

RAPPORT ANNUEL 2006

LE PASSAGER AVANT TOUT



AÉROPORT DE QUÉBEC

Aéroport de Québec inc.

500, rue Principale

Aéroport international Jean-Lesage

Québec (Québec) Canada G2G 2T9

Téléphone: 418 640.2700

Télécopieur: 418 640.2656

aerportdequebec@aerportdequebec.com

www.aerportdequebec.com

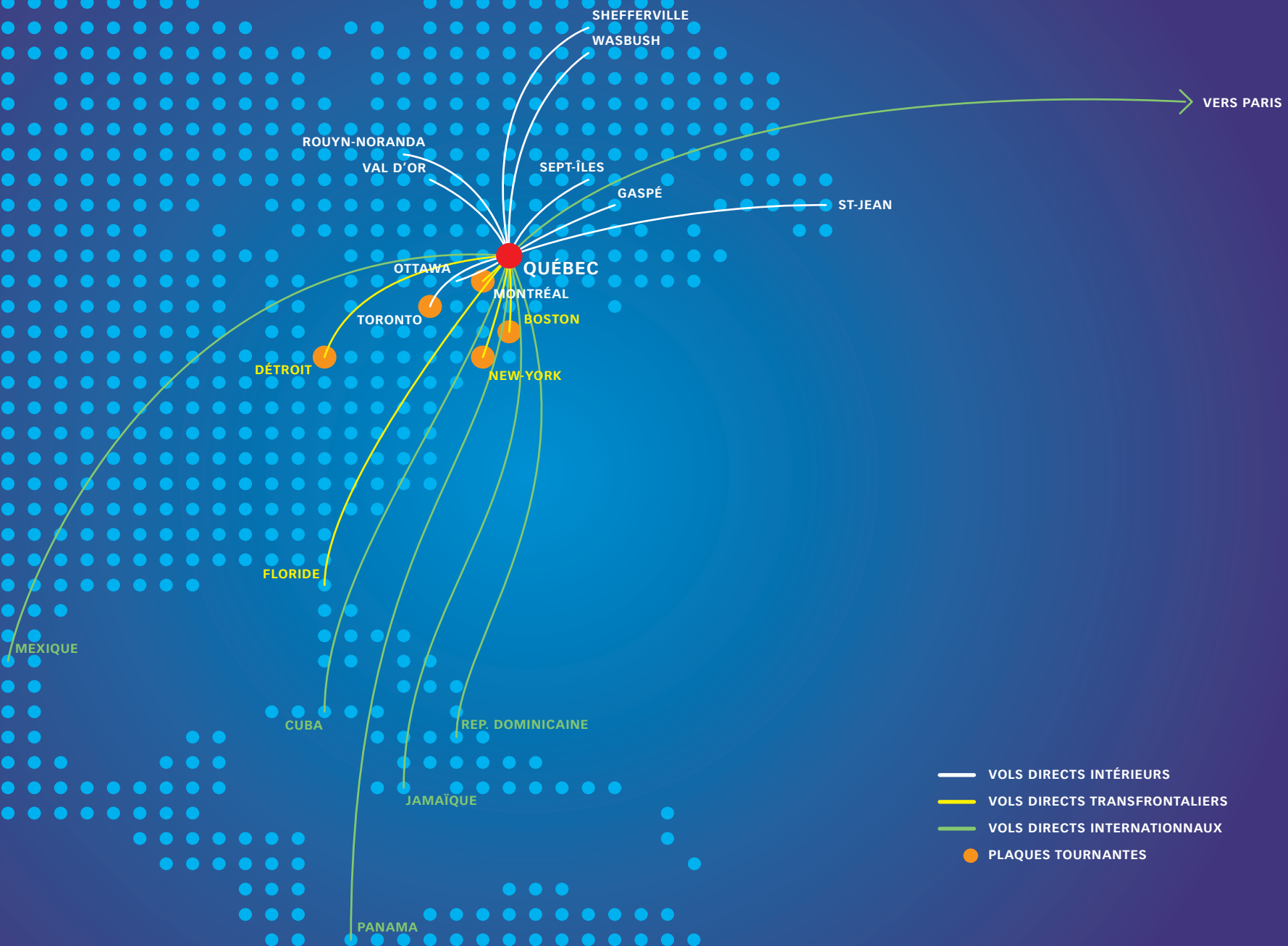


Dialogue des dirigeants _____	4
Faits saillants _____	8
Projet de modernisation de l'aéroport _____	14
Résultats financiers _____	18
Rapport des vérificateurs et états financiers vérifiés _____	19
Conseil d'administration en 2006 _____	26






DESTINATIONS DESSERVIES



- VOLS DIRECTS INTÉRIEURS
- VOLS DIRECTS TRANSFRONTALIERS
- VOLS DIRECTS INTERNATIONNAUX
- PLAQUES TOURNANTES

A photograph of two men in business suits standing in a modern, brightly lit hallway. The man on the left is wearing a dark suit, a striped shirt, and a patterned tie. The man on the right is wearing a light gray suit, a white shirt, a brown tie, and glasses. They are both smiling slightly. The background shows a multi-level building with white columns and glass railings.

DIALOGUE DES DIRIGEANTS

Quel bilan feriez-vous de l'année 2006 ?



M. Gagné – L'année 2006 a été celle de bien des réalisations, plus significatives les unes que les autres, en passant notamment par la livraison de la phase I du projet de modernisation de l'aérogare. En effet, les installations temporaires qui serviront aux activités jusqu'à l'ouverture de la nouvelle aérogare en 2008 accueillent les passagers depuis le mois de décembre. À en juger d'ailleurs par le commentaire d'un de nos blogueurs que je cite, nous avons réussi cette première étape :

« Je crois rêver à chaque fois que je prends l'avion à Québec, je dois me pincer et je réalise que tout cela est bien vrai. MERCI. Je suis un utilisateur fréquent de l'aéroport international de Québec et depuis les travaux tout continu de fonctionner très bien, je vous félicite, bravo! »

Et tout ça n'est que le début d'un projet qui entraînera une nette optimisation des services aéroportuaires dans le but de répondre aux attentes des passagers. Amélioration des services, de l'information, de la sécurité : tout est mis en œuvre pour satisfaire **le passager avant tout** et lui offrir une expérience aéroportuaire efficace, sécuritaire et de qualité.

C'est ainsi qu'avec le soutien de la communauté de Québec et de ses leaders politiques, Aéroport de Québec a entamé en 2006 cet important chantier de construction et entend jouer un rôle clef afin de donner à Québec le moyen de ses ambitions. La modernisation de l'aérogare a fait l'objet d'un rare consensus qui a permis d'ériger le projet au rang de priorité régionale.

Le mouvement d'appui qui s'est organisé dans ce dossier doit servir d'exemple et constituer le début d'une série d'actions conjointes, visionnaires et porteuses d'avenir. Cette mobilisation a eu des effets tangibles et a contribué à obtenir non seulement l'adhésion, mais également le soutien financier des gouvernements du Canada et du Québec, à hauteur de 15 millions \$ chacun. Je tiens d'ailleurs à souligner leur appui indéfectible qui, en faisant écho à nos préoccupations, nous donne aujourd'hui les moyens de veiller à la réalisation de ce projet porteur, indispensable pour positionner Québec en tant que ville moderne, dynamique, mais surtout accessible aux visiteurs comme aux investisseurs.

Fruit d'un investissement de plus de 65 millions \$, la modernisation de l'aérogare est un projet d'envergure qui n'aurait pas pu se réaliser sans la contribution financière des gouvernements. La saine situation de notre organisation nous permet néanmoins d'assumer plus de la moitié du financement des travaux. Nous avons réussi à consolider notre santé financière afin de pourvoir à la croissance de l'Aéroport pour les années à venir. Il s'agit d'un objectif fort important sur le plan du développement de nos infrastructures. À ce titre, nous avons procédé à des investissements de 6,3 millions \$ en plus des 6,8 millions \$ attribués spécifiquement au projet de modernisation de l'aérogare.

Aussi, les accomplissements en termes de développement des services aériens ont à nouveau permis un accroissement du trafic de passagers au cours de 2006, entraînant par ailleurs une augmentation des revenus d'environ 660 000 \$. L'excédant des produits par rapport aux charges d'exploitation s'élève à 2,5 millions \$, soit une augmentation de 18 % par rapport à l'année précédente.



