



# LE PASSAGER AVANT TOUT

Rapport annuel 2008

Bienvenue  
Welcome  
Bienvenidos  
歡迎 / 欢迎  
أهلاً وسهلاً  
Добро пожаловать  
ようこそ

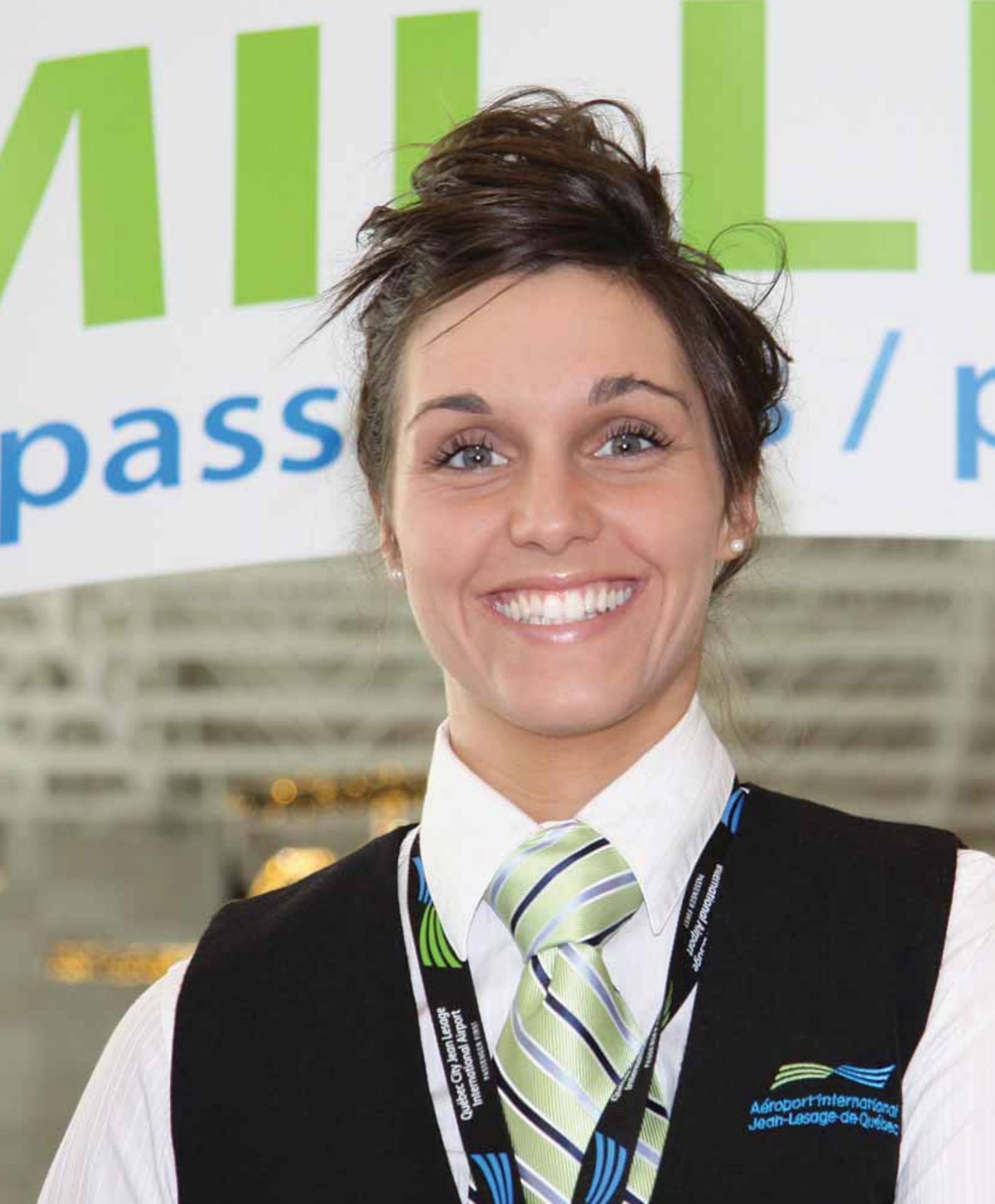
*Aéroport international  
Jean-Lesage de Québec*





Introduction	2
La force d'une vision	4
La force d'une équipe	8
La force du rassemblement	14
La force des résultats	24
La force d'une organisation	28
Le conseil d'administration	40
La force de contribuer	50
Rapport des vérificateurs et états financiers vérifiés 2008	54





pass

Québec City Jean Lesage  
International Airport  
AÉROPORT INTERNATIONAL

AÉROPORT INTERNATIONAL  
JEAN LESAGE DE QUÉBEC

Aéroport International  
Jean-Lesage de Québec

# Le rapport annuel 2008 est le reflet d'une année remarquable, voire d'une année historique.

Si nous avons atteint de tels résultats c'est grâce à tous ceux qui ont contribué à faire de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec ce qu'il est devenu – un endroit de qualité exceptionnelle où nous perpétons la tradition du voyage et de la découverte qui caractérise si bien la ville de Québec.

De nombreux acteurs nous ont permis d'atteindre des sommets inégalés. Nous remercions :

- **notre conseil d'administration**
- **nos employés**
- **nos clients, dont les voyageurs et les transporteurs aériens**

- **nos partenaires d'affaires**
- **les gouvernements fédéral et provincial**
- **nos locataires, concessionnaires et autres collaborateurs, notamment les membres du comité consultatif communautaire**

Dans la poursuite de nos objectifs, nous nous engageons plus que jamais à favoriser le rassemblement humain, pour le bien de notre organisation, de notre communauté et, ultimement, du monde entier.





# LA FORCE D'UNE VISION

## Message du président du conseil

Il y a déjà huit ans, nous nous étions embarqués dans une aventure pour la moins vertigineuse. Mais nous avions toujours comme destination de développer un aéroport digne d'une ville du patrimoine mondial et qui changerait la façon dont les gens voyageraient. Nous avions une vision et nous étions confiants que celle-ci nous mènerait loin. Aujourd'hui, nos actions quotidiennes sont le reflet de celle-ci : « **le passager avant tout** ».

À l'époque, nous savions qu'il y avait un écart immense entre l'offre de services et les besoins, et ce, tant au niveau des liaisons aériennes que des infrastructures et des services aéroportuaires. Outre la grande nécessité de répondre à ces impératifs, nous nous étions aussi penchés sur l'étendue du rôle que l'aéroport devrait jouer dans la région. Cette réflexion nous a amené à réinventer l'environnement aéroportuaire que nous connaissions et mettre en place des processus et des systèmes qui créeraient un environnement sécuritaire, efficace et de grande qualité. Nous étions aussi soucieux d'apporter des solutions viables et durables afin de contribuer au développement économique, social et environnemental de notre région. Sur ces prémisses, notre planification s'est amorcée, mais durant une période où les événements sur la scène internationale se succédaient et comportaient leur lot de conséquences sur nos activités quotidiennes et nos plans à long terme.

Si nous sommes en mesure aujourd'hui de vous faire état de réalisations très évidentes, c'est grâce à la longue liste de collaborateurs sur qui nous avons pu compter. Nous souhaitons profiter de cette tribune pour rendre hommage aux personnes qui ont fait en sorte que nous nous retrouvons à une étape pour la moins enviable en termes de réussite et surtout d'avenir.

Le projet de modernisation de l'aérogare est sans aucun doute l'élément le plus marquant de 2008, mais aussi de l'histoire de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec. La réalisation de ce projet d'envergure a insufflé à notre organisation et notre région un vent de dynamisme.

Dès nos premières démarches, nous avons su mobiliser les différents intervenants et gagner la confiance de la population afin de redéfinir, peu à peu, notre image au sein de notre communauté. Nos actions ont été le fruit d'une rare concertation où nos partenaires ont reconnu ensemble que la modernisation de l'aérogare constituait une priorité indispensable pour positionner Québec en tant que ville moderne, dynamique et accueillante aux visiteurs comme aux investisseurs.

Nul doute que le vaste mouvement d'appui qui en a découlé, nous a permis d'obtenir la contribution des gouvernements du Canada et du Québec, lesquels ont subventionné le projet de modernisation de l'aérogare à hauteur de 15 millions \$ chacun.

Avec les ressources financières pour poursuivre notre lancée, nous avons tout mis en œuvre avec la collaboration de gens passionnés, expérimentés dans des domaines variés et dévoués entièrement à la tâche qui se dessinait devant nous. Entre autres, ce parcours a été rendu possible grâce à l'implication et la collaboration des membres du conseil d'administration qui ont appuyé des stratégies visant des objectifs de croissance et de performance, tout en prévoyant les outils nécessaires à leur atteinte. Avant de poursuivre, nous devons au nom de toute l'équipe, souligner la contribution d'un membre en particulier. M. Guy Boulanger est décédé avant la fin de l'année. Il siégeait au conseil d'administration depuis 1996 et a d'ailleurs été parmi les premiers membres, qui ont notamment négocié les termes de l'entente du transfert avec Transports Canada. Caractérisé, entre autres, par sa grande rigueur dans la gestion des finances, à titre de président du comité de vérification, et des nombreux dossiers dans lesquels il a été interpellé, M. Boulanger a été un collaborateur de premier ordre au fil des années.

Pour épauler le conseil d'administration et ultimement mettre en œuvre les plans déterminés, l'équipe de direction a été d'un soutien incontestable. Ils ont par ailleurs pu compter sur une équipe d'employés tout autant unie à élever l'aéroport au statut mérité. D'ailleurs, ce sont ces gens qui, à chaque jour, relèvent les défis et assurent à nos clients une expérience exceptionnelle et de grande qualité.

Le résultat est clair : un aéroport qui est devenu une source de fierté pour la région et qui offre à Québec une vitrine sur le monde pour favoriser son développement au cours des années à venir. Plus que cela même, les services, les systèmes et les processus mis de l'avant nous permettent de jouer un rôle de leader dans la grande région de Québec et d'attirer l'intérêt et la reconnaissance de différents joueurs clés à l'échelle internationale.

De plus, l'accroissement important des vols, du niveau de services offerts, de la qualité des installations et des équipements, le tout dans un cadre hautement sécuritaire et efficace, n'aurait pu être réalisé à un moment plus opportun de l'histoire puisque nous dotons Québec d'une infrastructure essentielle en vue d'accueillir le monde entier pour célébrer son 400<sup>e</sup> anniversaire.

Il s'agissait d'une grande valeur ajoutée pour la région et les retombées économiques, sociales et touristiques des nombreux événements tenus au cours de l'année ont accentué de façon importante le dynamisme de la région. L'aéroport est fier d'avoir pu y contribuer.

Lorsque nous nous retrouvons dans l'enceinte de cette nouvelle aérogare performante, efficiente, avant-gardiste et que nous observons ce que nous avons réalisé en si peu de temps, nous avons un grand sentiment de fierté :

- Une fierté d'avoir œuvré avec une équipe professionnelle dévouée et passionnée
- Une fierté pour l'ensemble de l'œuvre réalisée
- Une fierté d'avoir contribué au succès

Aujourd'hui, la construction de la nouvelle aérogare est reconnue comme une des plus grandes réussites de la région en termes d'infrastructures certes, mais aussi en termes de la gestion du projet, lequel a été livré à l'intérieur du budget, de l'échéancier et bien au-delà du programme espéré. La modernisation réussie de l'aérogare est un des éléments importants qui positionne Québec en tant que ville de choix pour y vivre et à découvrir.

Pour continuer vers une contribution accrue et atteindre de nouveaux sommets, servir de plus en plus de passagers dans un environnement toujours au-devant des besoins, l'aéroport devra continuer à se fixer de grands objectifs et réinvestir ses ressources.

