



ASCENS**10**N

RAPPORT ANNUEL 2010



*Aéroport international
Jean-Lesage de Québec*

LE PASSAGER AVANT TOUT

Table des matières

➤ MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	02
➤ MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION	05
➤ UNE ÉQUIPE À LA HAUTEUR: PRÉSENTATION DES MEMBRES DU C.A. ET DE LA DIRECTION	08
➤ NOTRE MISSION, NOS VALEURS, NOTRE VISION	10
➤ FAITS SAILLANTS 2010	12
➤ PLANIFICATION STRATÉGIQUE : UNE VISION CLAIRE	18
➤ RÉSULTATS FINANCIERS : FAITS SAILLANTS	22
➤ ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2010	28
➤ LE CONSEIL D'ADMINISTRATION	45





MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

La société Aéroport de Québec inc. est une société sans but lucratif, créée en l'an 2000 selon la *Loi sur les corporations canadiennes*. Depuis le 1^{er} novembre 2000, elle œuvre efficacement à gérer, exploiter, entretenir et développer un équipement aéroportuaire contribuant, grâce aux améliorations de ses infrastructures, à supporter le développement économique de la région de Québec et à accroître sa renommée internationale.

Une année couronnée de succès

L'année 2010 aura été l'occasion pour l'Aéroport de Québec de poursuivre sa remarquable ascension entreprise depuis quelques années.

C'est d'ailleurs dans cette optique que nous avons souligné le 10^e anniversaire de la cession au moyen d'un bail foncier, de la gestion de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec, entre le gouvernement du Canada et Aéroport de Québec inc. Le moment était certes propice à évaluer le chemin parcouru depuis la mise sur pied de notre entreprise.

Nous avons fait le constat que l'Aéroport de Québec s'est imposé au fil des ans comme l'un des principaux moteurs économiques de la région de Québec, tout en étant un générateur de fierté : la fierté des gens de Québec de disposer d'une installation aéroportuaire de calibre international.

La nouvelle aérogare, inaugurée en 2008, aura été l'élément déclencheur permettant une diversification et une augmentation importante de notre offre de vols, par l'ajout de nouvelles liaisons aériennes. Notre clientèle a été au rendez-vous pour contribuer au succès du développement de notre marché et à l'attrait pour notre aéroport.

Les récentes améliorations aéroportuaires ont permis en 2010 à près de 1 200 000 voyageurs d'apprécier la qualité des installations et des services de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec, soit une augmentation d'achalandage de 15 % par rapport au succès de l'année 2009, et de plus de 52 % pour l'ensemble des quatre dernières années d'exploitation.

Une vision claire de notre avenir

Le Plan directeur de développement de nos infrastructures et du potentiel des terrains, tel que préparé par la firme ARUP sur un horizon de 25 années, demeure un précieux guide pour orienter nos efforts de développement à court, moyen et long terme. En plus de la contribution efficace de l'équipe de direction, différents comités du conseil ont eu l'opportunité d'analyser les hypothèses, les aspects fonctionnels et autres considérations qui supportent les orientations du plan directeur. Le conseil d'administration après analyse, a accepté l'orientation de développement proposée et a confié à la direction la responsabilité de préparer un programme de développement à court et à moyen terme, priorisant l'ajout d'installations pour accueillir de nouvelles liaisons aériennes au service des voyageurs de la grande région de Québec.

L'appréciation des voyageurs pour la qualité des services aéroportuaires offerts dans les aéroports du monde entier, tel que révélée par le résultat des sondages réguliers effectués à chaque trimestre par le Conseil international des aéroports et publié annuellement, classe l'Aéroport de Québec au premier rang en Amérique du Nord dans sa catégorie pour l'année 2010. Cette reconnaissance de la qualité des services offerts est largement tributaire de nos installations, mais surtout de nos employés et partenaires qui collectivement se préoccupent de favoriser « Le passager avant tout ».

Une saine gouvernance et des résultats probants

Le souci du respect des pratiques de bonne gouvernance a toujours été une préoccupation pour notre conseil d'administration. À ce titre, un effort particulier a été consacré en cours d'année 2010 à favoriser l'amélioration des processus d'analyse de risques, des méthodes de planification, de contrôle et de suivi.

Les efforts déployés par l'équipe de direction et par l'ensemble des employés de l'Aéroport, motivés par l'expérience du « Passager avant tout » ont favorisé une croissance de notre clientèle qui, avec l'influence d'une tarification révisée, a porté l'ensemble de nos revenus à un sommet historique de 35,7 M\$. L'efficacité du contrôle rigoureux des dépenses d'administration et d'opération a largement contribué à dégager un excédent brut avant amortissements et intérêts de 14,4 M\$ et un excédant net de 6,9 M\$, soit de 2,5 M\$ supérieur à celui de l'année 2009 et de 3,4 M\$ supérieur aux prévisions budgétaires de l'année 2010.