M. Bélanger – J'ajouterais aux commentaires de M. Gagné que nos ressources ont été grandement sollicitées dans cette entreprise. Nous n'aurions pu y arriver sans la collaboration d'une équipe remarquable composée de personnes qualifiées et dévouées, qui ont contribué à guider notre organisation vers de plus hauts sommets. Je pense notamment aux administrateurs qui ont été grandement

sollicités au cours des derniers mois, afin de nous permettre d'avancer rapidement. Notre équipe est vraisemblablement une équipe de fonceurs, de bâtisseurs. C'est une équipe qui a navigué à travers de nombreux obstacles, regardant l'horizon toujours dans la même direction. Une équipe qui a fourni d'énormes efforts pour atteindre ses buts, toujours plus élevés les uns que les autres, et qui a su allier ses forces pour accomplir des gestes significatifs et atteindre un idéal.

Ensemble, nous avons mobilisé les décideurs politiques.

Ensemble, nous avons choisi l'innovation, la vision, la performance et le dépassement.

Ensemble, nous avons contribué à une série de succès futurs pour la région.



M. Gagné – En effet, en moins de huit mois notre équipe renouvelée a réussi à mettre en œuvre une série d'actions qui, au moment de vous écrire, nous porte garant d'un avenir toujours des plus prometteurs. Vous serez d'ailleurs à même de le constater dans les pages de ce rapport éloquent.

Au moment de faire le bilan d'une année fort remplie, les travaux de démolition de la partie centrale de l'aérogare sont d'ores et déjà commencés. Nous sommes en route pour une grande aventure qui ira bien au-delà de 2008, et nous mènera, j'en suis certain, vers l'excellence.

Une telle entreprise était-elle vraiment nécessaire ?

Qu'est-ce que cela va changer pour la région, pour les passagers ?



M. Gagné – Aucun d'entre nous n'est insensible aux réticences émises à l'encontre de la modernisation de l'aérogare. À ceux qui s'interrogeraient sur le bien-fondé d'une telle entreprise, notre projet est plus que judicieux et sied parfaitement au potentiel de la ville de Québec.



M. Bélanger – Oui, en effet, l'augmentation de l'activité aérienne représentée notamment par le trafic de passagers constitue une composante essentielle à la base du processus de planification des infrastructures. Le niveau d'achalandage exerce une pression non négligeable sur les installations, et l'accroissement des activités prévu au cours des prochaines années ne fera qu'accroître cette situation. Aéroport de Québec a franchi une étape dans sa croissance où la désuétude de l'aérogare rendait difficile la poursuite de développements, tant sur le plan des services aériens que des services aéroportuaires.

Des analyses effectuées sur le bâtiment ont d'ailleurs démontré la nécessité de procéder à des travaux d'envergure afin de non seulement répondre aux normes de l'industrie et aux besoins des voyageurs, mais également d'offrir aux transporteurs aériens des installations et des équipements efficaces et rentables. Par ailleurs, à l'approche des Fêtes du 400^e, la réalisation des travaux est devenue urgente et même indispensable afin d'être en mesure de répondre à des exigences bien particulières, notamment au chapitre de la sécurité. En effet, tout au long de l'année 2008, Québec accueillera des événements internationaux majeurs entraînant un accroissement important de visiteurs dans la région.

Les objectifs visés par ce projet sont donc multiples et reflètent les préoccupations d'Aéroport de Québec en ce qui concerne le niveau de service qui doit y être offert à court et à long termes; l'efficacité des équipements et des installations, le rendement des aménagements commerciaux, la capacité de l'aérogare ainsi que sa qualité architecturale.

Aéroport de Québec a donc amorcé la reconstruction et le réaménagement de l'aérogare, dont certaines parties datent de 50 ans, pour répondre à ces exigences et offrir aux voyageurs une expérience aéroportuaire de qualité, digne d'une ville du patrimoine mondial. La modernisation s'inscrit au cœur de la démarche entreprise par Aéroport de Québec, une démarche clairement orientée vers la satisfaction du passager. Elle constitue l'étape nécessaire et fondamentale d'une vision qui dépasse largement 2008. Le développement de l'Aéroport de Québec ne se résume cependant pas seulement au projet de modernisation. Il est porté par une vision, soit celle de répondre aux besoins et aux attentes des passagers en plus d'offrir un levier à la ville pour rayonner au-delà de nos frontières.

Notre vision d'avenir place indubitablement l'Aéroport de Québec au centre d'une stratégie de développement régional. En effet, dans un contexte de concurrence internationale accrue et d'ouverture croissante des marchés, les services aéroportuaires constituent un outil majeur de développement, d'enrichissement et de prospérité. Afin de soutenir les activités à long terme, l'Aéroport doit veiller à cumuler les réalisations tant sur le plan du développement des services aériens, que des infrastructures et du patrimoine foncier.



M. Gagné – Dans la foulée d'une sixième année de croissance et fiers d'un achalandage record de près de 780 000 passagers, les réalisations de 2006 ont justifié toute l'importance d'entamer rapidement la modernisation de l'aérogare. Cet essor a été entraîné par une croissance soutenue des services aériens qui a confirmé ce qui n'est désormais plus à démontrer: l'Aéroport constitue une infrastructure de transport indispensable pour la région de Québec et l'est de la province. Il en est tout autant sur le plan du développement économique.

En effet, de concert avec le progrès phénoménal des télécommunications et les besoins de déplacement des personnes et des produits qui ne cessent d'augmenter, le transport aérien fait plus que jamais partie intégrante du développement stratégique des sociétés. Son impact sera d'autant plus présent sur un territoire que le niveau de rayonnement de l'aéroport sera étendu.

En vue de répondre aux besoins de la communauté, Aéroport de Québec peut d'ailleurs compter sur un vaste réseau de partenaires lui permettant de demeurer à l'écoute des préoccupations et des attentes de la population, et de ce fait, contribuer au développement de marchés clés, comme ceux des croisières et des congrès. Leur essor est intimement lié à la desserte aérienne offerte à l'aéroport puisqu'ils doivent pouvoir compter sur des services aériens efficaces pour atteindre leurs objectifs de promotion de la région de Québec comme destination de choix, que ce soit par affaires ou par agrément.

Il en sera de même tout au long de l'année 2008 qui devrait être particulièrement faste en événements internationaux majeurs avec notamment le Congrès eucharistique international, le Sommet de la Francophonie, les championnats du monde de hockey sur glace, la coupe du monde de surf des neiges et le Spectacle aérien international de Québec.

Pour que notre économie continue de progresser, pour que nos entreprises puissent se développer et demeurer compétitives et pour permettre à Québec «d'être sur la carte» afin de favoriser la rétention d'entreprises et l'attraction de nouvelles dans la région, l'amélioration de nos infrastructures, l'arrivée de nouveaux transporteurs et l'ajout de liaisons sont prioritaires et indispensables. Le débat de la poule et de l'œuf ne peut pas tenir dans un contexte de concurrence internationale, de compétitivité et d'ouverture. Nos blocages idéologiques doivent laisser place à une vision d'avenir, source de richesse pour la région.

En ce sens, la modernisation de l'Aéroport de Québec constitue un jalon fondamental pour se donner des ailes.

Y aura-t-il des perturbations pour le passager ?



M. Bélanger – Nous avons atteint nos objectifs et avons assuré, dans le respect des budgets et échéanciers, la livraison de la première phase qui consistait à mettre en place les installations temporaires de manière à permettre aux activités de continuer normalement. C'est désormais chose faite et, depuis le mois de décembre, les installations temporaires fonctionnent et sont en mesure d'accueillir les passagers.

Nous avons notamment réalisé des actions concrètes, comme la révision de toute la signalisation dès l'entrée du site, afin de faciliter l'accès aux passagers et faire en sorte qu'ils ne soient pas trop perturbés par les travaux. Malgré toutes les difficultés que cela aurait pu engendrer, nous poursuivons toujours le même but: **la satisfaction des passagers.**

Évidemment, ces travaux représentent de grands défis logistiques, mais nous avons démontré à maintes reprises que nous sommes capables de naviguer dans la tempête! À titre d'exemple, en 2006, dans le cadre de notre partenariat avec le Port de Québec, nous avons assuré l'ajout de services ponctuels permettant aux croisiéristes de transiter par l'Aéroport de Québec. L'aéroport

a en effet traité plus du double de son trafic quotidien habituel au cours des mois de septembre et d'octobre, avec près de 10 000 croisiéristes, ce qui, vous l'imaginez, a créé un achalandage important. Toutefois, ces opérations d'envergure ont connu un succès retentissant, et ce, malgré les travaux en cours.

Que vous réserve 2007 ?



