à long terme;
- Produit et dépose trimestriellement auprès du conseil d'administration les états financiers ainsi que le rapport de gestion sur les activités et fait le suivi des prévisions financières;
- Révise périodiquement la tarification de ses services.

## 22- ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DU BILAN ET INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

Le 4 février 2010, l'aéroport a reçu d'une société un avis aux créanciers de l'intention de faire une proposition en vertu de la Loi sur la faillite et l'insolvabilité (LFI article 69). Le montant à recevoir de cette société s'élève à 2 693 056 \$ au 31 décembre 2009 et est présenté sous la rubrique Effets à recevoir au bilan.

L'aéroport détient certaines garanties relativement à cette créance sur un bâtiment érigé sur un terrain appartenant à l'aéroport. Des négociations entre les parties impliquées et des procédures légales sont actuellement en cours afin de régler la situation.

À la date de préparation des états financiers, la direction de l'aéroport n'est pas en mesure de déterminer le dénouement probable de cette situation. Une provision a été comptabilisée dans les livres de la société.

## Le conseil d'administration



Aéroport de Québec inc., incorporée en vertu de la Partie II de la *Loi sur les corporations commerciales canadiennes*, est une société sans capital-actions et à but non lucratif exonérée au sens de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Elle est responsable de la gestion et du développement de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec en vertu d'un bail effectif le 1<sup>er</sup> novembre 2000 avec le gouvernement du Canada et dont la durée est de 60 ans, avec une option de renouvellement pour une période de 20 ans.

Tout excédent des produits par rapport aux charges est réinvesti dans les infrastructures de l'aéroport afin d'améliorer les services offerts aux passagers.

Aéroport de Québec inc. souscrit à tous les principes d'imputabilité et de transparence conformément à ce bail, mais aussi à son règlement général.

En plus du cadre réglementaire du bail, du Règlement général et des lettres patentes, Aéroport de Québec inc. est assujettie à d'autres règles 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 inc. fait l'objet d'une évaluation annuelle.

Au cours des dernières années, cet examen s'est révélé conforme. L'ensemble des commentaires formulés par Transports Canada a par ailleurs fait l'objet des suivis adéquats, et ce, sans exception.

Les entités de désignation\* 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)

\* Définition des entités de désignation : Conformément aux principes d'imputabilité devant le public des administrations aéroportuaires canadiennes et à son règlement n° 1, Aéroport de Québec compte plusieurs entités de désignation. Ces dernières sont invitées à proposer des candidatures à titre de membres et d'administrateurs du conseil d'administration, et ce, en fonction de profils soumis par le comité de nomination, gouvernance et des ressources humaines.

Au total, le conseil est composé de 15 membres, 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 l'équipe de direction.

En 2009, Aéroport de Québec s'est appuyée sur une équipe de 15 administrateurs dont l'expertise et les compétences variées ont contribué à soutenir activement la direction dans l'exercice de ses fonctions. Pour quatre d'entre eux ce rapport annuel constitue une dernière étape, car leur mandat arrive à terme cette année. Il s'agit de madame Louise Gingras et de messieurs Gaëtan Gagné, Marcel Jobin et André Lemieux, en fonction depuis la privatisation de l'aéroport en 2000. Mentionnons également le départ en 2009 de monsieur Paul Pelletier qui avait débuté ses fonctions en 2004.

Dotés d'un sens du devoir exceptionnel, ces professionnels chevronnés auront légué un apport inestimable grâce à leur influence positive sur les destinées de l'aéroport. Leur engagement et surtout leur vision ont été à la base même du succès de nos nombreuses réalisations. Leur vaste connaissance des enjeux a contribué à prévoir, à orienter et à gérer efficacement le développement des infrastructures en progression depuis quelques années. Il ne fait aucun doute que leur contribution rayonnera bien au-delà de leur passage au sein de notre conseil. Nous en profitons pour mettre en lumière leur importante contribution et surtout pour leur transmettre, de la part de tous les administrateurs, nos plus sincères remerciements pour leur indéfectible collaboration.

## Comités

En 2009, six comités ont concouru à la préparation des décisions du conseil d'administration :

- le comité exécutif
- le comité de l'environnement, sécurité et sûreté
- le comité de nomination, de gouvernance et des ressources humaines
- le comité de développement et planification
- le comité de construction
- le comité de vérification et gestion des risques

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. Par ailleurs, le conseil d'administration bénéficie 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.

## Règles relatives aux conflits d'intérêts

Conformément au bail avec Transports Canada, Aéroport de Québec inc. a adopté dans son règlement général des règles relatives aux conflits d'intérêts 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 en 2009, notamment au moyen d'une déclaration annuelle d'intérêts signée par chaque administrateur.

## Contrat excédant 98 000 \$

Tous les contrats excédant 98 000 \$, accordés au cours de l'année 2009, l'ont été par un processus d'appel d'offres public, en conformité avec les principes d'imputabilité d'Aéroport de Québec inc., à l'exception du contrat de 212 500 \$ confié à la firme Arup Canada inc. en raison de son expertise particulière pour la préparation d'un plan directeur, et pour lequel le conseil d'administration a autorisé la dérogation.