Examen quinquennal du rendement

En cours d'année 2010 l'Aéroport de Québec a mandaté la firme LeighFisher Inc. pour procéder au deuxième examen de rendement effectué relativement à sa gestion, son exploitation et à son rendement financier, conformément à la clause 9.02 du bail foncier stipulant qu'un tel examen doit être effectué et complété sur une base quinquennale par une personne compétente indépendante possédant les qualités requises.

Le rapport final préparé par LeighFisher Inc a été remis au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du gouvernement du Canada tel que prévu au bail foncier.

Une structure administrative adaptée à notre croissance

L'année 2010 fut l'occasion pour notre organisation de concrétiser la réorganisation de sa structure administrative amorcée en 2009. Il était impératif de mettre en place une direction forte et adéquate, capable de relever les défis majeurs du développement de l'Aéroport. Suite aux recommandations du Groupe Hay, spécialiste en structuration d'entreprise, nous avons précisé le rôle du conseil d'administration, révisé les mandats de chaque comité et redéfini les rôles et responsabilités de la haute direction. C'est ainsi que le poste de Président et chef de la direction a été créé, afin de prendre en charge l'ensemble des responsabilités administratives, dont plusieurs incombaient historiquement aux membres du comité exécutif.

Le conseil d'administration de l'Aéroport se félicite d'avoir préservé l'expertise en gestion aéroportuaire développée au cours des dix dernières années en confiant le poste de Président et chef de la direction à monsieur Gaëtan Gagné, LLIF. C. Dir. ASC, président sortant du conseil et gestionnaire expérimenté reconnu dans le milieu. Le mandat confié au titulaire de ce nouveau poste fut d'implanter une nouvelle structure orientée sur l'efficacité des opérations, des contrôles, sur une planification bien étudiée des besoins orientant ainsi le développement des infrastructures et des affaires. Enfin, le président et chef de la direction est chargé d'identifier les moyens financiers permettant de concrétiser le tout à un rythme correspondant aux priorités de l'Aéroport et de la région.

Des projets à la hauteur de nos ambitions

La préparation d'un programme de développement de projets reliés aux prévisions du Plan directeur approuvé en 2010 par le conseil a mobilisé beaucoup d'énergie de la part de l'équipe de direction. Les nombreux projets de développement de nos infrastructures prioritaires au programme pour réalisation à court et à moyen terme nécessiteront des investissements importants dès 2011, et ce, en continuité avec les années futures. La réalisation de ces projets d'envergure nous permettra de poursuivre notre ascension et de réaliser nos ambitions.

Évidemment, nous comptons réaliser cette tâche d'envergure en concertation avec nos partenaires dont l'appui demeure primordial dans cette démarche.

Avec la collaboration, la volonté et la détermination de tous, nous sommes persuadés que l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec poursuivra sur sa lancée, étant voué au succès qui caractérise le dynamisme de sa région.

Un conseil d'administration à la hauteur des défis

Le conseil d'administration de Aéroport de Québec inc. est constitué de personnes possédant de grandes compétences dans des champs d'expertise variée et représentant divers milieux économiques.

Chaque administrateur est appelé à siéger au minimum sur un des comités du conseil, lesquels sont demeurés au même nombre, mais avec une dénomination repensée et des mandats révisés ou précisés. Le conseil d'administration est efficacement appuyé par la secrétaire corporative et quatre comités réguliers soient: le comité d'audit et gestion des risques, présidé par M. Jacques Champagne, CA, le comité environnement, sûreté et sécurité, présidé par M. Yvan-Miville Des Chênes, le comité de nomination, gouvernance et ressources humaines, présidé par M. Roger Gravel et le comité de planification et de développement, présidé par M. Jude Martineau, CA, ASC. Le comité exécutif présidé par le président du conseil d'administration peut également être appelé à siéger au besoin entre les réunions du conseil. Les tâches d'analyse, de recommandation et de suivi exercées par chacun des comités contribuent grandement à l'efficacité des administrateurs dans l'exercice de leur rôle de fiduciaire.

En début d'année 2010, cinq nouveaux membres ont été accueillis en remplacement des administrateurs dont les mandats étaient venus à terme en vertu de notre réglementation. L'ensemble des expertises diversifiées, des connaissances et des habiletés propres à chacun a grandement facilité une intégration rapide. Les nouveaux administrateurs sont: monsieur André Fortin, avocat et CA, madame Liliane Laverdière, monsieur Jude Martineau, CA, ASC, monsieur Jean Royer, CFA, CMA et monsieur Denis Therrien, CA.