M. Gagné – Pour nous, tout est dans l'attitude: une attitude gagnante, visionnaire, engagée, résolue, confiante. Si nous n'avions pas cru au rôle que nous devons jouer à titre de moteur économique, si nous n'avions vu le potentiel d'une région, et surtout si nous n'avions cru à notre vision de tout mettre en œuvre pour le passager, nous n'aurions assurément pas atteint cette altitude.

Aujourd'hui, nous ajoutons à cette détermination des ingrédients clefs dont nous sommes très fiers: le dynamisme et la solidarité d'une équipe! Je tiens à remercier les membres de notre conseil d'administration, qui, ayant apporté leur expertise et leur temps au profit de l'avancement de dossiers clefs, nous permettent aujourd'hui de dresser un bilan des plus positifs.

Je me dois d'ailleurs de souligner la contribution de M^{me} Louise Amiot qui a quitté notre organisation en fin d'année, à la fin de son mandat. En effet, M^{me} Amiot s'est démarquée tout particulièrement par son engagement et sa participation au sein de l'équipe du comité de construction. Sa contribution nous a permis d'orienter nos démarches vers la livraison d'une aérogare qui répondra aux besoins du passager, et qui laissera un héritage certain dont Québec pourra être fière.

Je me dois également de reconnaître le travail énorme accompli par notre équipe de direction qui, pilotée par un nouveau directeur général doté d'une connaissance approfondie du domaine de l'aviation, a sans aucun doute contribué à garantir le déroulement de l'ensemble des activités liées à l'exploitation et au développement d'Aéroport de Québec. Conformément aux orientations stratégiques et à la philosophie de gestion de l'entreprise, leurs actions ont surtout concourues à la mise en œuvre de cet important chantier de construction qu'est le projet de modernisation de l'aérogare.

Bien sûr, nous nous sommes appuyés sur une équipe de plus de 50 employés qui nous permettent chaque jour d'assurer les activités quotidiennes de l'Aéroport, dans un souci d'offrir des infrastructures et des services fonctionnels et de qualité grandissante tout en respectant la réglementation, et ce, tout particulièrement sur le plan de la sécurité. Tous ensemble, nous sommes en mesure d'entreprendre toujours de nouveaux projets, ainsi que de poursuivre des développements d'envergure et d'atteindre des sommets toujours plus hauts.



M. Bélanger – Eh bien, avec à la barre un visionnaire, rien de plus facile que de créer une synergie où chaque projet mis en œuvre en engendre de nouveaux. Nous envisageons en effet d'aménager rapidement un stationnement étagé pour répondre à l'achalandage sans cesse croissant. Nous prévoyons aussi la construction d'un centre de dégivrage, projet qui répond à notre objectif de diversifier nos revenus provenant en grande majorité des frais aéroportuaires. De nombreux plans sont en cours d'analyses et seront mis en œuvre au cours des années à venir afin de garantir le développement continu de l'Aéroport.

Également en cours, nous sommes en pleine préparation d'un plan directeur pour le développement des terrains résiduels de l'aéroport. Il s'agit là d'un potentiel de développement impressionnant avec un patrimoine foncier de plus de 1 million de mètres carrés.



M. Gagné – En terminant, nous ne saurions passer sous silence la contribution des passagers qui, en fréquentant assidûment nos installations et en nous communiquant leurs attentes et leurs préoccupations, prennent part à ce projet collectif et deviennent non seulement complices de nos ambitions, mais également partenaires de nos succès.

M. Gaëtan Gagné,
président du conseil

M. Pascal Bélanger,
président et chef de l'exploitation

A blurred photograph of an airport baggage claim carousel. The carousel is in the foreground, moving from left to right. Several black suitcases are visible on the carousel. In the background, several people are standing and waiting. One person in a white shirt is leaning over a suitcase. Another person in an orange hoodie is standing nearby. The scene is brightly lit, typical of an airport terminal.

FAITS SAILLANTS

Depuis le 1^{er} novembre 2000, Aéroport de Québec met les bouchées doubles afin de définir des orientations qui favorisent la viabilité et la pérennité de l'organisation, ainsi que le développement d'un aéroport qui soit en mesure de répondre aux besoins de ses clients, notamment en assurant la mise en place de services aériens répondant aux exigences du marché de Québec et de l'est de la province.

Nonobstant les nombreux défis qui ont semé notre parcours depuis 2001, notre plan de vol a toujours été de doter la région d'un aéroport capable de répondre aux besoins et aux attentes des voyageurs d'affaires et d'agrément, mais aussi de toute une communauté. Au cours des six dernières années, Aéroport de Québec a réalisé des étapes importantes, que ce soit dans le développement de l'aéroport ou dans sa contribution à l'économie régionale.

Nous sommes passés :

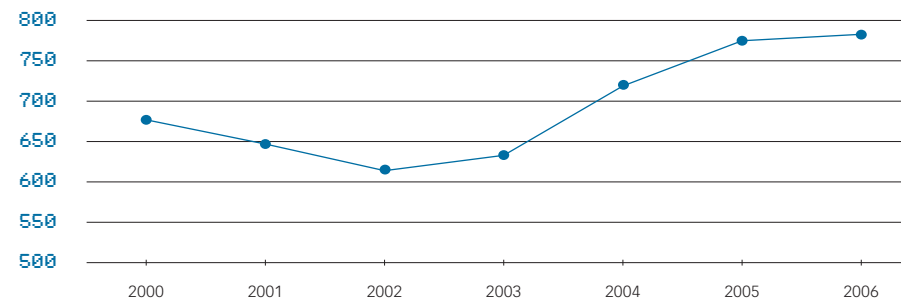
D'un déficit financier... à une croissance des revenus et des actifs;

Résultats d'exploitation	Revenus	Dépenses	Surplus d'exploitation
2001	8 780 962	8 655 749	125 213
2002	8 766 648	8 539 151	227 497
2003	9 993 439	9 726 437	267 002
2004	11 312 751	10 887 230	425 521
2005	12 645 439	10 497 956	2 147 483
2006	13 299 774	10 707 623	2 592 151

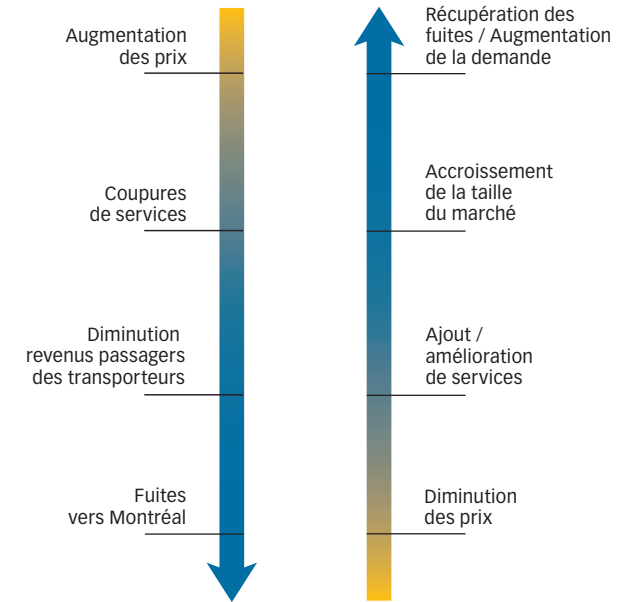
D'un déficit des liaisons aériennes... à une augmentation des services;

- Services nolisés atteignant plus de 30 vols/semaine
Paris, Floride, Cuba, République Dominicaine, Mexique, Panama
- Services vers les États-Unis atteignant 7 vols/jour
Boston, New York, Détroit
- Services intérieurs atteignant plus de 45 vols/jour
Toronto, Montréal, Ottawa, Gaspésie, Côte-Nord, Abitibi
- Record d'achalandage en 2006 avec 779 588 passagers, soit 14% de plus qu'en 2000

Historique du trafic de passagers (en milliers)



D'une synergie négative... à une synergie positive;



D'infrastructures inadéquates... à un plan d'immobilisations de plus de 200 M\$

	Faa	Immobilisations	(Projet Inclus)
2001	1 010 499	906 236	0
2002	2 715 774	692 893	0
2003	2 874 089	893 385	139 763
2004	3 228 586	1 746 526	55 000
2005	4 312 006	3 892 682	839 572
2006	4 949 291	13 092 350	6 780 607

PLAN STRATÉGIQUE QUINQUENNAL

Notre ambition est tout d'abord de répondre aux attentes du passager tout en devenant un tremplin pour l'enrichissement de la région. Aéroport de Québec a entrepris d'importants exercices de planification afin d'orienter ses actions futures, que ce soit en matière de développement organisationnel, de services aériens ou d'infrastructures. D'ailleurs, une importante session stratégique a eu lieu à l'été 2006 avec la nouvelle équipe de direction, afin de consolider les orientations déjà définies dans le plan d'affaires quinquennal et préparer le terrain en 2007.