D'ailleurs, c'est grâce à la gestion rigoureuse qui a toujours caractérisé notre démarche, que les résultats financiers que nous avons atteints à nouveau permettront de poursuivre les plans établis, que ce soit en termes de développement d'infrastructures ou de services. En effet, l'exercice se termine avec un excédent total des produits par rapport aux charges de 9 589 317 \$, soit une augmentation de 10,5 % comparativement à l'année précédente.

Malgré les défis que nous impose le contexte économique mondial actuel, les perspectives de croissance demeurent positives à terme. Depuis 20 ans, le trafic international a crû en moyenne de 4,8 % annuellement, et ce, malgré deux récessions mondiales majeures, des actes terroristes, la crise financière de l'Asie en 1997, le SRAS en 2003, et deux guerres dans le golfe Persique. Elle continuera sur cette voie puisque, fondamentalement, les communautés à travers le monde auront toujours besoin de voyager.

L'avenir de l'aéroport dépend en grande partie de notre succès dans un environnement en constante évolution directement touché par les événements à l'échelle mondiale.

Ainsi, de nombreux projets représentant plus de 100 millions de dollars d'investissements additionnels sont sur la table pour continuer à mieux répondre aux besoins des voyageurs, dont l'agrandissement des arrivées internationales, un centre de prédédouanement américain, un stationnement étagé, un centre de dégivrage et un hôtel. La collaboration accrue des différents intervenants de Québec sera nécessaire à la poursuite de ces objectifs de croissance.

Nous sommes confiants qu'avec la même rigueur et le même entrepreneurship qui ont toujours caractérisé notre organisation, l'Aéroport continuera à jouer ce rôle important. Surtout, nous sommes confiants qu'avec l'équipe en place aujourd'hui nous atteindrons nos buts pour des années à venir.

Nous tenons à remercier de tout cœur les voyageurs de plus en plus nombreux à utiliser notre aéroport et un merci tout spécial à toute l'équipe pour la qualité du travail accompli.



Gaëtan Gagné, LLIF, C. Dir.  
Président du conseil



# LA FORCE D'UNE ÉQUIPE

## Message du président et chef de l'exploitation

L'Aéroport international Jean-Lesage de Québec est le reflet de sa communauté et, de nos origines à ce jour, il se doit de répondre au besoin essentiel qu'ont les êtres humains de communiquer, de partager et de se rassembler. Aujourd'hui, il joue ce rôle de mieux en mieux, grâce à des services aériens et aéroportuaires améliorés, ainsi qu'une infrastructure moderne, accueillante et performante. De plus, la nouvelle aérogare permet enfin d'apprécier les caractéristiques de la grande région de Québec dès son seuil franchi.

Il s'agit sans contredit d'accomplissements majeurs qui caractérisent l'année 2008, tant pour nous à l'Aéroport que pour la ville de Québec.

Notre mission au quotidien est de poursuivre l'exploitation des services aéroportuaires de façon sécuritaire et efficace, ainsi que de mettre en place une gamme complète de services aériens répondant aux besoins des voyageurs de la communauté de Québec, de l'Est de la province et des visiteurs du monde entier. En permettant aux populations que nous desservons de se déplacer à travers le monde en plus de rendre notre région accessible à de nombreux visiteurs internationaux, nous contribuons ultimement au développement socio-économique de notre région.

Qui plus est, en le faisant avec des services exceptionnels dans un environnement efficient, innovateur et de grand confort, nous devenons un leader dans notre domaine et au sein de notre communauté.

Les voyages nous transforment et nous font découvrir les beautés et les cultures d'ailleurs.

Bien souvent, ces expériences mémorables débutent à l'aéroport qui, dès le premier coup d'œil, doit inspirer confiance, sécurité, confort et efficacité.

Animés de cette volonté d'offrir à nos voyageurs une expérience unique, nous avons décidé de miser sur des infrastructures de pointe, modernes et intégrant les meilleures technologies, concepts et ambiances.

L'aérogare est imprégnée de nos découvertes. Elle est avant tout à l'image et à la hauteur de la réputation de Québec : accueillante, dynamique et ouverte sur le monde.

Si nous avons été en mesure de livrer une infrastructure de cette envergure et de cette qualité et, qu'aujourd'hui, nous réussissons à faire transparaître nos valeurs dans tout ce que nous entreprenons, c'est en grande partie dû à notre vision, notre plan d'action et, surtout, une équipe hors pair.

En effet, nous étions guidés par une vision qui sous tend chacune de nos décisions et qui fait en sorte que nous livrons quotidiennement des services qui respectent un standard élevé de satisfaction et de fiabilité.

Cette vision nous a été proposée il y a quelques années par une personne qui a influencé le cours de l'histoire de l'Aéroport. Il s'agit du président du conseil, M. Gaëtan Gagné. Pour ce dernier, la clé du succès était de créer un environnement et des services qui répondraient aux besoins et aux attentes du passager avant tout. Nos réalisations sont aujourd'hui le résultat de cette vision, porteuse d'avenir.

Notre équipe entière a accueilli celle-ci avec enthousiasme et, aujourd'hui, la fait vivre à chaque jour, pour chaque passager. Nous nous sommes donc concentrés à créer un environnement qui ferait en sorte que l'expérience aéroportuaire serait élevée à un niveau non égalé.

En outre, notre plan d'action nous a permis de naviguer vers l'atteinte de cette vision. Endossées par notre conseil d'administration, les stratégies mises de l'avant nous ont donné le cadre à l'intérieur duquel notre plan et nos actions ont été soigneusement élaborés. Les membres du conseil nous ont dotés de la direction et des outils nécessaires pour livrer des résultats exceptionnels. Le plan d'action nous a aussi permis de bien diriger nos interventions tout en étant assez souple pour que nous puissions ajuster notre route selon les conditions et l'environnement dans lesquels nous avons évolué.

Aujourd'hui, soit près d'un an après l'inauguration de l'aérogare, nous sommes fiers d'avoir réussi à transposer concrètement les bases de notre philosophie. Vous pourrez constater au fil de ce rapport, que notre orientation passager, notre souci du détail, nos standards élevés, la qualité de nos services et de nos installations font notre marque de commerce et notre fierté!

À la fin, la clé de toute stratégie, de tout plan et de toute décision repose sur un élément : les personnes qui la mettent en œuvre et qui lui donne vie de façon quotidienne.

À ce titre, notre équipe entière s'est résolument engagée dans la voie de la performance et du dépassement. Celle-ci a fait en sorte que nous vous présentons un rapport annuel 2008 des plus concluants. Ensemble, nous avons relevé les défis avec détermination et passion.

Ainsi, mon message n'est qu'un témoignage de ce travail d'équipe qui nous permet de continuer à viser les plus hauts sommets. Les résultats et les accomplissements atteints sont le reflet incontestable de cette motivation à faire de l'Aéroport un levier majeur de croissance et de vitalité pour Québec.

Je dois reconnaître le *timing* extraordinaire de nos actions en 2008. En effet, l'ouverture de la nouvelle aérogare a permis d'accroître la capacité d'accueil de nos installations et de bonifier les services offerts aux voyageurs en augmentant le nombre de transporteurs aériens, de destinations desservies et la fréquence des vols par destination. Toute cette croissance a contribué à l'atteinte d'un achalandage record de même qu'au rayonnement et à la vitalité de la région, particulièrement dans la perspective des événements d'envergure entourant les célébrations du 400<sup>e</sup>.

Le projet a ainsi représenté un investissement porteur entraînant des retombées économiques significatives en termes d'emplois, de revenus et de recettes fiscales. En effet, le développement et la bonification des services ont stimulé aussi la demande de biens et services de divers secteurs d'activités à l'aéroport.

Tous ces éléments, combinés à notre engagement en tant qu'organisation à assurer une gestion saine et responsable, nous permettent de satisfaire l'ensemble des besoins afin d'obtenir la loyauté, l'engagement et l'appui de nos passagers et de toutes nos parties prenantes.

La réalisation du projet de modernisation de l'aérogare nous a non seulement doté d'infrastructures en mesure d'accueillir un plus grand nombre de passagers avec des services de qualité, mais nous a aussi positionné avantageusement afin d'attirer et de retenir les transporteurs aériens.

Fondamentalement, ce sont les liaisons aériennes offertes par ces derniers qui font que nous sommes en mesure d'assurer les déplacements d'agrément, d'affaires et touristiques des voyageurs d'ici et d'ailleurs, mais aussi de favoriser les échanges et les activités socio-économiques permettant aux entreprises d'atteindre leurs objectifs commerciaux.

S'il est vrai que les passagers doivent être au rendez-vous, il en est tout autant pour les transporteurs aériens. Sans cette dynamique positive de l'offre et de la demande, l'aéroport peut difficilement remplir sa mission.

C'est pourquoi tout au long du projet de modernisation de l'aérogare, nous avons établi un processus de consultation et de collaboration avec les transporteurs aériens afin de voir à l'aménagement d'installations répondant aux besoins spécifiques à leur exploitation. Tous les services, les systèmes et les processus mis en place ont tenu compte des particularités propres à leurs activités avec un souci également de contribuer à réduire les coûts d'exploitation.

Nous pouvons affirmer avoir atteint cet objectif. D'ailleurs, nous avons réussi à consolider les services déjà en place, améliorer les fréquences sur certaines routes et voir à l'ajout de quatre nouveaux transporteurs. Grâce à l'amélioration continue de l'offre à l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec, nous continuons à placer le passager avant tout.

Tout comme les services mis en place par les transporteurs aériens favorisent la région de Québec, il en est de même pour les régions. À preuve, le transporteur nolisé Sunwing a instauré des vols vers le Sud au départ de Bagotville, fort du succès qu'il connaît à l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec. Lorsqu'un transporteur aérien envisage l'établissement de services dans une ville donnée, il est toujours intéressant d'évaluer le potentiel des marchés qui se situent en périphérie de l'aéroport et qui permettent d'augmenter le réseau de passagers qu'il pourra atteindre. La clé du succès de Québec passe donc indéniablement par la prospérité des régions et vice-versa.

Au terme d'une année caractérisée par une croissance incontestable et historique, nous voyons une opportunité de continuer à inventer l'avenir et à assurer le développement de nos forces, nos ressources et notre aéroport.

Nous poursuivons notre route vers l'établissement de principes directeurs sur le plan de la responsabilité sociale, afin de multiplier notre impact et créer une valeur ajoutée pour toutes nos parties prenantes.

Afin de prendre une place de leader dans notre communauté et engendrer un vrai changement, notre promesse est de poursuivre le développement de services aériens et aéroportuaires de grande qualité, avec la même passion, innovation et quête d'excellence qui nous caractérisent. C'est de cette façon que nous pourrons ainsi maintenir la viabilité et la pérennité de notre organisation et contribuer au développement économique de la grande région de Québec. Ultiment, notre responsabilité sociale doit être de poursuivre nos activités de la bonne façon et pour les bonnes raisons, soit en répondant aux attentes les plus élevées et offrir des services qui auront un impact des plus positifs sur notre organisation, notre communauté et, par conséquent, sur le monde entier.