Le conseil d'administration compte également sur l'apport d'un comité consultatif communautaire lequel permet non seulement de recueillir l'opinion de différents acteurs et agents multiplicateurs issus du tissu économique de la région, mais qui ajoute une meilleure compréhension et adhésion aux différents projets soutenus par l'Aéroport de Québec.

Je tiens à remercier mes collègues du conseil d'administration pour leur implication, leur dévouement et leur collaboration de tous les instants. Mes remerciements s'adressent aussi à monsieur Gaëtan Gagné, Président et chef de la direction, lequel a su relever avec succès les défis de son nouveau poste, à son équipe de gestionnaires, à l'ensemble des employés et à tous nos partenaires. Grâce au travail soutenu de tous, l'Aéroport de Québec est en mesure d'atteindre de nouveaux sommets, année après année.

GUY VACHON, ING.
PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

Monsieur le président du conseil,
Madame, messieurs les membres du conseil d'administration,
Mesdames et messieurs,

C'est avec fierté que nous vous présentons le rapport de notre exploitation à titre de mandataire des opérations de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec.

L'année 2010 marquait le 10^e anniversaire d'Aéroport de Québec inc., société créée spécifiquement pour gérer et développer les installations de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec.

La forte demande des voyageurs au départ de Québec, la croissance rapide de notre organisation et les perspectives futures de développement de nos installations constituaient autant d'éléments qui militaient en faveur d'un renforcement majeur de nos structures et ce, afin de remplir notre mission et d'assurer adéquatement la relève de l'entreprise.

Tel que demandé par le conseil d'administration, mon mandat consiste à mettre en œuvre le plan de gouvernance du conseil d'administration. Celui-ci vise à scinder les rôles et les responsabilités du conseil, d'une part, et de l'équipe de haute direction, d'autre part. Pour ce faire, nous avons déployé une structure de gestion dont les compétences et les expertises sont à la hauteur de nos aspirations et de nos ambitions. Assurer une relève compétente à même de poursuivre le déploiement du Plan directeur demeure également au centre de nos priorités.

Suite à cette réflexion, le conseil d'administration a créé le poste de président et chef de la direction que j'ai l'honneur d'occuper depuis février 2010.

Une structure adaptée à nos besoins

Le bilan est exhaustif : en 2010 nous avons procédé à certains ajouts et modifications à la structure administrative de l'entreprise dans l'objectif d'être bien outillé pour relever les défis reliés à notre croissance. L'équipe de direction de Aéroport de Québec inc. est maintenant constituée d'un poste de vice-président finances et administration et chef de la direction financière (monsieur François Bilodeau, CA), d'une secrétaire corporative et conseillère juridique (Me Sophie Lefrançois), d'un directeur des finances et de l'administration (monsieur Sylvain Blais, CA), d'un directeur de l'exploitation (monsieur Jimmy Gagné), d'un directeur du développement des affaires et de l'expérience passager (monsieur Richard Girard), d'un directeur de la planification, du développement et des infrastructures (monsieur Raymond Huot, architecte), d'une directrice des ressources humaines (madame Monique Lafleur, CRHA), d'un directeur exécutif (monsieur Serge St-Laurent), et d'un directeur des communications (monsieur Jonathan Trudeau). L'équipe de direction est complétée par madame Doris Eseltine, qui occupe les fonctions de secrétaire de direction.

Le milieu aéroportuaire étant des plus compétitifs, nous devons compter sur une équipe solide qui soit en mesure d'alimenter et de concrétiser la vision que nous entretenons, tout en assurant une gestion quotidienne des opérations qui tienne compte de nombreux défis. Qu'il s'agisse du confort du passager, de la sécurité de l'aérogare ou encore de l'entretien de nos installations, nous nous dévouons jour après jour pour atteindre nos objectifs d'excellence.

Pour assurer l'atteinte de nos objectifs, il importe d'adapter nos structures aux besoins et défis croissants de notre organisation, le tout afin de bénéficier d'une équipe performante, efficace et talentueuse.

Un futur prometteur

Nul doute que l'amélioration de nos infrastructures aéroportuaires en 2008 a permis l'ajout de nombreux vols, tant intérieurs que transfrontaliers et internationaux.

Les voyageurs sont de plus en plus nombreux au départ de Québec. Les prévisions les plus optimistes sont donc atteintes et ce, dans une période beaucoup plus rapide que celle anticipée. Nous savons que notre potentiel de développement en termes de trafic est immense à la condition toutefois que l'on adapte rapidement nos infrastructures essentielles pour répondre à la demande. Ainsi, nous mettons tout en œuvre pour offrir à la communauté de la grande région de Québec et de l'Est de la province, un ambitieux plan de développement.