Dans un souci d'amélioration constant de nos services, nous nous sommes fixés un plan de développement stratégique qui fait chaque année l'objet d'une mise à jour. Nous pouvons dresser un bilan positif de cette stratégie gagnante et constater que nous avons atteint la plupart des objectifs que nous nous étions fixés.

Nos orientations stratégiques

- Répondre à notre mission d'assurer des services efficaces, sécuritaires et de qualité tout en offrant une expérience aéroportuaire incomparable, en plaçant le passager avant tout
- Assurer la viabilité et la pérennité de l'organisation
- Contribuer au développement économique de la grande région de Québec

Nos grands objectifs

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

Pour 2007

- Poursuite du projet de modernisation de l'aérogare dans le respect du budget, de l'échéancier et du programme
- Communiquer avec nos clients et nos partenaires dans le but de répondre aux besoins des voyageurs et promouvoir les services offerts
- Poursuivre une saine gestion des ressources humaines qui vise à consolider une vision commune et faciliter l'atteinte des objectifs organisationnels et individuels

DÉVELOPPEMENT DES SERVICES AÉRIENS

À l'échelle mondiale, le transport aérien est un secteur en croissance rapide et soutenue, et il en est tout autant pour Aéroport de Québec qui bénéficie d'un potentiel de croissance remarquable.

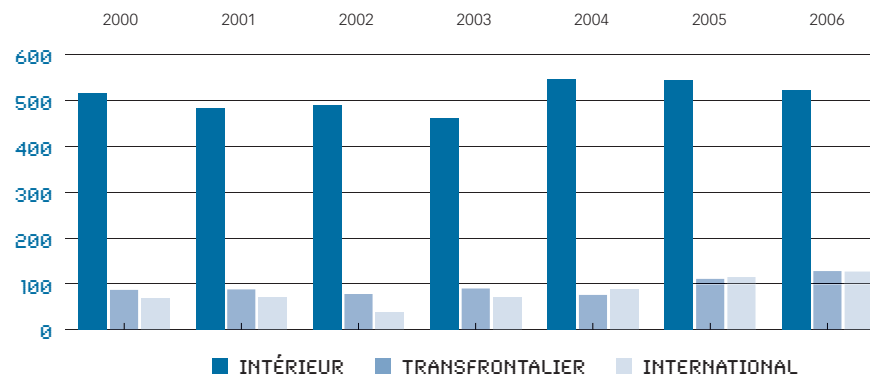
Aujourd'hui, les aéroports dépassent la simple notion de terminaux. Ils constituent de véritables «villes» qui reflètent les valeurs et aspirations des régions qu'ils desservent; ils redéfinissent l'espace et le temps. Bien que l'Aéroport de Québec ait longtemps été considéré comme un simple aéroport régional, sa croissance positive montre qu'il constitue plus que jamais une porte d'entrée de premier choix. À maintes reprises, les infrastructures de transport, et tout particulièrement la desserte aérienne, ont été citées par différents organismes et intervenants comme étant une condition pour renforcer la position de Québec à l'échelle internationale.

De nombreuses études ont été réalisées au cours des dernières années, dont tout récemment celle portant sur l'analyse du potentiel aérien et du développement des routes. Celles-ci permettent à notre organisation d'orienter ses actions de développement de façon cohérente avec la taille et les spécificités du marché, la demande et les opportunités futures.

Pour répondre à la demande du marché de Québec, nous devons donc favoriser l'arrivée de nouveaux transporteurs dont les stratégies correspondent aux caractéristiques propres à notre région, c'est-à-dire des services point à point vers un choix grandissant de destinations. Ainsi, c'est par la qualité et la diversité des services aériens offerts que l'aéroport réussira à se positionner comme un choix incontournable pour tous les voyageurs de Québec, de l'est de la province et de l'extérieur. Pour y arriver, Aéroport de Québec doit maîtriser toutes les variables de l'industrie, et plus précisément de son marché, pour diriger ses actions vers des solutions qui permettent à l'aéroport de jouer pleinement son rôle. Alors que près de 30% de la clientèle se tourne chaque année vers une autre installation, principalement l'aéroport de Montréal, les efforts ont notamment visé l'amélioration des liaisons aériennes au départ de Québec et ont permis d'écrire les premiers chapitres d'un «success story».

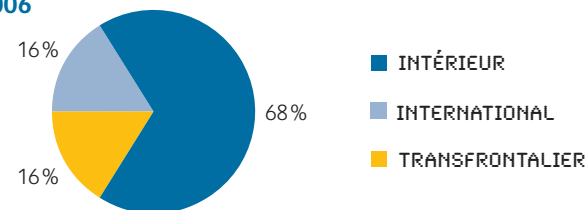
Nos résultats témoignent des efforts constants mis en œuvre par Aéroport de Québec pour pourvoir à la croissance des services aériens. L'Aéroport international Jean-Lesage est vraisemblablement en position pour reconquérir son marché naturel, accroître son rayonnement et répondre à son ambition première; la satisfaction du passager. Nos efforts en vue d'accroître et d'améliorer les services aériens ont entraîné à nouveau une augmentation de l'achalandage qui s'est traduit en 2006 par un trafic dépassant les 779 500 passagers. Cet accroissement est particulièrement important pour les secteurs transfrontalier et international qui ont connu une hausse respective de 14,7% et de 10,7% par rapport à l'année précédente.

Trafic passagers embarqués/débarqués par secteur



Puisque notre clientèle est composée d'environ 65% de voyageurs d'affaires et 35% de voyageurs d'agrément, le secteur intérieur retient la part de marché la plus importante, variant autour de 75% annuellement. L'analyse par secteur de l'achalandage a toutefois clairement démontré une proportion grandissante des voyages transfrontaliers et internationaux.

Trafic par secteur – 2006



Parmi les indicateurs de croissance, nous évaluons également les mouvements d'aéronefs enregistrés à l'aéroport. Les vols commerciaux pour leur part continuent d'augmenter parallèlement à la croissance des services aériens offerts. Cependant, en 2006, l'ensemble des mouvements a connu une légère baisse par rapport à l'année précédente. Une analyse subséquente a permis d'établir que celle-ci est attribuable à la diminution des vols locaux, provenant tout particulièrement de la réduction des activités des écoles de pilotage. L'augmentation continue des coûts du pétrole, à titre d'exemple, a un impact non négligeable sur l'exploitation de tels services.

Les éléments de base du développement économique et de la globalisation, ainsi que le besoin de voyager resteront forts pour les prochaines décennies. En outre, les gouvernements continuent à favoriser des ententes bilatérales (Open sky), afin d'éliminer les diverses restrictions sur le plan du développement des services aériens entre les pays. Cette tendance a pour effet de permettre aux compagnies aériennes d'améliorer leurs réseaux, de développer de nouveaux modèles d'affaires et de suivre des stratégies différentes. Un environnement ouvert aux échanges crée une saine compétitivité entre les compagnies aériennes. Historiquement, la compétition favorise la diminution des tarifs et augmente la fréquence et le nombre de destinations desservies. Tous ces facteurs contribuent à créer un *momentum* dans lequel notre stratégie s'inscrit parfaitement. À l'ère de l'ouverture croissante des marchés et d'une concurrence mondiale qui interpelle les communautés d'affaires et les entrepreneurs, les aéroports sont appelés à jouer un rôle d'autant plus important qu'ils doivent favoriser et accroître le développement économique des sociétés modernes. En menant à bien le développement des services aériens, des infrastructures et du patrimoine foncier, l'aéroport contribue inévitablement à ces objectifs.

COMMUNICATIONS

Les technologies émergentes façonnent nos habitudes de communication et la manière dont nous échangeons l'information. Aussi, notre philosophie est de tenir un dialogue continu et authentique avec nos clients et nos partenaires; c'est pourquoi nous cherchons constamment à améliorer nos moyens de communication.

C'est dans cette optique que nous avons lancé un blogue, afin d'être en mesure d'établir de façon concrète ce dialogue et de pouvoir améliorer les services offerts au fil des commentaires de nos interlocuteurs. Notre souhait ultime est de bâtir une marque de qualité qui réponde aux critères les plus variés de notre paysage aux contrastes multiples.