Pascal Bélanger, C. Dir.  
Président et chef de l'exploitation



Enregistrement

Check-In

ENTRÉE

ENTRANCE

Arrivés vols intérieurs  
flights domestics

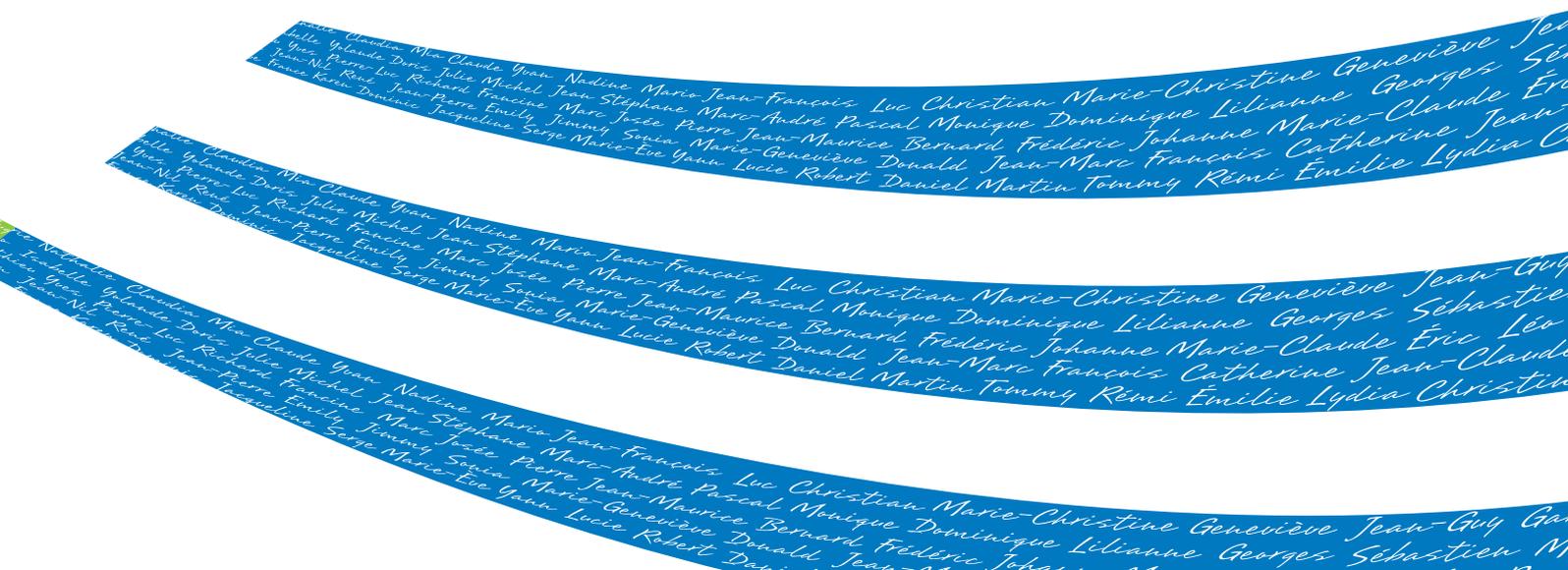


Depuis quelques années déjà notre approche nous permet de mettre en œuvre quantité de solutions proposées par nos équipes, afin de bonifier nos façons de faire et toujours viser l'amélioration continue de nos installations et de nos services. Cela est particulièrement vrai en 2008, comme en témoigne les quelques exemples suivants :

- Nouveaux outils de travail mis de l'avant en vue de faire rapport sur les résultats financiers de façon plus claire et précise;
- Amélioration des techniques et des délais nécessaires au déneigement et à l'entretien des pistes;
- Optimisation des véhicules et des équipements afin d'accroître la productivité des services d'entretien, tout en diminuant les coûts;

- Amélioration du système de communication en situation d'urgence;
- Restructuration du réseau des technologies afin de simplifier les procédures et accroître le rendement des systèmes et la qualité des informations;

Le résultat de ces initiatives nous mène invariablement à l'atteinte de nos objectifs et à un haut degré de succès collectif.





QUALITÉ RIGUEUR EFFICACITÉ  
TRAVAIL D'ÉQUIPE LEADERSHIP SERVICE  
**TRAVAIL D'ÉQUIPE**  
EFFICACITÉ LEADERSHIP SERVICE QUALITÉ RIGUEUR EFFICACITÉ  
TRAVAIL D'ÉQUIPE LEADERSHIP SERVICE



## NOS PARTIES PRENANTES

Afin de conférer à nos services un standard élevé de satisfaction et de fiabilité dans un environnement aéroportuaire où de nombreux partenaires offrent, tout comme nous, des services directs aux passagers, nous devons agir avec leadership afin de leur transmettre notre passion.

Pour nous, le maintien de bonnes relations avec ce réseau de collaborateurs est donc fort important afin d'offrir à nos passagers une gamme étendue de services et une expérience aéroportuaire de première classe. C'est pourquoi nous saisissons toutes les occasions pour consulter et échanger avec ceux-ci sur des dossiers et des expériences d'intérêt commun, dans le but de trouver les solutions les plus appropriées pour améliorer l'ensemble des systèmes, des processus et des services.

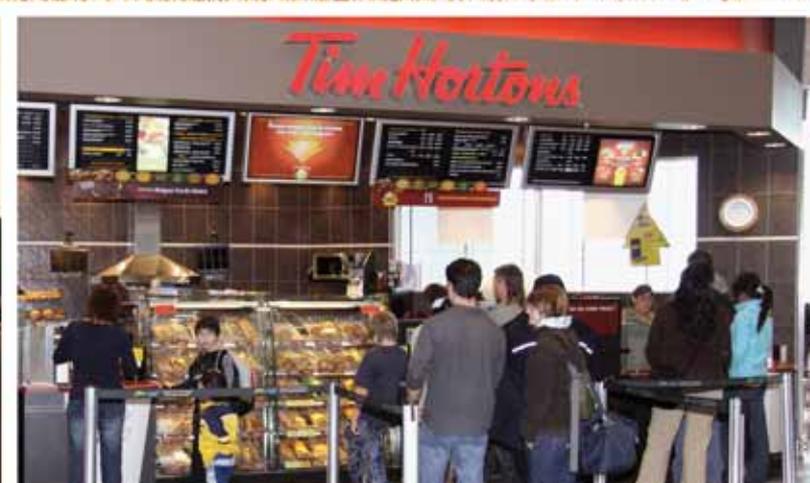
Nous favorisons aussi cette démarche de consultation au sein de la communauté, auprès de partenaires d'affaires qui ont également un rôle à jouer sur le plan de la croissance économique et sociale de notre région. En effet, nous travaillons de façon régulière avec plusieurs intervenants dont l'Office du tourisme, le Centre des congrès, les établissements hôteliers et de villégiature, les agences de voyages, le Port de Québec, les chambres de commerce, ainsi que diverses agences gouvernementales.

Grâce à ces partenariats, nous arrivons à multiplier l'impact de nos efforts et à atteindre nos objectifs de croissance individuels et collectifs, tout en assurant le développement et le rayonnement de Québec.

Il en est tout autant de nos locataires établis sur le site aéroportuaire. Bénéficiant de l'augmentation des services et de l'achalandage, l'accroissement de leurs propres activités ne fait que contribuer au rayonnement de l'aéroport et de la région.







## NOS PASSAGERS

Pour nous, le temps passé à l'aéroport fait partie intégrante d'un voyage et cette expérience se doit d'être des plus agréables, confortables et efficaces.

En 2008, nous avons tenté d'inculquer notre vision du passager avant tout à l'intérieur de notre environnement de travail pour promouvoir et alimenter l'excellence. C'est pourquoi nous avons concentré tous nos efforts, dès l'ouverture de la nouvelle aérogare, à donner un service client de qualité, avec constance et promptitude.

De plus, à chaque jour, nous avons l'opportunité de constater l'importance de nos services afin de répondre aux besoins de nos clients, notamment :

- Le hall d'enregistrement spacieux avec équipements automatisés
- Le comptoir d'accueil et d'information
- Le service de vestiaire
- Le restaurant situé du côté public avec vue sur les pistes
- Le point de fouille hautement fonctionnel
- Le centre d'affaires public avec accès Internet sans-fil gratuit et ordinateurs
- L'aire de jeux pour enfants
- L'espace privé pour l'allaitement et le repos
- Le salon VIP pour voyageurs fréquents
- Le restaurant et le bar du côté de la salle des départs
- Les boutiques multiservices et hors-taxes

En plus de travailler diligemment à offrir des services qui attirent de plus en plus de passagers à l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec, nous poursuivons nos efforts pour assurer la mise en place de services aériens qui répondent aux besoins des voyageurs et favoriseront un achalandage croissant.

Les passagers sont au cœur de nos actions et guident nos stratégies et notre développement. En répondant « présents » et en choisissant nos installations, ils participent en outre à notre croissance en stimulant la compétition et en favorisant, à terme, de meilleurs services à meilleurs coûts.

D'ailleurs, c'est grâce à l'ajout de transporteurs aériens et de destinations que nous avons réussi à accroître le trafic de passagers à un niveau historique.

La carte des destinations maintenant offerte témoigne d'ailleurs de cette croissance des services.



# DESTINATIONS DESSERVIES SANS ESCALE





Paris Charles-de-Gaulle

Paris Orly



01

# LA FORCE DES RÉSULTATS

## Faits saillants 2008

La livraison de la nouvelle aérogare a été sans conteste l'événement marquant de l'année 2008. Réalisé en un temps record, le nouveau bâtiment ultra moderne répond pleinement aux besoins des passagers : efficacité, convivialité et expérience exceptionnelle sont au rendez-vous.

Au cours de l'année 2008, quatre transporteurs ont établi de nouvelles liaisons, soit :

- Corsair vers Paris-Orly
- Westjet vers Toronto
- United vers Chicago
- Porter vers Toronto centre-ville et Halifax

De plus, les transporteurs aériens qui offraient déjà des services ont ajusté leur offre afin de répondre à la demande accrue, soit Air Canada Jazz vers Montréal et Toronto, Continental vers New York, Northwest vers Détroit, ainsi que Sunwing, Canjet, Aéromexico et Air Transat vers de nombreuses destinations des Caraïbes et du Mexique. Continental a aussi ramené son service saisonnier sur Cleveland.

Avec l'ouverture de nouvelles installations et la croissance des services, l'Aéroport a connu une hausse importante du trafic de passagers dépassant le cap du million.

L'année 2008 a aussi été marquée par les Fêtes du 400<sup>e</sup> anniversaire de la ville de Québec. De nombreux événements d'envergure internationale ont eu lieu au cours de l'année entraînant un impact positif sur l'achalandage à l'Aéroport, dont deux qui ont nécessité la mise en place d'une importante logistique et de moyens de sécurité exceptionnels :

- Le Spectacle aérien international de Québec, organisé par la Fondation Maurice Tanquay, a connu un succès retentissant avec des prestations de qualité supérieure qui ont attiré une foule record.
- En octobre, le Sommet de la Francophonie a réuni à Québec de nombreux chefs d'État provenant de plusieurs pays à travers le monde.