VISION 2020 - Se classer parmi les dix plus gros aéroports canadiens en terme d'achalandage

Notre vision est claire : être parmi les 10 aéroports les plus achalandés au pays en 2020.

Tout au cours de l'année 2010, nous avons préparé un plan d'affaires qui se veut ambitieux, mais réaliste. Celui-ci regroupe l'ensemble des tâches et des objectifs à réaliser pour les 5 prochaines années, ainsi qu'un plan d'immobilisations s'échelonnant sur une période de 10 ans regroupant les travaux de génie civil et de construction essentiels à la réalisation de notre « VISION 2020 ».

De plus, nous nous sommes dotés d'un processus de révision annuelle de notre stratégie et de notre plan d'affaires qui repose sur une gestion rigoureuse des risques inhérents à l'administration et aux opérations.

Une année couronnée de succès

L'année 2010 aura été une fois de plus couronnée de succès pour Aéroport de Québec inc. Un léger retour en arrière nous permet de mieux apprécier les résultats obtenus cette année. Suite à l'an 2008 qui fut remarquable en raison de la mise en service de nos nouvelles installations, l'exercice financier 2009, que plusieurs appréhendaient en raison notamment du climat économique mondial et du ralentissement du trafic intérieur, nous avait permis de conserver une légère augmentation de notre achalandage. Cela était appréciable dans les circonstances. Avec une augmentation de 15 % du nombre de passagers, 2010 aura donc été une année record, nous permettant d'atteindre un cap historique de 1,2 million de passagers.

Plusieurs facteurs permettent d'expliquer ces résultats. Parmi ceux-ci, la constante augmentation et diversification de notre offre de vols figure certainement en tête de liste. En 2010, de nouvelles destinations se sont ajoutées, dont un vol quotidien estival vers Washington avec United Airlines, un vol hebdomadaire estival vers Marseille avec Air Transat, de même qu'un vol hebdomadaire automnal vers Bordeaux, également avec Air Transat. Plusieurs ajouts ont également été effectués, notamment pour la saison hivernale, avec des vols hebdomadaires vers Cancun et Fort Lauderdale desservis par WestJet ou encore, un vol hebdomadaire vers Varadero avec Vacances Air Canada. Bien qu'Air Canada soit un partenaire majeur par le biais des vols offerts avec Air Canada Jazz, il s'agit de la toute première route développée à Québec par Vacances Air Canada, ce qui démontre encore une fois l'intérêt grandissant des transporteurs à s'établir chez nous. Avec ces ajouts, nos passagers ont accès à près de 45 vols par semaine vers les destinations soleil lors de la saison hivernale.

Réalisations et améliorations

Nous avons eu l'occasion d'effectuer certaines améliorations à nos installations aéroportuaires en 2010.

L'imposante augmentation de l'achalandage que nous connaissons faisait en sorte que, depuis quelques années, nous devions pallier à certains débordements de notre stationnement principal lors de la période hivernale laquelle est caractérisée par une forte affluence due aux nombreux vols vers le Sud. C'est pourquoi nous avons procédé à l'aménagement d'un nouveau stationnement hivernal temporaire. Les travaux effectués ont permis l'ajout de plus de 400 espaces de stationnement. Cette solution, bien que non permanente, favorisera notamment l'offre d'un meilleur service à de nombreux vacanciers séjournant dans le Sud. Afin d'assurer une qualité de service optimale pour nos passagers, un service de navette effectuée lors de cette période des allers retours entre le stationnement secondaire et l'aérogare, et ce, sans interruption.

Plusieurs travaux préliminaires ont été effectués sur les plans et devis dans le but d'assurer une planification optimale des grands travaux que nous entreprendrons en 2011 conformément à notre plan quinquennal d'investissement.

Par ailleurs, des aménagements temporaires ont également été réalisés dans le but d'augmenter la fluidité du traitement des passagers aux arrivées internationales.

Le passager avant tout

L'année 2010 aura été particulièrement chargée pour le personnel de notre organisation. Qu'il s'agisse du Festival aérien, un immense succès de foule, ou encore du triste accident survenu le 23 juin à proximité de nos installations, notre personnel a toujours su faire preuve d'un professionnalisme marqué, et d'une rigueur sans borne.

Dans la gestion quotidienne de nos opérations, tout comme dans nos projections de développement, c'est « Le passager avant tout » qui guide l'ensemble de nos actions. Ce n'est donc pas un hasard si de plus en plus de gens prennent la décision de voler à partir de Québec. Le service hors pair que nous offrons fait désormais notre renommée. Non seulement nous avons une augmentation substantielle de nos passagers, mais la satisfaction des passagers utilisant nos services est à son comble.