De surcroît, parce que l'information statique ne favorise pas les échanges, nous avons amorcé une série de rencontres, avec notamment la tournée des chambres de commerce de la région de Québec et des régions avoisinantes. En effet, dans la mesure où plus de la moitié de notre clientèle est constituée de voyageurs d'affaires, il était tout à fait important pour nous de demeurer à l'écoute des besoins des gens de la région et de faire connaître nos services.

DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER

Conformément à son plan directeur, Aéroport de Québec entend procéder à la mise en valeur du site de l'aéroport. Les bases d'un plan de développement ont été jetées à cet effet, dans le but de favoriser l'établissement de nouvelles entreprises tout en assurant la prospérité de celles déjà établies. Cet exercice nous permettra aussi de diversifier notre base de facturation et de réduire notre dépendance aux revenus de sources aéroportuaires.

La mise en valeur des terrains à vocation industrielle, qu'ils aient ou non accès aux pistes, nécessite un examen minutieux non seulement de leur potentiel physique, mais également de leurs potentiels économique et financier. Nous avons donc entrepris d'examiner les voies de développement des terrains destinés à des fins commerciales et industrielles, non réservés à l'activité aéronautique. Plusieurs possibilités sont envisagées dans la poursuite de notre développement, dont la mise en place de partenariats stratégiques.

EXPLOITATION

Nos ressources ont été grandement sollicitées dans le cadre du projet de modernisation de l'aérogare. En effet, le nombre record de passagers et d'accompagnateurs ayant utilisé nos installations en 2006 a demandé une gestion quotidienne rigoureuse afin que nos activités puissent se dérouler normalement et surtout dans le respect de la réglementation, tout en assurant aux voyageurs une expérience aéroportuaire des plus agréables. La configuration actuelle de l'aérogare limitant la capacité d'accueil, des mesures temporaires ont été mises en place afin de faire face à une demande accrue.

L'Aéroport a en effet traité plus du double de son trafic quotidien habituel au cours des journées où il a accueilli les croisiéristes, créant un achalandage important dans des salles d'attente et des salles à bagages déjà exiguës. Ces expériences ont démontré la nécessité de moderniser nos installations afin d'offrir des services appropriés aux voyageurs et aux transporteurs.

Dans la foulée des démarches entreprises au cours des dernières années, Aéroport de Québec a procédé à une évaluation importante en vue de l'implantation d'un système de gestion de l'entretien, facilitant ainsi la gestion préventive des équipements et des infrastructures. L'implantation de ce système s'est poursuivie au cours de l'année 2006, permettant d'assurer l'entretien et, par conséquent, la sécurité des installations aéroportuaires et des employés.

Aussi, avec un achalandage toujours en croissance, il importe d'améliorer les techniques utilisées afin d'assurer des services efficaces et sécuritaires. À titre d'exemple, l'amélioration des techniques de déneigement permet la fluidité des activités des transporteurs aériens, minimisant les impacts possibles sur les passagers en termes d'attente.

Projets d'immobilisations aux services du passager

Conformément à son plan d'immobilisations, Aéroport de Québec a exécuté de nombreux travaux au cours de l'année. Au total, près de 3 millions \$ ont été investis pour des travaux d'aménagement, ainsi que pour la réfection majeure de la piste 12-30.

Achat et installation de deux passerelles d'embarquement

Le service aux passagers et leur sécurité demeurent une priorité pour notre organisation. Dans une région qui connaît régulièrement des conditions climatiques difficiles, il importait pour Aéroport de Québec de prévoir des passerelles d'embarquement afin de faciliter l'accès des passagers de l'aérogare aux aéronefs, et inversement. Il va sans dire que leur utilisation par les transporteurs donne la possibilité aux passagers de se déplacer de façon plus sécuritaire.

Cet investissement qui totalise 1,5 M \$, inclut l'installation d'une première passerelle à la porte 4 et d'une deuxième à la porte 10, ainsi que la relocalisation de la guérite de sûreté A-32 pour une plus grande sécurité au niveau des déplacements d'aéronefs et, de surcroît, une meilleure gestion des aires de mouvement.

Stationnement additionnel

La croissance annoncée des services aériens pour la période hivernale a entraîné une évaluation urgente des espaces de stationnement disponibles.

À la suite de celle-ci, un stationnement additionnel a été aménagé à l'est de l'aérogare augmentant la capacité à 1340 espaces.

Environnement

Consciente de ses responsabilités sociales et soucieuse de protéger l'environnement, notre organisation s'est dotée d'une politique environnementale et de procédures respectueuses des normes auxquelles elle est assujettie. Nous préconisons des mesures préventives et correctives pour atténuer les répercussions environnementales résultant de nos activités, y compris au démarrage de nouveaux projets ou de nouvelles activités.

Nous planifions par ailleurs le développement de nos activités dans le respect de la communauté environnante, notamment en portant attention aux impacts sonores. À ce sujet d'ailleurs, un comité de gestion du bruit a été créé en 2005, avec pour mandat d'évaluer les différents aspects de la gestion du bruit des aéronefs, que ce soit à propos des plaintes, des nouvelles exigences environnementales ou de tout autre sujet pertinent. Nous prévenons également les impacts sur l'environnement en limitant la consommation de ressources ainsi que les émissions dans l'air, l'eau et le sol, en adoptant une gestion intégrée du territoire afin de réduire les effets sur la faune et la flore.

Sûreté, sécurité et mesures d'urgence

Dans la mesure où elle dessert la région administrative de la Capitale-Nationale et connaît une croissance constante de ses activités, Aéroport de Québec se veut un leader au chapitre de la sûreté, et a donc redéfini sa zone réglementée afin de contrôler adéquatement les activités à l'intérieur de son périmètre de sécurité. Offrir aux passagers des services aéroportuaires sécuritaires est en effet une priorité pour nous. Aussi, Aéroport de Québec s'implique activement au sein du sous-comité de sûreté des aéroports du Canada, ce qui lui permet de suivre l'évolution des mesures de sûreté et de proposer des recommandations.

En 2006, Aéroport de Québec a aussi continué à collaborer avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) en vue d'améliorer les processus et temps de traitement des passagers et des bagages. Toujours en appui à l'ACSTA, responsable du contrôle des accès à la zone réglementée, un nouveau système de contrôles d'accès a été mis en œuvre en 2006. Ainsi, l'implantation dans l'aérogare du CIZR (Carte d'Identité pour les Zones Réglementées) permet désormais une double vérification de l'identité du titulaire par la biométrie (empreintes digitales et iris). Cette accréditation d'identité permet d'assurer une sécurité maximale en zones réglementées.

Dans cette même optique, un comité interne a été formé parallèlement au comité de sûreté aéroportuaire qui avait été créé en 2005 afin d'offrir encore plus d'efficacité quant à l'implantation de nouvelles mesures et aux suivis de conformité. Rappelons que le comité de sûreté aéroportuaire a pour mandat de fournir des conseils sur l'élaboration des mesures de sûreté à prendre à l'aéroport, en coordonner la mise en œuvre et communiquer les directives et informations relatives à la sûreté aéroportuaire et aux mesures d'urgence.

En ce qui concerne les mesures d'urgence, un exercice de simulation majeur a eu lieu au printemps 2006, ce qui a permis d'évaluer le plan des mesures d'urgence en place et la coordination des opérations. Cet exercice a également permis d'établir des liens efficaces de collaboration et de communications entre les divers intervenants. Une révision exhaustive du plan des mesures d'urgence de l'aéroport a été amorcée en 2005 et le document final est entré en vigueur en 2006.

Par ailleurs, sur le plan de la sûreté aéroportuaire, de nombreuses vérifications aléatoires ont permis de valider ou non le respect des normes par tous les intervenants du site de l'Aéroport. À la suite de ces vérifications, Aéroport de Québec a pris la décision de réglementer la totalité du côté piste de l'aéroport international Jean-Lesage. Cette mesure sera en vigueur le 1^{er} juin 2007.

D'ici là, les responsables de la sûreté aéroportuaire s'assurent de guider les partenaires et clients d'Aéroport de Québec dans leurs démarches afin de mettre en place et gérer un système de contrôle pour limiter l'accès au côté air aux seules personnes autorisées, et de se conformer en tous points au Règlement sur les mesures de sûreté aux aéroports.

RESSOURCES HUMAINES

L'Aéroport de Québec, c'est avant tout une aventure humaine où tout doit être mis en œuvre pour assurer une expérience aéroportuaire mémorable.

Tournées vers l'avenir, nos actions visent à bâtir une organisation dynamique qui, en offrant des services aéroportuaires sécuritaires, fonctionnels et de première qualité, place la satisfaction du passager avant tout. Pour transformer en richesse collective le potentiel remarquable dont nous disposons, il faut une volonté, un leadership, et surtout, une vision à partager.