QUALITÉ RIGUEUR EFFICACITÉ  
TRAVAIL D'ÉQUIPE LEADERSHIP SERVICE  
QUALITÉ RIGUEUR SERVICE  
EFFICACITÉ LEADERSHIP  
SERVICE QUALITÉ RIGUEUR EFFICACITÉ  
TRAVAIL D'ÉQUIPE LEADERSHIP SERVICE

# LEADERSHIP





# LA FORCE D'UNE ORGANISATION

## PLANIFICATION STRATÉGIQUE

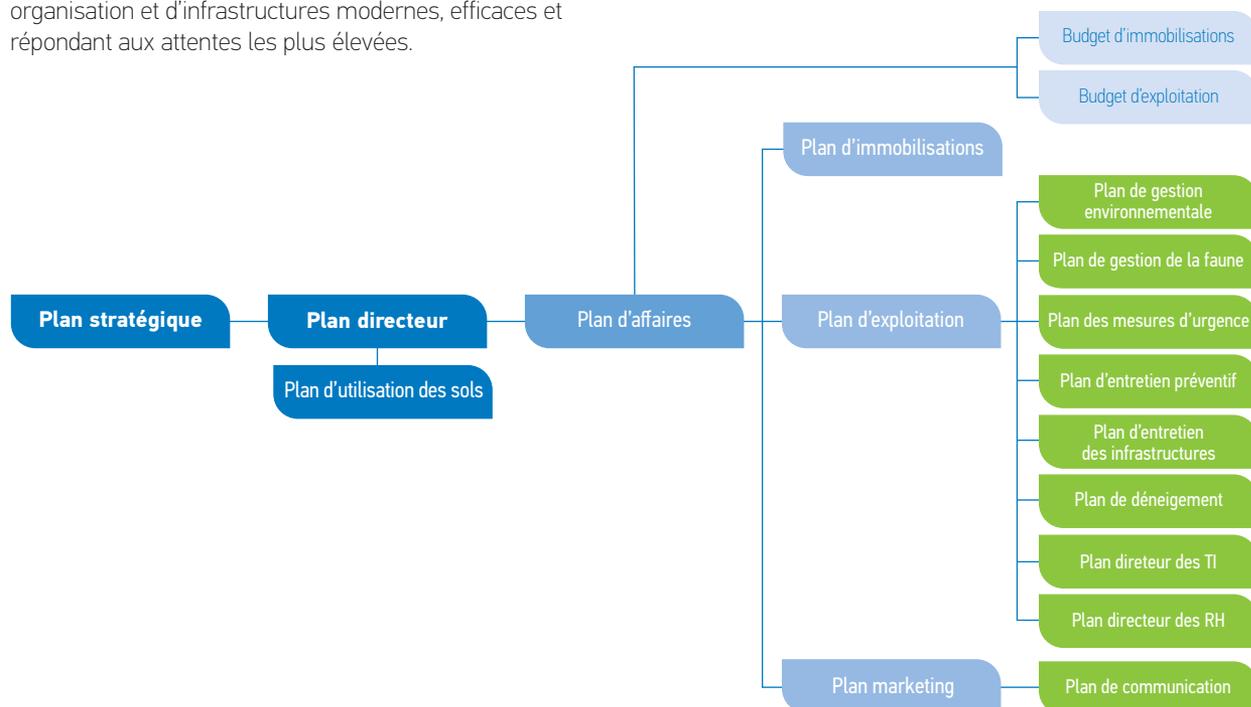
Depuis ses débuts, l'industrie de l'aviation se renouvelle de façon perpétuelle face aux changements sociologiques, économiques et géopolitiques, de même que réglementaires, et ce, afin de toujours être en mesure de poursuivre son rôle clé dans le développement des sociétés à travers le monde. La stratégie de notre organisation doit s'inspirer de l'industrie dans laquelle elle évolue et apporter des solutions durables qui nous permettent à la fois de favoriser le rassemblement des personnes et de naviguer de mieux en mieux vers l'accomplissement de nos buts et objectifs. Tout comme notre industrie, cette stratégie doit se transformer et s'adapter aux changements, et nous permettre de faire face aux défis avec résilience.

La stratégie d'affaires d'Aéroport de Québec est basée sur la prémisse que la demande pour les services aériens de la région de Québec est en croissance continue et que pour y répondre, nous devons nous doter d'une organisation et d'infrastructures modernes, efficaces et répondant aux attentes les plus élevées.

Le contexte économique actuel, ainsi que d'autres facteurs comme les fluctuations du prix du pétrole, pourrait avoir un impact négatif sur le trafic aérien et sur la santé financière des compagnies aériennes qui sont nos principaux clients. Tout en tenant compte des risques inhérents à notre industrie et à la conduite de nos affaires, nous portons aussi notre regard sur les opportunités de développement, afin de tirer notre épingle du jeu et continuer à viser l'accomplissement de notre mission, soit :

- D'assurer des services efficaces, sécuritaires et de qualité
- De maintenir la viabilité et la pérennité de l'organisation
- De contribuer au développement économique de la grande région de Québec

Intégrés à notre plan stratégique, de nombreux plans nous permettent d'encadrer nos actions à court, moyen et long termes :



Ainsi, grâce à ce processus nous avons atteint plusieurs des objectifs que nous nous étions fixés dans le plan d'affaires établi sur l'horizon 2005-2009, et ce, tout en continuant à placer le passager avant tout :

- Croissance et amélioration des services aériens et aéroportuaires
  - Ajout de 4 nouveaux transporteurs
  - Atteinte d'un trafic de passagers de 1 022 862 versus les 916 000 prévus au budget 2008
  - Ajout de nouvelles concessions et augmentation des revenus à 3,59 \$/passager
- Développement et amélioration de nos infrastructures, notamment en livrant le projet de modernisation de l'aérogare dans le respect du budget, de l'échéancier et du programme
- Mise en place de nouveaux systèmes et outils technologiques
- Collaboration soutenue avec nos clients et nos partenaires
- Implication dans notre milieu, entre autres, grâce à des événements dont le Spectacle aérien international de Québec et l'accueil des milliers de croisiéristes à l'embarquement ou au débarquement du navire
- Communications publiques soutenues, fréquentes et transparentes
- Augmentation des activités promotionnelles des services aériens et aéroportuaires
- Élaboration et dévoilement d'une nouvelle identité visuelle
- Gestion saine et responsable des ressources
- Exploitation efficace, sécuritaire et respectueuse de l'environnement
- Maintien de bonnes relations avec les employés

## PLAN DIRECTEUR ET PROJET D'IMMOBILISATIONS

Face aux importants changements et à la croissance importante du trafic, nous avons commencé l'exercice de mise à jour de notre plan directeur d'immobilisations. Ce plan analysera les besoins en infrastructure requis pour les 25 prochaines années et déterminera la séquence des travaux en fonction des disponibilités financières.

Les principaux projets à l'étude sont :

- Réfection du secteur des arrivées internationales
- Centre de prédédouanement américain
- Stationnement étagé
- Systèmes électriques
- Agrandissement des aires de trafic pour les aéronefs
- Centre de dégivrage
- Déplacement du garage d'entretien
- Construction d'un hôtel

La planification stratégique étant un processus évolutif, nous continuerons à valider et mettre à jour nos orientations et nos plans afin d'assurer la croissance de l'Aéroport et atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés. D'ailleurs, le plan stratégique fera l'objet d'une refonte majeure en 2009 afin de réajuster l'ensemble de nos orientations sur un horizon de 25 ans, conformément aux résultats atteints jusqu'à présent et anticipés à court, moyen et long termes.

Selon le plan original de 2005, en 2009 nous prévoyions arriver à un trafic de passagers de 943 200, des revenus de 18 210 000 \$ et un surplus de 4 200 964 \$. Ces données ont été réajustées et le budget 2009 prévoit 922 000 passagers, des revenus de 27 900 000 \$ et un surplus de 623 000 \$.

## DÉVELOPPEMENT

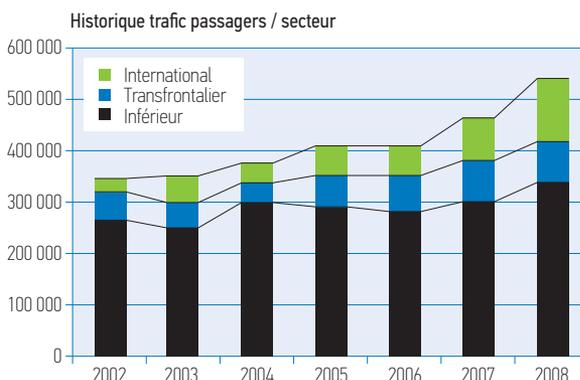
Le développement des services aériens demeure la pierre angulaire du développement de l'Aéroport.

Ainsi, l'année 2008 a été marquée par une croissance remarquable du nombre de passagers transitant par l'Aéroport international Jean-Lesage. En effet, le trafic de passagers a augmenté de 16,6 %, comparativement à 2007.



Le trafic est catégorisé en passagers intérieurs transitant au Canada, transfrontaliers pour les voyageurs vers les États-Unis et internationaux pour les autres pays. Ce sont tous les secteurs de marché en 2008 qui ont connu une croissance dans les services offerts et, par conséquent, une augmentation du trafic de passagers.

Le trafic intérieur a connu une croissance de 13 % en 2008 comparativement à une croissance de 8 % en 2007. Le trafic transfrontalier est resté stable. La plus forte croissance a été au niveau des voyageurs internationaux avec 44 % d'augmentation, supérieure à 2007 qui avec 27 % d'augmentation était déjà une année exceptionnelle. Depuis 2006, le trafic international a augmenté de 82 %. La forte croissance de l'offre des vols internationaux vers les destinations du sud explique la majeure partie de l'augmentation de ce secteur.



En ce qui a trait aux célébrations du 400<sup>e</sup> anniversaire de la Ville de Québec, nous avons estimé à plus de 40 000 l'augmentation du nombre de passagers additionnels générés par la tenue d'événements entre mai et août 2008.

Somme toute, il s'agit de résultats exceptionnels qui nous permettent de poursuivre notre développement et de répondre à notre première ambition : la satisfaction des passagers. L'augmentation du trafic facilite la mise en place de nouveaux services aériens répondant aux attentes et aux besoins des voyageurs tout en favorisant un environnement plus stimulant et compétitif.



SERVICE QUALITÉ RIGUEUR EFFICACITÉ  
TRAVAIL D'ÉQUIPE LEADERSHIP SERVICE

TRAVAIL D'ÉQUIPE  
LEADERSHIP EFFICACITÉ  
QUALITÉ TRAVAIL D'ÉQUIPE LEADERSHIP

SERVICE



EQUIPE  
RIGUEUR QUALITÉ RIGUEUR  
**SERVICE** EFFICACE  
P. SERVICE EFFICACITE LEADERSHIP SERVICE QUALITE RIGUEUR EFFIC  
TRAVAIL D'EQUIPE LEADERSHIP

## COMMUNICATION ET MARKETING

En 2008, notre organisation a mis l'emphase sur la communication et le marketing, notamment afin de préparer l'inauguration de l'aérogare tout en dévoilant la nouvelle identité visuelle de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec. Il fallait s'assurer que les clients connaissent davantage les services offerts et la qualité des installations, afin de les attirer. Cet événement a d'ailleurs connu un grand succès avec la participation de nombreux partenaires ainsi que des représentants des différents paliers du gouvernement.

Fait à noter lors de l'inauguration de l'aérogare, nous avons l'honneur d'accueillir une invitée très spéciale. En effet, Madame Corinne Lesage, épouse du défunt Jean Lesage, a accepté notre invitation à participer aux cérémonies d'ouverture. Jean Lesage fût premier ministre du Québec du 5 juillet 1960 au 16 juin 1966 et est considéré comme le père de la révolution tranquille. En 1996, l'Aéroport de Québec a été nommé en son honneur.

De nombreuses autres activités ont eu lieu en 2008 afin de promouvoir les différents services. Parmi celles-ci, nous avons participé à diverses conférences et à des déjeuners-causeries des chambres de commerce de la région et nous avons accueilli plusieurs groupes dans la nouvelle aérogare pour des visites et des présentations, que ce soit des étudiants, des entreprises privées ou des associations de gens d'affaires. Ces événements sont l'occasion pour nous de faire connaître la gamme des services offerts et ainsi tenter d'attirer et de fidéliser un nombre croissant de passagers.