Selon les résultats annoncés le 15 février 2011 dans le cadre du sondage annuel effectué par *Airport Service Quality (ASQ)*, faisant partie du *Airport Council International*, nous sommes fiers d'annoncer que Aéroport de Québec inc. s'est classée dans sa catégorie comme étant le meilleur aéroport en Amérique du Nord quant à la satisfaction globale des passagers.

Chaire aéroportuaire

L'année 2010 fut également l'occasion pour Aéroport de Québec inc. d'établir un partenariat prometteur avec l'Université Laval, en annonçant le 25 mai 2010 la création d'une chaire de recherche aéroportuaire. Ayant pour titulaire monsieur Denis Bolduc, professeur au Département d'économique, la nouvelle chaire permettra de mesurer l'ampleur des gains potentiels associés au développement des activités de l'Aéroport, en plus de former une relève compétente dans le domaine aéroportuaire. La nouvelle chaire bénéficiera d'un budget annuel de 200 000 \$, et ce, pour les cinq prochaines années.

Une année financière au-delà de nos attentes

Vous constaterez à la lecture de nos états financiers une augmentation substantielle de notre achalandage. En effet, nous affichons une croissance digne de mention puisqu'elle a atteint 15 % d'augmentation, 155 062 passagers de plus le tout, pour un total de près de 1,2 million de passagers.

Des sommes substantielles de notre budget 2010 furent consacrées à l'élaboration de nos différents projets, particulièrement pour la confection des plans futurs (1,4 M\$), l'amélioration et la maintenance de nos aires de trafic du côté air (2,1 M\$), et l'acquisition d'équipements de déneigement plus performants (3,4 M\$), pour un total de 6,9 M\$.

Qui plus est, nos revenus ont fait un bond de 10 % pour atteindre 35,7 millions \$, nous permettant de dégager un excédent de 6,9 M\$ représentant 19,2 % de nos revenus. Quant à eux, nos actifs ont augmenté de 4 % pour un montant de 6,2 M\$ pour atteindre 160,1 M\$. Nos actifs nets ont cru de 12,5 % pour un montant de 6,9 M\$ permettant d'atteindre 62 M\$ et le rendement de l'actif net fut de 12,4 %.

Ces résultats témoignent de la saine gestion de notre organisation, qui fut d'ailleurs mentionnée dans le rapport découlant de la revue quinquennale. Au cours des cinq années couvertes par cette revue, Aéroport de Québec inc. a démontré une constance dans son orientation stratégique ainsi qu'une volonté de rencontrer celle-ci de manière efficace.

L'année 2010 s'avère donc exceptionnelle et nos résultats financiers reflètent le travail acharné de toute une équipe qui œuvre jour et nuit, sept jours sur sept, à la satisfaction de notre clientèle en accord avec notre devise « Le passager avant tout ».

Je voudrais remercier particulièrement les membres du conseil d'administration et notre président du conseil, monsieur Guy Vachon, pour leur support et leur contribution ; les membres de la direction, tout le personnel et enfin l'ensemble de nos intervenants, clients, transporteurs et sous-traitants. Également, à nos passagers : 1 200 000 fois merci !

GAËTAN GAGNÉ, LLIF. C. DIR. ASC
PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