Conviction, rigueur et harmonie

C'est dans cette optique que la direction œuvre de pair avec le conseil d'administration, et plus particulièrement avec le comité des ressources humaines, dans le but de maintenir une philosophie qui place nos employés au premier plan. À cet effet, nous poursuivons une gestion harmonieuse des ressources humaines qui vise à consolider une vision commune et faciliter l'atteinte des objectifs organisationnels. Aéroport de Québec s'est engagée dans une politique proactive des ressources humaines au service de l'épanouissement des talents collectifs et individuels, dans un climat de collaboration constructive. Nous savons non seulement reconnaître, mais également apprécier l'apport inestimable de nos employés. Nous nous devons de souligner leur précieuse collaboration, ainsi que celle de tous ceux qui se sont investis au fil des années à l'accomplissement de la mission de l'Aéroport.

Un cheminement vers l'excellence

Aéroport de Québec a en effet la chance de bénéficier d'équipes hautement qualifiées, motivées et investies, qui savent allier performance et professionnalisme dans un souci de progrès constant. Plus important encore, notre groupe peut s'enorgueillir du fort sentiment d'appartenance qui règne parmi nos employés. Ensemble, nous formons une équipe aussi éclectique que volontaire. Que ce soit à l'administration, à la gestion immobilière, à l'exploitation, aux services techniques et d'entretien, ou encore à la sûreté et sécurité, chacun sait apporter quotidiennement sa propre contribution à notre projet et à la réalisation de nos objectifs qui convergent ultimement à satisfaire le passager.





PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROPORT

Afin de projeter notre organisation vers la réalisation de ses ambitions, nous avons établi une vision qui sert de fondement à tout ce que nous accomplissons année après année, voire même quotidiennement. Pour Aéroport de Québec, cette vision est porteuse de réussite et suscite l'engagement d'offrir aux passagers une expérience aéroportuaire incomparable. C'est à ce titre que vous faites partie de nos plans.

La nouvelle configuration alliera qualité et performance, et présentera une nette optimisation des services, de l'information et de la sécurité. Le réaménagement a justement été pensé en adoptant une philosophie axée sur le passager. Nous nous sommes vraisemblablement fixé une «orientation passager» de manière à satisfaire les besoins de notre usager ultime.

L'aéroport rénové se distinguera par une configuration interne harmonieuse, facilitant les déplacements. La nouvelle aérogare combinera design, fluidité, flexibilité, confort et convivialité, avec une réelle amélioration des services. Tous les éléments ont été systématiquement passés en revue et remis en question au regard de l'atteinte de ces objectifs.



*Début des travaux;
démolition de la marquise,
8 février 2007*



*Démolition de l'aérogare
vue de la tour de contrôle,
le 23 février 2007*



*Travaux de démolition
en cours, 13 février 2007*



*Démolition de l'aérogare
vue de la tour de contrôle,
le 27 février 2007*



*Travaux de démolition
en cours, 23 mars 2007*



*Démolition de l'aérogare
vue de la tour de contrôle,
le 28 mars 2007*



1. Sur le design de la nouvelle aérogare

- Flexibilité
- Convivialité
- Fluidité
- Confort
- Clarté
- Visibilité
- Facilité

2. Amélioration des services

- Des services sécuritaires, rapides et efficaces
- Concept de restauration repensé pour améliorer le service et la qualité des aliments
- Aménagement de secteurs thématiques pour répondre aux besoins de tous les types de passagers, notamment grâce à des aires de jeux pour enfants
- Meilleure capacité à faire face au trafic aérien
- Cheminement plus fluide et efficace des passagers permettant une réduction du stress
- Amélioration des matériaux, des couleurs et des aménagements qui favorisent le calme et la détente
- Espaces de regroupement et d'attente vastes et lumineux, soutenus par un confort thermique, visuel et auditif
- Mobilier varié et adapté aux besoins des usagers selon un agencement thématique (lecture, détente, jeux, travail, restauration)

3. Une gestion rapide et efficace

- Moins de congestion
- Simplification et fusion des opérations d'enregistrement
- Désengorgement des files d'attente
- Sensible diminution des blocages
- Délais raisonnables aussi bien aux départs qu'aux arrivées
- Traitement efficace des bagages

4. Un concept novateur

- Une aérogare hybride sur deux niveaux
- Des bornes d'enregistrement automatiques
- Une salle de départ unique et divisée en sections thématiques
- Un salon VIP à usage commun

5. Des pionniers en la matière!

- Des services précurseurs
- Des technologies avant-gardistes
- Innovation des outils technologiques et informatiques, notamment au service de la sécurité

6. Un design moderne et urbain

- Design urbain à la signature identitaire
- Reflète le dynamisme, la personnalité et l'image de marque de Québec
- Personnification de la ville
- Mise en valeur de l'héritage et des spécificités de la région
- Porte d'entrée mémorable et originale pour les voyageurs
- Source de fierté pour la communauté!

7. Les avantages pour le passager

- Parcours intuitif et fluide
- Signalisation claire et efficace
- Personnel de qualité
- Information, accessibilité
- Agrément des installations
- Prise en compte des besoins particuliers de certains
- Variété des services





RÉSULTATS FINANCIERS

Aéroport de Québec est fière d'afficher un bilan fort positif en 2006. La saine situation financière de l'organisation ainsi que son taux d'endettement presque nul ont d'ailleurs permis à Aéroport de Québec d'assumer plus de la moitié du financement des travaux de modernisation.

En outre, l'excédent des produits par rapport aux charges d'exploitation totalise 2 592 151 \$ plus un gain sur le règlement de la dette de l'ordre de 1 287 540 \$. Il s'agit d'une croissance de plus de 18% par rapport à l'année précédente. Les produits de l'exercice sont en croissance de 5% par rapport à 2005. En 2006, ils totalisent 13 299 774 \$ comparativement à 12 641 586 \$ l'année précédente. Les charges sont passées de 10 497 956 \$ en 2005 à 10 707 623 \$ en 2006, soit 2% d'augmentation.

En 2006, Aéroport de Québec a signé l'entente de modification de bail découlant de l'adoption par Transports Canada de la nouvelle politique des loyers des aéroports. Ainsi, le loyer payable à Transports Canada pour l'année 2006 se chiffre à 37 715 \$.

L'actif total passe de 28 169 932 \$ en 2005 à 40 632 835 \$ au 31 décembre 2006, soit une croissance de 31% entraînée principalement par les investissements en immobilisations, dont le projet de modernisation de l'aérogare. Les revenus provenant des frais d'améliorations aéroportuaires s'élèvent à 4 949 291 \$ par rapport à 4 312 006 \$ en 2005. Rappelons que ce sont ces frais qui permettent à Aéroport de Québec de procéder à la mise en œuvre de projets qui assurent le maintien et le développement des infrastructures aéroportuaires, afin de toujours offrir des services efficaces, sécuritaires et de qualité aux passagers.

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 2006 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 2006, 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 Laliberté Grant Thornton S.E.N.C.R.L.

Comptables agréés

Québec

Le 16 février 2007

Résultats de l'exercice terminé le 31 décembre 2006

	2006	2005
PRODUITS		
Atterrissage et aérogare	6 386 633 \$	6 438 731 \$
Concessions et locations	2 501 677	2 467 811
Stationnement	1 739 194	1 542 784
Recouvrements	546 482	520 676
Sûreté et sécurité	355 688	352 023
Intérêts	1 009 446	828 542
Amortissement des frais d'améliorations aéroportuaires reportés	741 589	475 978
Autres	19 065	15 041
	13 299 774	12 641 586
CHARGES		
Salaires et charges sociales	4 052 585	3 807 827
Frais d'exploitation	5 693 646	5 672 579
Amortissement des immobilisations	987 508	871 677
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(26 116)	(30 469)
Amortissement des frais reportés		176 342
	10 707 623	10 497 956
Excédent des produits par rapport aux charges avant autres produits	2 592 151	2 143 630
Autres produits		
Gain sur le règlement de la dette à long terme	1 287 540	
Gain sur la cession d'immobilisations		3 853
	1 287 540	3 853
EXCÉDENT DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES	3 879 691	2 147 483

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Évolution des actifs nets de l'exercice terminé le 31 décembre 2006