## EXPLOITATION

L'amélioration continue des services offerts a favorisé, d'année en année, l'augmentation du trafic. Avant tout, nos résultats témoignent de toute l'importance que doit prendre le volet exploitation et ce, afin d'offrir un accueil irréprochable dans un cadre sécuritaire et efficace.

En ce sens, il s'agit du secteur d'activités le plus considérable en termes de ressources. Par ailleurs, en 2008 cette équipe prenait en charge l'exploitation des nouvelles infrastructures comportant des nouveaux systèmes électriques, mécaniques et technologiques.

Outre les activités quotidiennes, l'exploitation a assuré la coordination d'événements majeurs, dont le Spectacle aérien international de Québec et le Sommet de la Francophonie. Ces événements ont exigé des efforts considérables en termes de coordination, mais aussi de sûreté/sécurité.

En voici le compte rendu par service.

### EXPÉRIENCE CLIENT

Avec l'inauguration de la nouvelle aérogare, nous avons à cœur d'assurer aux passagers le meilleur service possible et de permettre à tous les clients de se familiariser avec l'ensemble des nouveaux services offerts. Nous avons donc procédé à la création du département Expérience client, en recrutant une équipe de 14 personnes nécessaires pour assurer un service à la clientèle 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

Cette équipe répond aux différents besoins manifestés afin de procurer à nos clientèles une expérience aéroportuaire exceptionnelle. Elle assure également l'accueil au comptoir du service à la clientèle et au Salon VIP, ainsi que la réception et la répartition des demandes de tous les clients et intervenants aéroportuaires, que ce soit pour des informations ou des problèmes à signaler.

## SÛRETÉ / SÉCURITÉ ET MESURES D'URGENCE

L'année 2008 a présenté de nombreux défis pour la sûreté/sécurité en raison de la finalisation du projet de construction et l'ouverture officielle de la nouvelle aérogare, qui comportaient notamment une augmentation importante de la superficie à surveiller et l'implantation de nouvelles installations et technologies en matière de contrôle d'accès.

L'équipe responsable a dû faire preuve d'une grande rigueur afin de toujours prioriser la sûreté des personnes et des lieux à tous moments, particulièrement lors des événements majeurs tenus au cours de l'année, dont le Spectacle aérien international et le Sommet de la Francophonie.

Parmi les actions importantes entreprises pour faire face à ce nouvel environnement et répondre aux besoins, notons :

- La mise en place d'un programme de formation continue pour les agents de sûreté, afin d'améliorer leur expertise, leur permettre de s'adapter aux changements et aussi de répondre aux nouveaux besoins;
- L'implantation de nouveaux systèmes informatiques pour la gestion intégrée des caméras, des contrôles d'accès et des alarmes;
- Le remplacement et l'implantation de nouveaux équipements de sécurité et de technologies avant-gardistes permettant d'améliorer la protection de la zone réglementée, d'intervenir plus rapidement lors d'incidents et de procurer à la Sûreté des outils d'enquête efficaces.

De plus, l'augmentation du nombre de vols a fortement sollicité l'équipe de pompiers qui a dû accroître les heures de travail pour couvrir l'ensemble des activités.

Par ailleurs, le suivi régulier des politiques et de la réglementation en matière de sûreté/sécurité et de mesures d'urgences, notamment par des rencontres regroupant les intervenants locaux, ont permis de continuer à respecter l'ensemble des normes en vigueur et d'assurer l'amélioration des paramètres et des processus relevant de la responsabilité de l'Aéroport.

## ENTRETIEN ET SERVICES TECHNIQUES

À la suite de l'ouverture de la nouvelle aérogare, le transfert des responsabilités d'exploitation des installations et des systèmes de l'équipe de projet à celle d'entretien et services techniques a nécessité un travail sans relâche.

Par ailleurs, l'hiver 2007-2008 a été marqué par un record de précipitations. Plus de 550 centimètres de neige sont tombés sur la région de Québec nécessitant un effort extraordinaire de la part des équipes de déneigement et de tous les intervenants aéroportuaires. Ces précipitations records ont également entraîné une utilisation beaucoup plus importante des équipements et la nécessité d'effectuer davantage de réparations et d'entretien, notamment sur les véhicules de déneigement et les lumières de pistes.

## ENVIRONNEMENT

Dans la poursuite d'une gestion environnementale responsable, nous avons assuré de façon continue la mise en œuvre du plan de gestion environnementale.

Parmi les interventions importantes, nous devons souligner :

- La mise à jour de la procédure visant à éviter la marche au ralenti des véhicules qui permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cette procédure permet par le fait même de prolonger la durée de vie des véhicules tout en réduisant les coûts de réparation et d'entretien.
- La bonification des programmes analytiques de la qualité de l'eau de surface.
- La gestion des matières résiduelles, entraînant notamment l'amélioration de nos méthodes de recyclage.
- La formation de 19 employés dans le cadre de la mise en œuvre des actions 2008 du plan de gestion de la faune.

Nous avons donc exercé un suivi rigoureux en collaboration avec les comités de l'environnement et de gestion du bruit, pour assurer le respect de la politique environnementale et la protection de notre patrimoine.

## GESTION DE PROJETS, GESTION IMMOBILIÈRE ET TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION

Il va sans dire que le département responsable de la gestion des projets, dont le plus important projet de l'histoire de l'Aéroport, a accompli un travail colossal compte tenu d'un échéancier serré visant la finalisation des travaux de construction en juin 2008.

Ce projet comprenait en plus de la construction du bâtiment, l'aménagement de la salle à bagages utilisant la technologie DCV, la banalisation des comptoirs d'enregistrement et l'installation de bornes automatiques utilisant les technologies CUTE/CUSS de Arinc, l'installation de trois nouveaux ponts d'embarquement, un nouveau système FIDS, des installations technologiques incluant un accès Internet sans-fil dans toute l'aérogare ainsi qu'une enseigne multimédia.

Sur le plan de la gestion immobilière, l'année a été marquée notamment par la mise en œuvre de la nouvelle politique tarifaire pour les locataires, qui prévoit des ententes uniformes et cohérentes pour l'ensemble des différentes catégories de terrains.

En ce qui a trait à l'ensemble des activités sur le site aéroportuaire, il va sans dire que les locataires ont grandement bénéficié des retombées positives engendrées par la croissance du trafic et des services.

## FINANCES, ADMINISTRATION ET RESSOURCES HUMAINES

Afin de permettre à tous les secteurs d'activités de performer, d'obtenir les outils nécessaires à assurer leur bon fonctionnement, et de prévoir les besoins futurs, le département des finances doit s'assurer d'une gestion financière rigoureuse et responsable. Ce département a aussi pour objectif de voir à l'intégration des divers projets dans le cadre financier de l'entreprise, conserver des liquidités suffisantes pour faire face aux conditions du marché et poursuivre les efforts de diversification des revenus.

En 2008, la gestion du budget du projet et des subventions ont fait l'objet de suivis étroits, établissant les rapports financiers réguliers à la direction, aux membres de l'organisation ainsi qu'à d'autres parties prenantes concernées, dont les banquiers, les investisseurs et les gouvernements.

Les résultats obtenus en 2008 sont à nouveau le reflet indéniable d'une gestion des plus rigoureuses qui nous permet de faire face aux besoins et de continuer à planifier pour le futur.

Les responsabilités en matière d'administration prévoient quant à elles des politiques et des procédures encadrant l'ensemble de nos activités pour s'assurer qu'elles soient accomplies en respect des règlements qui régissent l'organisation.

L'élaboration et la mise en œuvre de nouvelles politiques et procédures ont été accomplies en 2008, afin d'assurer un système de contrôle plus efficace. Aussi, les bases d'une matrice en matière de gestion des risques ont été élaborées.

Les relations patronale-syndicale continuent d'être excellentes et la nouvelle classification des postes a été complétée en fin d'année.

De plus, reconnaissant l'importance de s'entourer d'individus qualifiés et passionnés, nous avons augmenté nos efforts de recrutement pour s'adjoindre les services de personnes qui ne font qu'accroître la force de notre équipe. 32 employés se sont joints à nous en 2008, contribuant d'autant plus à renforcer notre organisation.



## RÉSULTATS D'EXPLOITATION

### PRODUITS

Les produits proviennent des redevances aéronautiques (droits d'atterrissage, frais d'utilisation des passerelles et redevances liées à l'aérogare). Les revenus de concessions et locations proviennent des divers fournisseurs offrant des services aux passagers (location de voitures, boutiques, comptoir d'échange de devises, restaurants, etc.) ou aux compagnies aériennes (approvisionnement de carburant, cuisines, etc.) et de la publicité vendue sur le site. Les revenus de location proviennent des terrains industriels et commerciaux, de bâtiments, et des espaces de l'aérogare. Les revenus de stationnement proviennent des passagers et des employés. Les recouvrements sont des frais chargés aux usagers pour l'électricité, l'eau, la cueillette des ordures, l'enlèvement de la neige, la main-d'œuvre pour divers services et les services d'urgence chargés aux aéronefs atterrissant en dehors des heures d'ouverture. Les services comprennent aussi les frais chargés aux compagnies aériennes pour l'utilisation de la salle à bagages, du salon VIP, des comptoirs d'enregistrements et des systèmes informatiques et de communication.

Par ailleurs, l'Aéroport perçoit des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) des passagers en partance de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec. Ces produits, net des frais de recouvrements, sont utilisés en totalité pour financer la construction, l'amélioration des infrastructures et tous les investissements en immobilisations servant aux passagers.

Globalement, les revenus ont augmenté de près de 32 % par rapport à 2007.

L'arrivée de nouveaux transporteurs et l'augmentation générale du trafic ainsi qu'une augmentation de la tarification de 3 % le 1<sup>er</sup> février 2008 a permis une augmentation de 1 339 574 \$ des revenus d'atterrissage et d'aérogare. L'augmentation des revenus générés par les vols intérieurs est de 19 %, alors qu'elle est de 38 % pour les vols internationaux.

Les revenus provenant des frais d'améliorations aéroportuaires imputés aux passagers ont augmenté de 3 103 354 \$ suite à l'augmentation du prix qui est passé de 15 \$ à 20 \$ le 1<sup>er</sup> février 2008 et de l'augmentation du trafic.

Suite à l'ouverture de la nouvelle aérogare, de nouvelles ententes ont été conclues avec les locataires et les concessionnaires. Les nouvelles installations et l'augmentation du trafic ont permis aux tenanciers de réaliser de meilleures affaires tant au niveau des restaurants, que des boutiques et des compagnies de location d'autos, ce qui s'est traduit par une augmentation des revenus de 807 994 \$, soit une hausse de 32 %.

L'augmentation de 15 % des revenus de stationnement est sensiblement égale à celle du nombre de passagers.

La nouvelle aérogare permet d'offrir de nouveaux services aux passagers et aux compagnies aériennes. Ainsi, depuis l'ouverture, 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 l'Aéroport et permet aux passagers des compagnies aériennes de l'offrir à leur clientèle privilégiée. Enfin, la nouvelle salle à bagages utilisant la technologie DCV (Destination Coded Vehicle) permet la manutention et le tri automatique des bagages. L'ensemble des revenus générés par ces services totalisent 743 344 \$ pour l'année 2008 et s'ajoutent aux autres frais chargés aux divers intervenants utilisant les services de l'aéroport entre autres pour la sécurité, l'entretien et le déneigement.