UNE ÉQUIPE À LA HAUTEUR

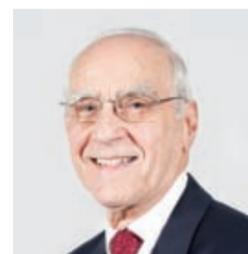
Membres du Conseil d'administration

01. **M. Guy Vachon, ing.**
Président du conseil
Membre d'office de tous
les comités
*Désigné par la Ville de Québec
Administrateur depuis 2008*
02. **M. Michel Cadrin**
Président- Financière Micadco inc.
Membre du comité exécutif
Membre du comité de planification
et de développement
*Désigné par le Gouvernement du Canada
Administrateur depuis 2006*
03. **M. Jacques Champagne, CA**
Président du comité d'audit
et de gestion des risques
*Désigné par le Gouvernement du Québec
Administrateur depuis 2004*
04. **M. Yvan-Miville Des Chênes**
Président du comité
environnement, sécurité et sûreté
*Désigné par la Chambre de
commerce de Québec
Administrateur depuis 2004*
05. **M. André Fortin, avocat et CA**
Président – Imafa inc.
Membre du comité d'audit
et de gestion des risques
*Désigné par la Ville de Lévis
Administrateur depuis 2010*
06. **M. Roger Gravel, SCFP**
Président du comité nomination,
gouvernance et ressources humaines
*Désigné par le conseil d'administration
d'Aéroport de Québec inc.
Administrateur depuis 2004*
07. **Mme Liliane Laverdière**
Vice-présidente - Service aux
entreprises (Est du Québec)
Mouvement des caisses Desjardins
Membre du comité de
nomination, gouvernance et
ressources humaines
*Désignée par la Chambre de
commerce de Québec
Administratrice depuis 2010*
08. **M. Jude Martineau, CA**
Président du comité
de planification
et de développement
*Désigné par la Chambre de
commerce de Lévis
Administrateur depuis 2010*
09. **M. Alexandre Matte**
Coordonnateur, Département
des techniques policières
Campus Notre-Dame-De-Foy
Membre du comité environnement,
sécurité et sûreté
*Désigné par la Ville de Québec
Administrateur depuis 2007*
10. **M. Jean Royer, CFA, CMA**
Vice-président Finances
Desjardins Groupe
d'assurances générales
Membre du comité d'audit
et de gestion des risques
*Désigné par le conseil d'administration
d'Aéroport de Québec inc.
Administrateur depuis 2010*
11. **M. André C. Sarasin, ing.**
Planification stratégique et
conseiller de gestion
Membre du comité environnement,
sécurité et sûreté
*Désigné par le Gouvernement du Canada
Administrateur depuis 2009*
12. **M. Denis Therrien, CA**
Président – Directeur général –
Marathon des Deux Rives
Membre du comité de planification
et de développement
*Désigné par la Ville de Lévis
Administrateur depuis 2010*
13. **Me Carl Tremblay, avocat**
Associé directeur du bureau
de Québec, Ogilvy Renault
Vice-président du conseil
Membre du comité de planification
et de développement
*Désigné par la Ville de Québec
Administrateur depuis 2008*

14. **M. Alain Vaillancourt**
Président- V Stratégies inc.
Membre du comité de
nomination, de gouvernance et
ressources humaines
Trésorier
*Désigné par la Chambre de commerce
des entrepreneurs de Québec
Administrateur depuis 2007*

Équipe de direction

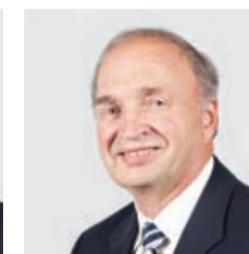
01. **M. Gaëtan Gagné, LLIF. C.**
Dir. ASC
Président et chef de la direction
02. **M. François Bilodeau, CA**
Vice-président,
finances et administration
et chef de la direction financière
03. **Mme Sophie Lefrançois**
Secrétaire corporative
04. **M. Sylvain Blais, CA**
Directeur des finances et
de l'administration
05. **M. Jimmy Gagné**
Directeur de l'exploitation
06. **M. Richard Girard**
Directeur du développement des
affaires et de l'expérience passager
07. **Raymond Huot, Architecte**
Directeur de la planification,
du développement et
des infrastructures
08. **Mme Monique Lafleur**
Directrice des ressources humaines
09. **M. Serge St-Laurent**
Directeur exécutif
10. **M. Jonathan Trudeau**
Directeur des communications



01.



02.



03.



04.



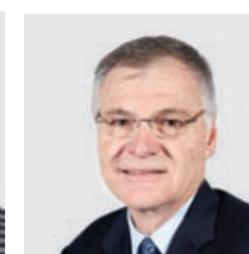
05.



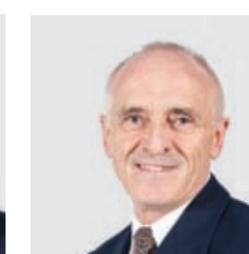
06.



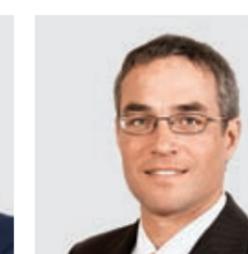
07.



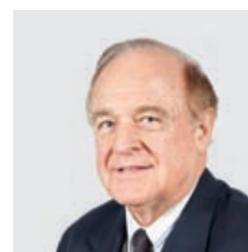
08.



09.



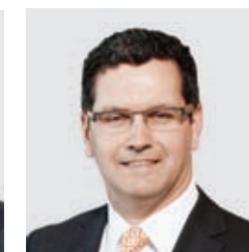
10.



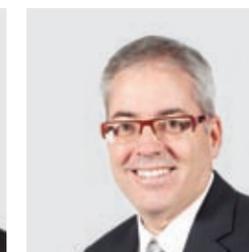
11.