# Rémunération des administrateurs et des dirigeants

## Compensation des administrateurs

Le 26 juin 2009, les membres ont adopté un nouveau règlement pour les honoraires annuels déterminant la rémunération des administrateurs comme suit :

Honoraires annuels	
Président du conseil et président du comité exécutif	60 000 \$
Vice-président du conseil	10 000 \$
Secrétaire-trésorier	10 000 \$
Président de comité	10 000 \$
Administrateur (sauf le président)	8 000 \$
Membres de comité *	2 000 \$

(\*sauf le président, le vice-président et le secrétaire-trésorier)

## Jetons de présence

500 \$ par réunion du conseil, d'un comité ou par demi-journée d'activités spéciales

### Nombre de réunions

Comité	Nombre de réunions
Conseil d'administration	11
Comité exécutif	8
Comité de vérification et gestion des risques	9
Comité environnement, sécurité et sûreté	4
Comité de nomination, gouvernance et ressources humaines	10
Comité de développement et planification	6
Comité de construction	21
Autres	15

## Dirigeants

L'équipe de direction d'Aéroport de Québec, composée de quatre gestionnaires, a touché une rémunération de 560 497 \$ pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2009.

## Compensation des administrateurs en 2009

Nom	COMPENSATION RÉGULIÈRE		COMPENSATION LIÉE AUX PROJETS	
	Honoraires	Jetons	Honoraires	Jetons
M. Michel Cadrin	12 500 \$	12 500 \$	- \$	- \$
M. Jacques Champagne*	14 000 \$	18 050 \$	- \$	500 \$
M. Yvan-Miville Deschênes*	11 500 \$	10 750 \$	- \$	- \$
M. Gaétan Gagné*	45 000 \$	43 250 \$	- \$	12 375 \$
Mme Louise Gingras	16 500 \$	15 500 \$	- \$	2 000 \$
M. Roger Gravel*	11 500 \$	17 500 \$	- \$	- \$
M. Marcel Jobin*	5 000 \$	12 250 \$	13 500 \$	13 375 \$
M. André Lemieux	16 500 \$	5 000 \$	- \$	1 250 \$
M. Alexandre Matte	5 000 \$	10 000 \$	- \$	- \$
M. Paul Pelletier (1)*	10 000 \$	13 750 \$	- \$	- \$
M. André C. Sarasin (2)	1 333 \$	1 500 \$	- \$	- \$
M <sup>re</sup> Carl Tremblay	4 500 \$	12 000 \$	- \$	- \$
M. Guy Vachon*	6 000 \$	16 000 \$	1 000 \$	10 250 \$
M. Alain Vaillancourt	5 000 \$	15 000 \$	- \$	- \$

(1) démission le 22 octobre 2009

(2) nomination le 1<sup>er</sup> novembre 2009

\* Président de comité





## Gouvernance

En 2009, le conseil d'administration a entrepris une réflexion stratégique dans le but, notamment, de revoir sa structure de fonctionnement au niveau de la gouvernance.

Dans le cadre de cet exercice, les rôles de président du conseil et du président du comité exécutif ont été précisés de manière à diminuer l'implication du comité exécutif en transférant la majorité des pouvoirs et des responsabilités administratives du comité exécutif vers la fonction de président et chef de la direction, nouveau poste créé pour diriger et encadrer l'équipe de direction.

Les administrateurs se sont aussi penchés sur la refonte de la structure organisationnelle afin de favoriser une meilleure synergie entre le conseil d'administration et la direction de la compagnie. Dorénavant, le conseil d'administration profitera du support de cinq comités redéfinis comme suit :

- Comité de vérification et de gestion des risques
- Comité de nomination, gouvernance et ressources humaines
- Comité de planification et de développement
- Comité environnement, sécurité et sûreté
- Comité exécutif

Un processus de définition des rôles des gestionnaires est en cours et de nouveaux postes pour soutenir la croissance et le développement seront ajoutés.

Le rôle qu'exerçait le comité exécutif est maintenant en grande partie sous la responsabilité du président et chef de la direction, dégageant ainsi les membres du conseil d'administration de tâches imputables dorénavant au comité de direction.



Quaqtaq  
Kangirsuk  
Kangiqsujuaq  
Salluit  
Kuujuaq  
Schefferville  
Wabush  
Sept-Îles  
Gaspé  
Iles-de-la-Madeleine  
Québec  
Ottawa  
Montréal  
Chicago  
Detroit  
Toronto  
New York  
Cleveland  
\*Washington  
Orlando  
Fort Lauderdale  
Varadero  
Santa Clara  
Cayo Coco  
Cancun  
Camaguey  
Cayo Largo  
Holguin  
Montego Bay  
Puerto Plata  
Punta Cana  
La Romana

Paris Charles-de-Gaulle  
Paris Orly  
Nantes  
\*Bordeaux  
\*Marseille

# Vols directs



\*Destinations disponibles en 2010  
N. B. : Pour l'horaire détaillé des vols, visitez [www.aeroportdequebec.com](http://www.aeroportdequebec.com).



*Aéroport international  
Jean-Lesage de Québec*

LE PASSAGER AVANT TOUT

**Aéroport de Québec inc.** 505, rue Principale, Québec (Québec) Canada G2G 0J4 | T 418 640-2700  
1 877-769-2700 | [info@aeroportdequebec.com](mailto:info@aeroportdequebec.com) | [www.aeroportdequebec.com](http://www.aeroportdequebec.com)