	2006			2005
	Investis en immobili- sations	Affectés d'origine interne (note 12)	Non affectés	Total
Solde au début	841 379 \$	8 484 246 \$	2 199 558 \$	11 525 183 \$
Excédent des produits par rapport aux charges	976 322		2 903 369	3 879 691
Investissements nets en immobilisations	345 327	(345 327)		
Solde à la fin	2 163 028	8 484 246	4 757 600	15 404 874

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Flux de trésorerie de l'exercice terminé le 31 décembre 2006

	2006	2005
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent des produits par rapport aux charges	3 879 691 \$	2 147 483 \$
Éléments hors caisse		
Gain sur le règlement de la dette à long terme	(1 287 540)	
Gain sur la cession d'immobilisations		(3 853)
Amortissement des immobilisations	987 508	871 677
Amortissement des frais reportés		176 342
Amortissement des frais d'améliorations aéroportuaires reportés	(741 589)	(475 978)
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(26 116)	(30 469)
Actif au titre des prestations constituées	(76 200)	
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 3)	382 967	304 013
Rentrées nettes de fonds	3 118 721	2 989 215
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Dépôts à terme	(8 025 895)	(12 570 844)
Encaissements de dépôts à terme	9 500 000	9 050 000
Encaissement de l'effet à recevoir	116 667	116 667
Immobilisations	(8 527 367)	(3 892 682)
Cession d'immobilisations		11 970
Sorties nettes de fonds	(6 936 595)	(7 284 889)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Encaissement des frais d'améliorations aéroportuaires reportés et rentrées nettes de fonds	4 949 291	4 393 381
Augmentation nette de l'encaisse	1 131 417	97 707
Encaisse au début	312 212	214 505
Encaisse à la fin	1 443 629	312 212

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Bilan au 31 décembre 2006

	2006	2005
ACTIF		
Actif à court terme		
Encaisse	1 443 629 \$	312 212 \$
Dépôts à terme (note 4)	800 000	3 000 000
Débiteurs (note 5)	2 220 397	1 533 145
Fournitures en inventaire, au coût	207 029	165 667
Frais payés d'avance	191 340	178 738
	4 862 395	5 189 762
Dépôts à terme (note 4)	12 651 989	11 926 094
Effet à recevoir (note 6)	2 926 388	3 043 055
Immobilisations (note 7)	20 115 863	8 011 021
Actif au titre des prestations constituées	76 200	
	40 632 835	28 169 932
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs (note 9)	7 031 314	1 400 421
Produits reportés	109 987	124 068
Dépôts de clients	412 239	230 029
Versements sur la dette à long terme		349 349
	7 553 540	2 103 867
Dette à long terme		1 048 047
Frais d'améliorations aéroportuaires reportés (note 10)	17 078 096	12 870 394
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 11)	596 325	622 441
	25 227 961	16 644 749
ACTIFS NETS		
Investis en immobilisations	2 163 028	841 379
Affectés en vertu d'affectations d'origine interne (note 12)	8 484 246	8 484 246
Non affectés	4 757 600	2 199 558
	15 404 874	11 525 183
	40 632 835	28 169 932

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Au nom du conseil,



Administrateur



Administrateur

Notes complémentaires au 31 décembre 2006

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 – CONVENTIONS COMPTABLES

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.

Amortissement

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 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 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.

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.

Frais d'améliorations aéroportuaires reportés

La société perçoit des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) des passagers en partance de l'Aéroport International Jean-Lesage. 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 reportés et amortis aux résultats au même rythme que les immobilisations corporelles acquises à l'aide de ces produits.

3 – INFORMATIONS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

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

	2006	2005
Débiteurs	(797 108) \$	24 456 \$
Fournitures en inventaire	(41 362)	22 509
Frais payés d'avance	(12 602)	24 750
Créditeurs	1 065 910	141 065
Produits reportés	(14 081)	54 233
Dépôts de clients	182 210	37 000
	382 967	304 013

4 – DÉPÔTS À TERME

	2006	2005
Court terme		
3,75% à 5,10%, échéant à différentes dates jusqu'en septembre 2007	800 000 \$	3 000 000 \$
Long terme		
3,05% à 4,53%, échéant à différentes dates jusqu'en août 2011	12 651 989	11 926 094
	13 451 989	14 926 094

5 – DÉBITEURS

	2006	2005
Comptes clients	1 236 527 \$	1 020 932 \$
Taxes à la consommation	529 858	47 303
Intérêts courus	303 057	303 743
Portion encaissable à court terme de l'effet à recevoir	116 667	116 667
Autres	34 288	44 500
	2 220 397	1 533 145

6 – EFFET À RECEVOIR

	2006	2005
Balance de prix de vente à recevoir de Nordtech Aérospatial (NTA) inc., garantie par un bâtiment, portant intérêt au taux d'un prêt hypothécaire résidentiel de 5 ans, majoré de 5,25% (9,70%), encaissable jusqu'en janvier 2033 par versements mensuels de 9 722 \$, suivis de 333 versements mensuels de 1 \$, échéant le 30 octobre 2060	3 043 055 \$	3 159 722 \$
Portion encaissable à court terme	116 667	116 667
	2 926 388	3 043 055

7 – IMMOBILISATIONS

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
Projets en cours	9 611 753		9 611 753
	23 951 228	3 835 365	20 115 863

2005	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
Bâtiments	652 910 \$	30 469 \$	622 441 \$
Améliorations locatives	2 293 640	342 584	1 951 056
Machinerie et équipement	1 596 374	551 088	1 045 286
Équipement informatique	400 798	248 371	152 427
Matériel roulant	3 160 784	1 446 088	1 714 696
Mobilier et agencements	256 196	229 257	26 939
Projets en cours	2 498 176		2 498 176
	10 858 878	2 847 857	8 011 021

8 – EMPRUNT BANCAIRE

L'emprunt bancaire, d'un montant autorisé de 2 000 000 \$, porte intérêt au taux préférentiel (5,0%) et est renégociable en 2007. Au 31 décembre 2006, l'emprunt bancaire était inutilisé. Au 31 décembre 2006, une lettre de garantie est émise au montant de 146 562 \$.

9 – CRÉDITEURS

	2006	2005
Comptes fournisseurs et charges à payer	2 249 756 \$	1 261 929 \$
Comptes à payer afférents aux immobilisations	4 564 983	
Salaires, vacances et avantages sociaux	216 575	138 492
	7 031 314	1 400 421

10 – FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES REPORTÉS

	2006	2005
FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES DISPONIBLES (EXCÉDENT DES IMMOBILISATIONS SUR LES FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES)		
Solde au début	7 519 317 \$	6 154 134 \$
Frais d'améliorations aéroportuaires de l'exercice	4 949 291	4 312 006
Montant alloué aux immobilisations	(12 747 022)	(2 946 823)
Solde à la fin	(278 414)	7 519 317

FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES NON AMORTIS AYANT SERVI AUX ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS

Solde au début	5 351 077	2 880 232
Acquisitions d'immobilisations	12 747 022	2 946 823
Amortissement de l'exercice	(741 589)	(475 978)
Solde à la fin	17 356 510	5 351 077
	17 078 096	12 870 394

11 – APPORTS REPORTÉS AFFÉRENTS AUX IMMOBILISATIONS

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

2005	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
Bâtiments	652 910 \$	30 469 \$	622 441 \$

12 – 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 au montant de 5 167 336 \$ et d’un gain sur cession d’immobilisations réalisé en 2003 au montant de 3 316 910 \$.

13 – 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 :

	2006	2005
Régime à prestations déterminées	174 459 \$	258 718 \$
Régime à cotisations déterminées	49 014	35 898
	223 473	294 616

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 :

	2006	2005
Juste valeur des actifs du régime	3 962 700 \$	2 273 200 \$
Obligations au titre des prestations constituées	3 362 900	1 942 500
Situation de capitalisation	599 800	330 700

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

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

	2006	2005
Taux d’actualisation	5,0	6,5
Taux de rendement prévu des actifs du régime	6,5	6,5
Taux de croissance de la rémunération	3,5	5,0

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

	2006	2005
Cotisations de l’employeur	250 659 \$	258 718 \$
Cotisations des salariés	67 109	69 388
Prestations versées	12 969	7 341

Au 31 décembre 2006, un actif, établi à cette date, de 76 200 \$ a été comptabilisé au titre de prestations constituées.

14 – 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, 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.

15 – 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 548 214 \$ en 2007, 574 217 \$ en 2008, 648 379 \$ en 2009, 690 780 \$ en 2010 et 753 254 \$ en 2011.