Les frais de sureté et sécurité chargés aux compagnies aériennes sont passés de 1,32 \$ à 1,77 \$ par passager embarqué le 1<sup>er</sup> février 2008. Cette augmentation a été rendue nécessaire pour faire face à l'augmentation des coûts. L'augmentation des revenus de 441 442 \$ est donc causée par l'augmentation du prix et l'augmentation du nombre de passagers.

## CHARGES

Au total, les dépenses ont augmenté de 5 350 512 \$, soit 41 % de plus que l'an dernier à cause principalement de la mise en service de la nouvelle aérogare.

L'ajout de 32 nouveaux employés au cours de l'année, notamment pour combler les postes liés à la création de nouveaux services, a entraîné l'augmentation des dépenses de salaires et charges sociales.

Aéroport de Québec inc. opère sur un territoire fédéral exempté de taxes municipales. Cependant, en vertu du bail avec Transports Canada, nous sommes assujettis à des en-lieu de taxes calculés selon l'évaluation de la valeur marchande des immeubles. Évidemment, cette évaluation a augmenté avec la mise en service de la nouvelle aérogare et la révision de l'évaluation municipale. Les en-lieu de taxes ont donc augmenté pour la deuxième moitié de l'exercice.

En vertu du bail avec Transports Canada, Aéroport de Québec inc. doit payer un loyer basé sur le total des revenus avec divers ajustements. Une augmentation du revenu et un taux plus élevé ont résulté en une augmentation de loyer en 2008.

## EXCÉDENT DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES

Suite aux travaux liés au projet de modernisation, un bail a dû être résilié et des actifs ont été détruits ou disposés entraînant une perte nette de 546 520 \$.

L'exercice 2008 se termine avec un excédent des produits par rapport aux charges de 9 589 317 \$ comparativement à 8 678 022 \$ en 2007, une augmentation de 911 295 \$.



# 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 signé le 20 octobre 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 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 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 ont par ailleurs fait l'objet des suivis adéquats, et ce, sans exception.

Les entités de désignations sont :

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

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

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

Pour voir à la saine conduite de ses affaires, en 2008 Aéroport de Québec inc. 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 fonctions.

## Membres au 31 décembre 2008



**1 M. Gaëtan Gagné\***, LLIF, C. Dir.  
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

**2 M. André Lemieux**<sup>1,2,3</sup>, FCA  
Associé directeur  
Lemieux Nolet Comptables agréés  
Vice-président du conseil  
Désigné par la Ville de Lévis

**3 M<sup>me</sup> Louise Gingras**<sup>1,4</sup>  
Directrice générale  
Autobus Etchemin inc.  
Secrétaire du conseil et trésorière  
Désignée par la Chambre de commerce de Lévis

**4 M. Pascal Bélanger**<sup>1,5</sup>, C. Dir.  
Président et chef de l'exploitation  
Aéroport de Québec inc.  
Désigné par le conseil d'administration d'Aéroport de Québec inc.



**5 M. Michel Cadrin<sup>1</sup>**

Président  
Groupe Michel Cadrin  
Désigné par Transports Canada

**6 M. Jacques Champagne<sup>6</sup>, CA**

Administrateur de sociétés  
Président du comité de vérification  
Désigné par Transports Québec

**7 M. Yvan-Miville Des Chênes<sup>2</sup>**

Président du comité de l'environnement  
Désigné par la Chambre de commerce de Québec

**M. Guy Boulanger<sup>6\*\*\*</sup>, FCA**

Président  
Auberge La Pignoronde  
Désigné par la Ville de Québec

\* Membre d'office de tous les comités

\*\* Membre nommé administrateur en 2008

\*\*\* M. Boulanger est décédé le 23 octobre 2008

1 Comité exécutif

2 Comité de l'environnement

3 Comité de gouvernance

4 Comité des ressources humaines

5 Comité de construction

6 Comité de vérification

## Membres au 31 décembre 2008



**8 M. Roger Gravel<sup>4</sup>**

SCFP

Président du comité des ressources humaines

Désigné par le conseil d'administration d'Aéroport de Québec inc.

**9 M. Marcel Jobin<sup>5</sup>, CM, CQ, CD**

Administrateur de sociétés

Président du comité de construction

Désigné par la Ville de Lévis

**10 M. Paul Pelletier<sup>4,6</sup>**

Président-directeur général

CAA Québec

Désigné par le conseil d'administration d'Aéroport de Québec inc.

**11 M<sup>me</sup> France Bilodeau<sup>6</sup>, FICA, FSA, CFA**

Vice-présidente principale

Groupe-conseil Aon inc.

Désignée par Transports Canada



**12 M. Guy Vachon<sup>5\*\*</sup>**, ing.  
Désigné par la Ville de Québec

**13 M. Alain Vaillancourt<sup>3,4</sup>**  
Vice-président aux ventes et marketing  
Alarmes Microcom inc.  
Désigné par la Chambre de commerce  
des entrepreneurs de Québec

**14 M. Alexandre Matte<sup>2,6</sup>**  
Coordonnateur  
Département des techniques policières  
Campus Notre-Dame-De-Foy  
Désigné par la Ville de Québec

**15 M. Carl Tremblay<sup>3\*\*</sup>**  
Avocat associé  
Ogilvy Renault  
Désigné par la Ville de Québec

\* Membre d'office de tous les comités

\*\* Membre nommé administrateur  
en 2008

\*\*\* M. Boulanger est décédé  
le 23 octobre 2008

1 Comité exécutif

2 Comité de l'environnement

3 Comité de gouvernance

4 Comité des ressources humaines

5 Comité de construction

6 Comité de vérification



## COMITÉS

En 2008, six comités ont concouru à la préparation des décisions du conseil d'administration : le comité exécutif, le comité de l'environnement, le comité de gouvernance, le comité des ressources humaines, le comité de construction et le comité de vérification. Ces derniers agissent conformément aux orientations du conseil d'administration et s'assurent que l'organisation réponde à ses obligations légales dans la gestion quotidienne des activités.

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

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

## RÈGLES RELATIVES AUX CONFLITS D'INTÉRÊT

Conformément au bail avec Transports Canada, Aéroport de Québec inc. a adopté dans son règlement général des règles relatives aux conflits d'intérêt qui sont applicables à ses administrateurs, dirigeants et employés et qui visent à prévenir tout conflit d'intérêt réel ou apparent. Aéroport de Québec inc. s'est conformée à ces règles tout au long de 2008.

## CONTRATS EXCÉDANT 96 000 \$

Tous les contrats accordés au cours de l'année 2008 excédants 96 000 \$ l'ont été par un processus d'appel d'offres public, en conformité avec les principes d'imputabilité d'Aéroport de Québec inc. Certains contrats, notés ci-après, ont cependant été présentés au conseil d'administration afin qu'il autorise une dérogation au processus d'appel d'offres public, pour les raisons suivantes :

- Axima Services Inc  
Système BRS (Bagage reconciliation system)  
Fournisseur unique de la technologie retenue
- IBM Canada Ltée  
Sécurité du réseau  
Expertise particulière et capacité à fournir une solution complète
- Daktronics Canada  
Écran extérieur électronique  
Fournisseur unique de la technologie retenue

## RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS ET DES DIRIGEANTS

### Compensation des administrateurs (honoraires annuels)

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

Autre membre du comité exécutif 15 000 \$  
Président du comité de construction 15 000 \$  
Président du comité de ressources humaines 3 000 \$  
Président du comité de l'environnement 3 000 \$  
Président du comité de vérification 9 600 \$

### Compensation des administrateurs en 2008

Mme France Bilodeau  
M. Guy Boulanger  
M. Michel Cadrin  
M. Jacques Champagne  
M. Yvan-Miville Des Chênes  
M. Gaëtan Gagné, président du conseil  
Mme Louise Gingras, secrétaire  
M. Roger Gravel  
M. Marcel Jobin  
M. André Lemieux, vice-président du conseil  
M. Alexandre Matte  
M. Paul Pelletier  
M. Carl Tremblay  
M. Guy Vachon  
M. Alain Vaillancourt

## JETONS DE PRÉSENCE

### Conseil d'administration et comités

Président du conseil 750 \$/réunion  
Présidents des comités 750 \$/réunion  
Administrateur 500 \$/réunion

## DIRIGEANTS

Le groupe de dirigeants d'Aéroport de Québec, composé du président et chef de l'exploitation, du directeur de l'exploitation, du directeur de projet et de la gestion immobilière et du directeur des finances et de l'administration, a touché une rémunération pour l'exercice terminé au 31 décembre 2008 de 568 346 \$.

	Compensation régulière	Compensation liée au projet
Mme France Bilodeau	6 000 \$	1 000 \$
M. Guy Boulanger	14 750 \$	3 000 \$
M. Michel Cadrin	29 250 \$	- \$
M. Jacques Champagne	12 050 \$	2 000 \$
M. Yvan-Miville Des Chênes	11 000 \$	5 500 \$
M. Gaëtan Gagné, président du conseil	84 250 \$	36 375 \$
Mme Louise Gingras, secrétaire	29 750 \$	5 500 \$
M. Roger Gravel	13 250 \$	- \$
M. Marcel Jobin	21 750 \$	41 125 \$
M. André Lemieux, vice-président du conseil	34 750 \$	21 250 \$
M. Alexandre Matte	7 500 \$	- \$
M. Paul Pelletier	10 500 \$	1 500 \$
M. Carl Tremblay	2 500 \$	500 \$
M. Guy Vachon	- \$	1 000 \$
M. Alain Vaillancourt	9 000 \$	500 \$





Aéroport international  
Jean-Lesage de Québec

## ARRIVÉES

Vol	Provenance	Actuelle	Carrousel	Statut
AC 8706	Montreal	09:50	B	Arrivé
AC 8746	Ottawa	09:55	A	Arrivé
DL 7331	Newark	10:10	Int	Arrivé
UA 8258	Toronto	10:43	B	Arrivé
AC 8710	Montreal	11:48	A	À l'heure
WJ 8301	Sept Iles	12:50	A	À l'heure
DL 7343	Newark	13:02	Int	À l'heure
UA 8448	Toronto	13:32	B	À l'heure
AC 8714	Montreal	13:49	A	À l'heure
AC 8734	Montreal	14:32	B	À l'heure
LH 9596	Montreal	14:54	A	À l'heure
AC 8719	Wabush	15:47	B	À l'heure
AC 8718	Montreal	15:50	A	À l'heure
DL 7096	Newark	16:07	Int	À l'heure
AC 8721	Iles de la Made	16:23	B	À l'heure
LH 9550	Montreal	16:49	A	À l'heure
C6 969	Ft Lauderdale	17:05	Int	À l'heure
TS 563	Varadero	17:15	Int	À l'heure
3H 821	Schefferville	17:20		À l'heure
LX 4652	Montreal	17:49	A	À l'heure
AC 8918	Toronto	17:52	B	À l'heure
WS654	Edmonton	17:54	A	À l'heure
AC 8748	Ottawa	18:17	B	À l'heure
AC 8736	Ottawa	18:30	A	À l'heure

2008/08/08

Quebec

10:52



Vol

AC 8707	M
AC 8704	S
AC 8537	T
WG418	V
AC 8706	G
AC 8917	T
CO 2588	N
AC 8711	M
AC 8713	M
WJ 8301	M
CO 3072	N
AC 8919	T
AC 8765	M
AC 8717	M
AC 8716	S
AC 8719	M
AC 8749	O
AC 8721	M
CO 2739	N
AC 8723	M
3H 821	M
AC 8725	M
C6 932	F
AC 8923	T

2008/08/08

# LA FORCE DE CONTRIBUER

Enracinée dans des valeurs sociales; transportée par une vision durable

2008 a été une année tellement remarquable à bien des points de vue, qu'au moment où nous portons notre regard vers l'avenir, nous devons réfléchir aux étapes subséquentes qui nous permettront de maintenir un tel momentum, et ce, même durant une période instable sur le plan économique international. Les sessions stratégiques tenues en cours d'année nous ont permis d'amorcer cette évaluation, précisément sur nos méthodes de gestion et notre performance, tant financière que sociale et environnementale.