12.



13.



14.



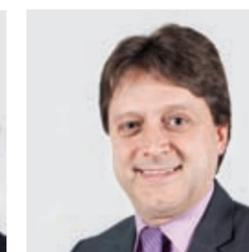
01.



02.



03.



04.



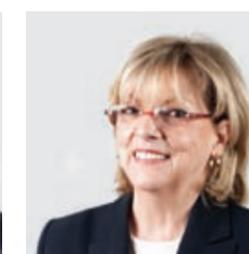
05.



06.



07.



08.



09.



10.



NOTRE MISSION

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

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

NOS VALEURS

Rigueur

Accomplir le travail avec détermination, constance, promptitude et transparence. Ce qui mérite d'être fait mérite d'être bien fait.

Efficacité

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

Leadership

Être reconnu comme chef de file en matière de services aéroportuaires et consolider notre leadership au sein de la communauté en se positionnant comme un des leviers socio-économiques de la région, tout en étant un citoyen corporatif responsable.

Fierté, sens de l'appartenance et travail en équipe

Travailler en équipe en participant au fort sentiment d'appartenance et de fierté ressenti dans toute l'organisation.

NOTRE VISION

Nous hisser parmi les dix aéroports les plus achalandés au pays d'ici 2020.



FAITS SAILLANTS 2010

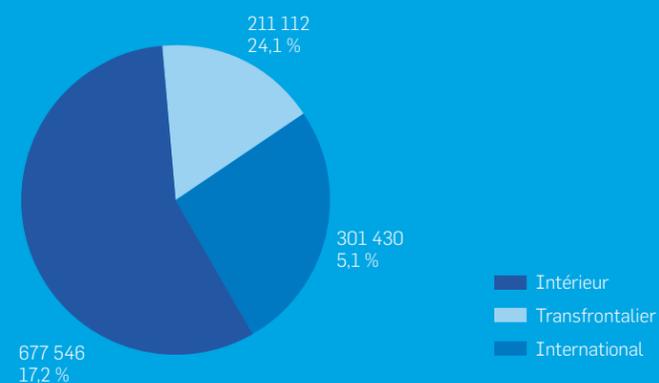
Aéroport de Québec inc. fut en mesure de poursuivre son importante ascension entreprise depuis quelques années, avec une croissance de son achalandage de l'ordre de 15 %.

L'augmentation du trafic transfrontalier fut particulièrement marquée, avec une hausse de 24,1 %, comparativement à une hausse de 5,1 % pour le secteur international. En ce qui concerne les vols intérieurs, nous avons été témoins d'une belle reprise, après une année 2009 plus difficile en raison de la crise économique, avec une augmentation de 17,2 %.

Les revenus de toute nature ont également clôturé l'année en hausse, avec une augmentation de 10 %. Ainsi, l'exercice 2010 s'est terminé avec un excédent des produits par rapport aux charges de 6,9 M\$. Cette performance est notamment attribuable à la diversification et à l'augmentation de l'offre de vols aux passagers.

ACHALANDAGE PAR SECTEUR - 2010

Nombre de Pax et pourcentage de hausse



Développement

Grâce à une aérogare moderne dotée d'installations à la fine pointe de la technologie et à un service à la clientèle hors pair, Aéroport de Québec inc. parvient à s'imposer progressivement comme un incontournable, tant auprès de notre clientèle de voyageurs qu'auprès des différentes compagnies aériennes. Le fait que notre clientèle soit présente au rendez-vous contribue à rendre le marché plus concurrentiel et à améliorer l'offre de vols, ce qui est tout à l'avantage de nos passagers.

Expérience client - ASQ

Participant pour la première année complète au programme Airport Service Quality (ASQ), lequel sonde la satisfaction de la clientèle dans plus de 150 aéroports à travers le monde, l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec s'est tout particulièrement démarqué en remportant dans sa catégorie la palme de l'aéroport ayant le plus haut taux de satisfaction en Amérique du Nord.

Au chapitre des aéroports de moins de cinq millions de passagers, Québec arrive au 3e rang mondial, derrière les aéroports d'Al Ain aux Émirats arabes unis et Humberside au Royaume-Uni.

Cette performance exceptionnelle est notamment attribuable au travail de l'équipe du Service expérience client d'Aéroport de Québec inc, qui matérialise jour après jour la devise «Le passager avant tout» laquelle guide toutes nos actions. Grâce à leurs efforts, nous sommes en mesure d'offrir 24 heures sur 24 de nombreuses installations au service de notre clientèle, contribuant ainsi largement aux succès de notre entreprise.