De plus, la société s’est engagée d’après des contrats de location et de services, échéant à différentes dates jusqu’en septembre 2011, à verser une somme de 133 832 \$. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s’élèvent à 62 471 \$ en 2007, 48 300 \$ en 2008, 17 546 \$ en 2009, 3 632 \$ en 2010 et 1 883 \$ en 2011.

16 – ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DU BILAN

La société procède à des travaux de réfection majeure de l’aérogare pour une somme estimée à 73 000 000 \$. À cette fin, elle est en voie de procéder à un financement de 60 000 000 \$ dont une somme de 15 000 000 \$ sera remboursée à même une subvention ; une subvention additionnelle de 15 000 000 \$ a été obtenue pour la réalisation de ces travaux.

Au 31 décembre 2006, la société a des engagements, en vertu de ces travaux, pour un total de 2 543 490 \$.



44

AÉROPORT DE QUÉBEC
CORPORATION AÉROPORTUAIRE DE QUÉBEC
AIRPORT COMMUNITY DEVELOPMENT BOARD

CANADA

C-FWRT

Conseil d'administration

En novembre 2000, Aéroport de Québec acceptait d'assumer la gestion, l'exploitation, le développement et l'entretien de l'aéroport international Jean-Lesage. Société à but non lucratif et sans capital-actions, tout excédent des produits est réinvesti dans les infrastructures de l'aéroport afin d'améliorer les services offerts aux voyageurs et aux transporteurs aériens.

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 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)

Au total, 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.

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 également l'objet d'une évaluation annuelle. Au cours des dernières années, cet examen n'a révélé aucun manquement important aux responsabilités qui lui incombent. L'ensemble des commentaires formulés par Transports Canada a par ailleurs fait l'objet de suivis adéquats, et ce, sans exception.

Pour voir à la saine conduite de ses affaires, en 2006 Aéroport de Québec s'est appuyée sur une équipe de 15 administrateurs dont 2 nouveaux membres. Unissant leur expertise et leurs compétences variées, ces personnes ont soutenu la direction dans l'exercice de ses responsabilités.



M. Gaëtan Gagné
Président du conseil
Président du comité exécutif



M. André Lemieux
Vice-président du conseil
Membre du comité exécutif



M. Pascal Bélanger
Président
et chef de l'exploitation*
Membre du comité exécutif
** Nommé le 15 mars 2007*



M^{me} Louise Gingras
Secrétaire et trésorier
Membre du comité exécutif



M. Michel Cadrin
Administrateur
Membre du comité exécutif

Membres au 31 décembre 2006

M^{me} France Bilodeau¹, FICA, FSA, CFA
Vice-présidente principale
Groupe-conseil Aon inc.
Désignée par Transports Canada

M. Guy Boulanger², FCA
Président
Auberge La Pignoronde
Président du comité de vérification
Désigné par la Ville de Québec

M^e Michel Boulianne³
Boulianne Morin
Désigné par la Ville de Québec

M. Michel Cadrin*⁴
Président
Groupe Michel Cadrin
Désigné par Transports Canada

M. Jacques Champagne², CA
Désigné par Transports Québec

M^{me} Suzanne Delisle², CA, ASC
Directrice Finances et administration
Gestion Sovar inc.
Désignée par la Chambre de commerce
des entrepreneurs de Québec

M. Yvan-Miville Des Chênes³
Président du comité de l'environnement
Désigné par la Chambre de commerce
de Québec

M. Stéphane Desmeules¹
Directeur du développement régional
Fondation du CHUQ
Désigné par la Ville 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^{1,4}
Directrice générale
Autobus Etchemin inc.
Secrétaire et trésorier
Désignée par la Chambre de commerce de Lévis

M. Roger Gravel¹
SCFP
Président du comité des ressources humaines
Désigné par le conseil d'administration d'Aéroport de Québec inc.

M. Marcel Jobin***⁵, CM, CQ, CD
Administrateur de sociétés
Président du comité de construction
Désigné par la Ville de Lévis

M. André Lemieux^{3,4} FCA
Associé directeur
Lemieux Nolet Comptables agréés
Vice-président du conseil
Désigné par la Ville de Lévis

M. Paul Pelletier^{1,2}
Président-directeur général
CAA Québec
Désigné par le conseil d'administration d'Aéroport de Québec inc.

* Membre nommé administrateur en octobre 2006

** Membre d'office de tous les comités

*** Membre nommé administrateur en juin 2006

1 Comité des ressources humaines

2 Comité de vérification

3 Comité de l'environnement

4 Comité exécutif

5 Comité de construction

Comités

Le conseil d'administration s'appuie sur le travail de cinq comités actifs en matière de gestion administrative, financière, humaine, environnementale et de projet : le comité exécutif, le comité de vérification, le comité de l'environnement, le comité des ressources humaines et le comité de construction. Ces derniers agissent conformément aux décisions du conseil d'administration et s'assurent que l'organisation réponde à ses obligations légales et fiscales dans la gestion quotidienne des activités.

En 2006, le conseil a assuré la relance des activités du comité des ressources humaines. Il a également vu à la mise sur pied d'un comité de construction qui intervient dans la prise de décision concernant l'échéancier, les coûts et la programmation liés au projet de modernisation de l'aérogare. Le comité s'assure du respect des objectifs budgétaires et d'échéancier par des interventions ponctuelles suivies de recommandations s'il y a lieu d'apporter des ajustements de nature à favoriser l'atteinte des objectifs.

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 fortement contribué à l'avancement du dossier du financement du projet, en consolidant leurs actions vers la mobilisation des gouvernements. C'est ainsi qu'au début de 2006, à la suite de nombreux échanges et des efforts concertés, les gouvernements provincial et fédéral ont annoncé leur contribution financière totalisant 30 millions \$, soit 15 millions \$ chacun.

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 2006.

CONTRATS EXCÉDANT 92 000 \$

Tous les contrats excédant 92 000 \$ accordés au cours de l'année 2006 l'ont été par un processus d'appel d'offres public, en conformité avec les principes d'imputabilité d'Aéroport de Québec, à l'exception des contrats listés ci-dessous :

Aon 241 326 \$	Assurance chantier	Dans la mesure où le dossier d'assurances est géré à l'échelle nationale, et compte tenu de son expertise aéroportuaire, Aon a procédé directement par appel d'offres aux assureurs ayant la capacité de répondre à nos besoins.
GE Capital (2 soumissionnaires) 194 000 \$	Location de roulottes	Étant donné qu'il n'existe que deux fournisseurs, nous avons procédé directement par invitation.
Construction et Pavage Portneuf (3 soumissionnaires) 265 000 \$	Relocalisation de la guérite de sécurité A-32	Nous avons procédé par invitation compte tenu de l'urgence d'exécuter les travaux avant l'hiver, et pour assurer la sécurité des mouvements d'aéronefs au secteur nord.
Construction et Pavage Portneuf (2 soumissionnaires) 155 000 \$	Stationnement additionnel	À la suite de l'augmentation des services aériens pour la période d'hiver 2006-2007, l'ajout d'espaces de stationnement était urgent; nous avons donc procédé par invitation.

RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS ET DES DIRIGEANTS

Compensation des administrateurs (honoraires annuels)

Président du conseil	15 000 \$
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 des 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 2006

	Compensation régulière	Compensation liée au projet d'aérogare
M ^{me} Louise Amiot*	37 250 \$	15 000 \$
M ^{me} France Bilodeau	6 500 \$	–
M. Guy Boulanger	19 875 \$	–
M. Michel Boulianne	8 000 \$	–
M. Michel Cadrin	2 750 \$	500 \$
M. Jacques Champagne	12 250 \$	–
M ^{me} Suzanne Delisle	12 250 \$	–
M. Yvan-Miville Des Chênes	13 250 \$	–
M. Stéphane Desmeules	8 500 \$	–
M. Gaëtan Gagné, président du conseil	86 625 \$	24 000 \$
M ^{me} Louise Gingras, secrétaire et trésorière	32 500 \$	1 000 \$
M. Roger Gravel	12 500 \$	–
M. Marcel Jobin	3 750 \$	38 750 \$
M. André Lemieux, vice-président du conseil	38 000 \$	1 500 \$
M. Paul Pelletier	9 250 \$	–

* Le mandat de M^{me} Amiot, membre des comités exécutif et de construction, a pris fin le 31 octobre 2006

DIRIGEANTS

Le groupe de dirigeants d'Aéroport de Québec, composé initialement du directeur général, du directeur de l'exploitation et du directeur du développement, et auquel se sont adjoints en cours d'année le directeur du développement immobilier et le directeur des finances, a touché une rémunération pour l'exercice terminé au 31 décembre 2006 de 331 062 \$, incluant une allocation de départ.