L'ensemble des stratégies et des décisions que nous mettons en œuvre ont toutes pour but d'améliorer nos performances, mais elles doivent aussi favoriser la prospérité de notre communauté grâce à des actions pertinentes.

C'est donc dans cette perspective que nous accentuerons nos actions futures de développement, en continuant de répondre à nos besoins ainsi que ceux de nos parties prenantes, sans toutefois compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins.

L'Aéroport possède déjà certains des éléments clés en termes de politiques et de pratiques de gouvernance visant à assurer sa responsabilité économique, sociale et environnementale, notamment :

- Des programmes de contrôles et de gestion des risques à l'échelle de l'entreprise;
- Un plan de gestion environnementale;
- Un plan de santé et de sécurité.

Par ailleurs, nous avons amorcé la préparation de politiques et de pratiques concernant les dons, un code d'éthique à l'intention des administrateurs et des employés, ainsi que des programmes de formation et de ressources humaines qui seront mis en œuvre au cours de la prochaine année.

En termes plus socio-économique, nous considérons que nos méthodes de gestion et nos actions doivent refléter les valeurs propres à notre communauté. Québec est reconnue comme étant une ville qui offre une qualité de vie sans pareil, dans un cadre urbain propre, sécuritaire et entouré de parcs et de jardins ainsi que de paysages bucoliques.

Ces mêmes principes s'appliquent à nos responsabilités en matière de gestion environnementale qui nous permettent, entre autres, de diminuer l'impact de nos activités sur notre entourage. Celles-ci sont d'ailleurs rapportées dans les sections précédentes.

Aussi, par la nature de nos activités et de l'industrie dans laquelle nous évoluons, la sécurité demeure une grande priorité pour l'Aéroport. À ce sujet, nous avons établi des lignes directrices afin de nous assurer d'un environnement sécuritaire pour nos employés, nos clients et notre communauté.

En outre, parmi les réalisations distinctives en termes d'environnement et de sûreté/sécurité, nous avons noté la mise en œuvre de technologies de pointe et de systèmes hautement performants dans la nouvelle aérogare.

En effet, en plus des innovations en matière d'architecture et de design, nous avons aussi assuré l'installation de composantes mécaniques, électriques et technologiques qui augmentent l'efficacité et l'efficience des systèmes et des équipements, afin de réduire tout impact néfaste sur notre milieu, accroître notre rendement et améliorer l'environnement de travail de l'ensemble des intervenants aéroportuaires.

En terminant, nous sommes fiers cette année de vous présenter les réalisations de notre organisation à l'intérieur d'un document qui a été produit conformément aux Principes et Critères de gestion forestière du Forest Stewardship Council (FSC), soit un organisme international qui accrédite les firmes pour garantir la véracité de leurs affirmations. Le but du FSC est de promouvoir une saine gestion des forêts du globe qui soit environnementalement responsable, socialement bénéfique et économiquement viable en établissant une série de principes d'aménagement forestier mondialement reconnus et appliqués.

L'Aéroport est constitué en grande partie de forêts à l'intérieur d'un territoire de 1 770 acres. Conscients que les ressources de la forêt et des régions qui y sont associées devraient être aménagées de façon à éviter la dégradation de celles-ci et satisfaire aux besoins sociaux, économiques, écologiques et culturels des générations présentes et à venir, nous avons à cœur de procéder dans cette démarche.

De cette façon, nous amorçons l'avenir sur des bases solides où chacune des solutions que nous mettrons de l'avant devront être viables et durables axées sur le développement économique, social, culturel et environnemental d'une des rares villes du Patrimoine mondial de l'UNESCO. Il s'agit des piliers nécessaires au développement d'un aéroport qui contribue au progrès d'une région entière.







# RAPPORT DES VÉRIFICATEURS ET ÉTATS FINANCIERS VÉRIFIÉS 2008

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

Nous avons vérifié le bilan de l'Aéroport de Québec inc. au 31 décembre 2008 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 2008, 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 Grant Thornton S.É. N.C.R.L.<sup>1</sup>*

Québec, le 13 février 2009

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

# RÉSULTATS

de l'exercice terminé le 31 décembre 2008

	2008	2007
	\$	\$
<b>Produits</b>		
Atterrissage et aérogare	<b>8 994 394</b>	7 654 820
Frais d'améliorations aéroportuaires (note 4)	<b>9 722 983</b>	6 619 629
Concessions et locations	<b>3 328 052</b>	2 520 058
Stationnement	<b>2 615 779</b>	2 277 301
Services et recouvrements	<b>1 447 566</b>	591 598
Sûreté et sécurité	<b>971 176</b>	529 734
Revenus nets de placements (note 6)	<b>1 373 111</b>	1 392 376
Autres	<b>12 039</b>	14 542
	<b>28 465 100</b>	21 600 058
<b>Charges</b>		
Salaires et charges sociales	<b>5 112 187</b>	4 270 586
Frais d'exploitation	<b>10 279 806</b>	7 202 287
Frais financiers, nets (note 7)	<b>580 734</b>	4 913
Amortissement des immobilisations	<b>2 741 377</b>	1 527 081
Amortissement des frais reportés	<b>14 250</b>	
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	<b>(399 091)</b>	(26 116)
	<b>18 329 263</b>	12 978 751
Excédent des produits par rapport aux charges avant autre produit (charge)	<b>10 135 837</b>	8 621 307
Autre produit (charge)		
Gain sur la cession d'immobilisations	<b>12 050</b>	56 715
Perte sur la radiation d'immobilisations et résiliation de bail	<b>(558 570)</b>	
	<b>(546 520)</b>	56 715
<b>Excédent des produits par rapport aux charges</b>	<b>9 589 317</b>	8 678 022

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# ÉVOLUTION DES ACTIFS NETS

de l'exercice terminé le 31 décembre 2008

	2008			2007	
	Investis en immobilisations	Affectés d'origine interne (note 18)	Non affectés	Total	Total
	\$	\$	\$	\$	\$
Solde de début	10 661 246	8 484 246	22 015 500	41 160 992	32 482 970
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	(2 718 427)		12 307 744	9 589 317	8 678 022
Investissements nets en immobilisations	6 882 192		(6 882 192)		
<b>Solde à la fin</b>	<b>14 825 011</b>	<b>8 484 246</b>	<b>27 441 052</b>	<b>50 750 309</b>	41 160 992

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# FLUX DE TRÉSORERIE

de l'exercice terminé le 31 décembre 2008

	2008	2007
	\$	\$
<b>ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT</b>		
Excédent des produits par rapport aux charges	<b>9 589 317</b>	8 678 022
Éléments hors caisse		
Gain sur la cession d'immobilisations	<b>(12 050)</b>	(56 715)
Perte sur la radiation d'immobilisations	<b>388 191</b>	
Amortissement des immobilisations	<b>2 741 377</b>	1 527 081
Amortissement des frais reportés	<b>14 250</b>	
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	<b>(399 091)</b>	(26 116)
Actif au titre des prestations constituées	<b>(20 100)</b>	(50 500)
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 8)	<b>596 029</b>	(524 507)
Sorties nettes de fonds	<b>12 897 923</b>	9 547 265
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>		
Dépôts à terme	<b>(20 207 238)</b>	(70 866 837)
Encaissements de dépôts à terme	<b>41 844 107</b>	42 915 910
Effets à recevoir	<b>(20 736)</b>	
Encaissement des effets à recevoir	<b>119 245</b>	116 667
Immobilisations	<b>(51 078 347)</b>	(32 218 947)
Cession d'immobilisations	<b>12 050</b>	119 881
Frais reportés	<b>(122 140)</b>	
Rentrées nettes de fonds	<b>(29 453 059)</b>	(59 933 326)
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>		
Apports reportés afférents aux immobilisations	<b>9 182 635</b>	10 701 077
Dette à long terme		60 000 000
Remboursement de la dette à long terme	<b>(1 000 000)</b>	(500 000)
Rentrées nettes de fonds	<b>8 182 635</b>	70 201 077
<b>Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>(8 372 501)</b>	19 815 016
Encaisse et compte d'épargne au début	<b>21 258 645</b>	1 443 629
Encaisse et compte d'épargne à la fin	<b>12 886 144</b>	21 258 645

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# BILAN

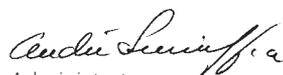
au 31 décembre 2008

	2008	2007
	\$	\$
<b>ACTIF</b>		
<b>Actif à court terme</b>		
Encaisse	4 251 133	3 958 626
Compte d'épargne, à taux variable	8 635 011	17 300 019
Dépôts à terme (note 9)	12 866 047	30 319 770
Débiteurs (note 10)	6 141 807	4 075 173
Fournitures en inventaire, au coût	287 776	187 235
Frais payés d'avance	90 369	133 963
	<b>32 272 143</b>	55 974 786
Dépôts à terme (note 9)	6 900 000	11 083 146
Effets à recevoir (note 11)	2 705 694	2 809 721
Subvention à recevoir (note 12)	12 500 000	13 500 000
Immobilisations (note 13)	104 836 859	53 363 761
Frais reportés	107 890	
Actif au titre des prestations constituées (note 19)	146 800	126 700
	<b>159 469 386</b>	136 858 114
<b>PASSIF</b>		
<b>Passif à court terme</b>		
Créditeurs (note 15)	15 251 962	9 787 700
Produits reportés	65 725	114 407
Dépôts de clients	596 560	523 729
Versements exigibles à court terme	2 125 000	1 000 000
	<b>18 039 247</b>	11 425 836
Dette à long terme (note 16)	56 375 000	58 500 000
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 17)	34 304 830	25 771 286
	<b>108 719 077</b>	95 697 122
<b>ACTIFS NETS</b>		
Investis en immobilisations	14 825 011	10 661 246
Affectés en vertu d'affectations d'origine interne (note 18)	8 484 246	8 484 246
Non affectés	27 441 052	22 015 500
	<b>50 750 309</b>	41 160 992
	<b>159 469 386</b>	136 858 114

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Au nom du conseil,

  
Administrateur

  
Administrateur

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2008

## 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

#### *Continuité de l'exploitation*

Le 1<sup>er</sup> janvier 2008, conformément aux dispositions transitoires applicables, la société a appliqué les nouvelles recommandations du nouveau chapitre 1400, « Normes générales de présentation des états financiers », du *Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés*, traitant de la continuité d'exploitation. Les nouvelles recommandations, entrant en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008, exigent de la direction qu'elle évalue la capacité de la société de poursuivre son exploitation sur une période minimum de 12 mois à compter de la date de clôture, sans toutefois s'y limiter. Les nouvelles exigences couvrent seulement les informations à fournir et n'ont pas d'incidence sur les résultats financiers de la société.

#### *Informations à fournir concernant le capital*

Le 1<sup>er</sup> janvier 2008, conformément aux dispositions transitoires applicables, la société a appliqué les nouvelles recommandations du chapitre 1535, « Informations à fournir concernant le capital », du *Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés*. Ce nouveau chapitre, entrant en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2007, établit des normes pour la divulgation d'informations sur le capital de la société et la façon dont il est géré. La nouvelle norme couvre seulement les informations à fournir et n'a pas d'incidence sur les résultats financiers de la société.

### Normes comptables futures

#### *Instruments financiers*

En décembre 2006, l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) a publié les nouveaux chapitres 3862, « Instruments financiers – informations à fournir », et 3863, « Instruments financiers – présentation », qui traitent de la présentation et des informations à fournir à l'égard des instruments financiers et des dérivés non financiers. Ces nouveaux chapitres remplacent le chapitre 3861, « Instruments financiers – informations à fournir et présentation ».

À la suite d'une décision rendue par l'ICCA de permettre le report de l'application des chapitres 3862 et 3863 aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2008, la société a décidé de mettre ces nouveaux chapitres en application à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009.

Ces nouvelles normes couvrent seulement les informations à fournir et la présentation et n'auront pas d'incidence sur les résultats financiers de la société.

#### *Organismes sans but lucratif*

En septembre 2008, l'ICCA a modifié la préface des normes comptables s'appliquant uniquement aux organismes sans but lucratif, plusieurs chapitres de la série 4400 et a apporté des modifications corrélatives à d'autres chapitres du Manuel. Les principaux changements apportés touchent notamment les éléments suivants :

- L'inclusion des organismes sans but lucratif dans le champ d'application des chapitres 1540, « États des flux de trésorerie », et 1751, « États financiers intermédiaires »;
- L'élimination de l'obligation de traiter les actifs nets investis en immobilisations comme une composante distincte des actifs nets;
- Des modifications 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;
- L'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.

De plus, l'ICCA a publié le nouveau chapitre 4470, « Ventilation des charges des organismes sans but lucratif – informations à fournir », qui établit des 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.

Ces modifications entrent en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009 et la société les mettra en application à compter de cette date. La direction de la société n'est pas en mesure d'évaluer l'incidence qu'aura l'application de ces modifications sur les états financiers.

### 3- CONVENTIONS COMPTABLES

#### **Base de présentation**

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

L'emprunt bancaire, 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'Institut Canadien des Comptables Agréés* relativement à la présentation et aux informations à fournir afférentes aux instruments financiers.

## Amortissements

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

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

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

	<b>Périodes</b>
Couloir d'accès aux aéronefs	25 ans
Aménagement extérieur	15 ans

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

Les frais reportés sont constitués d'améliorations locatives payées pour certains locataires. Ils sont amortis de façon linéaire sur la durée des baux jusqu'en 2013.

## 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 huit ans.

### 4- FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

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

Depuis leur introduction, les investissements cumulatifs en immobilisations<sup>1</sup> et les sommes gagnées au titre de FAA se détaillent comme suit :

	2008	2007
	\$	\$
<b>Investissements admissibles du programme d'immobilisations</b>		
Solde au début	54 699 024	20 268 867
Acquisitions de l'exercice	53 616 166	34 430 157
Intérêts sur la dette à long terme	580 734	
Solde à la fin	<u>108 895 924</u>	<u>54 699 024</u>
<b>Frais d'améliorations aéroportuaires gagnés</b>		
Solde au début	28 989 150	19 090 245
Gagnés au cours de l'exercice	9 722 983	6 619 629
Solde à la fin	<u>38 712 133</u>	<u>25 709 874</u>
<b>Excédent des investissements admissibles sur les FAA gagnés</b>	<u>70 183 791</u>	<u>28 989 150</u>

<sup>1</sup> Comprenant les intérêts sur la dette à long terme.

## 5- SUBVENTIONS

La société a obtenu des subventions de 36 332 884 \$ pour la réalisation des travaux de réfection de l'aérogare. De cette somme, 21 332 884 \$ sont encaissables sur présentation de réclamations selon l'avancement des travaux; un montant de 18 383 712 \$ a été encaissé au 31 décembre 2008. Un montant de 15 millions sert à rembourser les obligations de série B; un montant de 1 500 000 \$ a été reçu au 31 décembre 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 :

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

## 6- REVENUS NETS DE PLACEMENTS

	2008	2007
	\$	\$
Revenus d'intérêts		
Actifs détenus à des fins de transaction	181 916	73 849
Prêts et créances	1 191 195	1 318 527
	<b>1 373 111</b>	1 392 376

## 7- FRAIS FINANCIERS, NETS

	2008	2007
	\$	\$
Autres passifs financiers		
Intérêts sur la dette à long terme	1 242 018	510 787
Intérêts sur la dette à court terme		1 290
Intérêts divers		3 623
	<b>1 242 018</b>	515 700
Prêts et créances		
Revenus d'intérêts sur la subvention à recevoir	661 284	510 787
	<b>580 734</b>	4 913

## 8- INFORMATIONS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

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

	2008	2007
	\$	\$
Débiteurs, excluant la subvention à recevoir et les portions encaissables des effets et de la subvention à recevoir	<b>(1 311 116)</b>	(854 776)
Fournitures en inventaire	<b>(100 541)</b>	19 794
Frais payés d'avance	<b>43 594</b>	57 377
Créditeurs, excluant les comptes à payer afférents aux immobilisations	<b>1 939 943</b>	137 188
Produits reportés	<b>(48 682)</b>	4 420
Dépôts de clients	<b>72 831</b>	111 490
	<b>596 029</b>	(524 507)

## 9- DÉPÔTS À TERME

	2008	2007
	\$	\$
Court terme		
2,47 %, échéant à différentes dates jusqu'en septembre 2009	<b>12 866 047</b>	30 319 770
Long terme		
3,95 %, échéant à différentes dates jusqu'en mai 2012	<b>6 900 000</b>	11 083 146
	<b>19 766 047</b>	41 402 916

## 10- DÉBITEURS

	2008	2007
	\$	\$
Comptes clients	<b>3 356 303</b>	1 438 029
Subvention à recevoir	<b>750 000</b>	
Taxes à la consommation	<b>452 699</b>	878 911
Intérêts courus	<b>460 620</b>	565 660
Portion encaissable à court terme des effets à recevoir	<b>122 185</b>	116 667
Portion encaissable à court terme de la subvention à recevoir	<b>1 000 000</b>	1 000 000
Autres		75 906
	<b>6 141 807</b>	4 075 173

## 11- EFFETS À RECEVOIR

	2008	2007
	\$	\$
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 % (10,70 %; 11,40 % en 2007), encaissable jusqu'en janvier 2033 par versements mensuels de 9 722 \$, suivis de 333 versements mensuels de 1 \$, échéant le 30 octobre 2060	2 809 722	2 926 388
Effet à recevoir, 9 %, encaissable par versements mensuels 577 \$, échéant en décembre 2011	18 157	
	<b>2 827 879</b>	2 926 388
Portion encaissable à court terme	122 185	116 667
	<b>2 705 694</b>	2 809 721

## 12- SUBVENTION À RECEVOIR

	2008	2007
	\$	\$
Subvention à recevoir, 4,77 %, encaissable par versements trimestriels de 250 000 \$, jusqu'en avril 2022	13 500 000	14 500 000
Portion encaissable à court terme	1 000 000	1 000 000
	<b>12 500 000</b>	13 500 000

## 13- IMMOBILISATIONS

	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>

**13- IMMOBILISATIONS** (suite)

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

Au cours de l'exercice, la société a capitalisé des intérêts de 1 238 069 \$ (574 181 \$ en 2007).

**14- EMPRUNTS BANCAIRES**

Les emprunts bancaires auprès de deux institutions, de montants autorisés de 5 000 000 \$ et de 2 000 000 \$, portent intérêt au taux préférentiel (3,5 %; 6 % en 2007) et sont renégociables en 2009. Au 31 décembre 2008, les emprunts bancaires étaient inutilisés.

**15- CRÉDITEURS**

	2008	2007
	\$	\$
Comptes fournisseurs et charges à payer	<b>4 228 692</b>	2 408 788
Comptes à payer afférents aux immobilisations	<b>10 708 500</b>	7 184 181
Salaires, vacances et avantages sociaux	<b>314 770</b>	194 731
	<b>15 251 962</b>	<b>9 787 700</b>

## 16- DETTE À LONG TERME

	2008	2007
	\$	\$
Obligations de série A, 5,12 %, intérêts payables trimestriellement, capital remboursable par versements trimestriels de 562 500 \$, à compter de juillet 2009, échéant en avril 2029	<b>45 000 000</b>	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	<b>13 500 000</b>	14 500 000
	<b>58 500 000</b>	59 500 000
Versements exigibles à court terme	<b>2 125 000</b>	1 000 000
	<b>56 375 000</b>	58 500 000

En vertu de la convention de crédit, la société est assujettie à certaines conditions. Au 31 décembre 2008, ces conditions sont respectées.

Les versements sur la dette à long terme au cours des cinq prochains exercices s'élèvent à 2 125 000 \$ en 2009 et à 3 250 000 \$ de 2010 à 2013.

## 17- APPORTS REPORTÉS AFFÉRENTS AUX IMMOBILISATIONS

	2008		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>

	2007		2007
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Aérogare	25 201 077		25 201 077
Bâtiments	652 910	82 701	570 209
	25 853 987	82 701	25 771 286

## 18- ACTIFS NETS GREVÉS D'AFFECTATIONS D'ORIGINE INTERNE

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

## 19- 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 :

	<b>2008</b>	2007
	<b>\$</b>	\$
Régime à prestations déterminées	<b>141 500</b>	178 328
Régime à cotisations déterminées	<b>111 300</b>	75 956
	<b>252 800</b>	254 284

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 2008.

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

	<b>2008</b>	2007
	<b>\$</b>	\$
Juste valeur des actifs du régime	<b>4 067 400</b>	4 359 500
Obligations au titre des prestations constituées	<b>3 083 700</b>	3 738 600
Situation de capitalisation - excédent	<b>983 700</b>	620 900
Gains actuariels non amortis	<b>(836 900)</b>	(494 200)
Actifs au titre de prestations constituées	<b>146 800</b>	126 700

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

## 19- AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

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

	2008	2007
	%	%
Taux d'actualisation	7,5	5,25
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 :

	2008	2007
	\$	\$
Cotisations de l'employeur	161 600	228 828
Cotisations des salariés	54 300	61 150
Prestations versées	31 700	26 865

## 20- 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 1 030 334 \$ en 2009, à 990 922 \$ en 2010, à 1 077 018 \$ en 2011, à 1 193 983 \$ en 2012 et à 1 344 676 \$ en 2013.

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 494 664 \$. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 201 255 \$ en 2009, à 135 132 \$ en 2010, à 78 172 \$ en 2011, à 60 711 \$ en 2012 et à 19 394 \$ en 2013.

La société procède à des travaux comprenant la réfection majeure de l'aérogare et d'autres projets.

Au 31 décembre 2008, la société a des engagements, en vertu de ces travaux, pour un total de 5 156 724 \$.

## 21- INSTRUMENTS FINANCIERS, OBJECTIFS ET POLITIQUES EN MATIÈRE DE GESTION DES RISQUES FINANCIERS ET RISQUES FINANCIERS

### **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 équivalente à la valeur comptable étant donné qu'il porte intérêt à un taux qui varie en fonction du taux du marché. 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 de la subvention à recevoir, des dépôts à terme 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.

#### *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 un risque de crédit car son encaisse, son compte d'épargne et ses dépôts à terme sont concentrés auprès de deux institutions financières.

### *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.

### *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 l'emprunt bancaire portent intérêt à taux variables et exposent donc la société au risque de variations des flux de trésorerie.

## **22- 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.



AÉROPORT INTERNATIONAL CHARLES DE GAULLE INTERNATIONAL AIRPORT

Arrivées des vols internationaux International flight arrivals

ARRÊT  
Pedestrian crossing sign



Arrivées des vols internationaux International flight arrivals

# YQB/RA 2008