Parmi ceux-ci, dans notre aérogare :

- Du côté ville, les voyageurs et les nombreux visiteurs peuvent profiter d'une aire de restauration avec vue sur les pistes ainsi que des services d'un bar situé près du point de fouille.
- En saison hivernale, nos passagers qui voyagent vers le Sud ont accès à un service de vestiaire.
- Du côté sécurisé, les voyageurs disposent d'une boutique multiservice et d'une boutique hors taxes, d'un bar ainsi que d'un restaurant de 300 places avec repas chauds.
- La clientèle d'affaires peut travailler en toute quiétude dans notre centre d'affaires et naviguer grâce au service d'Internet haute vitesse sans fil gratuit partout à l'intérieur de l'aérogare.
- L'accueil chaleureux et la qualité du service offert au salon V.I.P. sont reconnus.
- Les jeunes familles disposent d'une aire de jeux pour enfants et les mamans peuvent profiter de salles d'allaitement spécialement aménagées.

Équipements aéroportuaires

L'entretien de nos pistes demeure une préoccupation constante des opérations aéroportuaires et ce, particulièrement en période hivernale.

Dans cette optique, nous avons procédé à l'achat et à la mise en service d'équipements hautement spécialisés en déneigement aéroportuaire, fabriqués par la compagnie Oshkosh. Ces équipements multifonctionnels, munis de grattes de 24 pieds et de balais de 46 pouces de diamètre, nous permettent de déneiger la piste de 9000 pieds, avec quatre appareils (trois tracteurs et un souffleur) œuvrant en formation, dans un délai moyen de 12 minutes. Auparavant, 20 minutes étaient nécessaires afin de procéder au déneigement de la piste principale.

Environnement

S'inscrivant dans une vision de développement durable, Aéroport de Québec inc. est fière de souscrire à un système de gestion environnementale basé sur des standards élevés afin de se conformer aux normes auxquelles elle est assujettie. En tant que leader, nous accomplissons notre devoir d'agir comme citoyen responsable et proactif. Encore une fois, des efforts soutenus auront permis à notre entreprise de démontrer une volonté ferme de mettre en place des mesures concrètes favorisant la protection de l'environnement :

- Maintien, développement et mise à jour du système de gestion de l'environnement ;
- Instauration de nouvelles procédures de travail écologiques ;
- Poursuite du programme de suivi de la qualité de l'eau de surface et souterraine ;
- Ajout de 5 nouveaux puits d'observation de l'eau souterraine ;
- Taux de récupération du glycol atteignant 33,2 % ;
- Jusqu'à 4000 kg de matières dangereuses résiduelles récupérées ;
- Comité de gestion du bruit à l'écoute des besoins du voisinage de l'Aéroport et des citoyens.

Sûreté, sécurité et mesures d'urgence

Au cours de l'année 2010, nous avons poursuivi la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité (SGS), conformément aux exigences du *Règlement de l'aviation canadien*. Avec ce système amélioré, nous visons à intégrer la prévention à nos activités quotidiennes de même qu'à établir un processus pour déceler et corriger les risques potentiels dans le but d'assurer un niveau de sécurité optimal pour les passagers et les aéronefs. Le succès de l'implantation de ce système de gestion de la sécurité est basé sur le travail d'équipe, le partage d'information et la participation active de tous les employés et gestionnaires.

La phase II du SGS fut complétée et approuvée par Transports Canada, alors que le processus visant l'élaboration et la mise en place de la phase III est en cours.

Afin d'optimiser nos outils de travail et de moderniser nos équipements, nous avons déployé beaucoup d'efforts dans la mise en place de nouveaux équipements informatiques.

- Nous avons acquis un 2^e poste de travail pour l'émission des cartes d'identité pour zone réglementée, assurant un service plus rapide aux employés sur le site et permettant de demeurer opérationnel en cas de bris d'un équipement ;
- Nous avons acquis le système de transmission de demande d'habilitation de sécurité et de prise d'empreinte électronique ;
- Avec l'aide d'une firme externe, nous avons créé et mis en marche un logiciel développé sur mesure afin de favoriser un suivi rigoureux du matériel (cartes, clés, immatriculation, permis, etc.) remis aux employés et aux compagnies dans le cadre de leurs fonctions. Cet outil de gestion, de recherche de données et d'enquête permet à l'équipe de travailler efficacement et plus rapidement.





La formation: une priorité

- Nous avons embauché un coordonnateur, formation et procédures;
- Nous avons créé et mis en place un Programme d'entraînement par simulation (PEPS). Le PEPS est une formation dynamique et continue qui concerne tous les membres de l'équipe dans la pratique et le perfectionnement de leurs tâches. Des exercices d'entraînement et des simulations servant à valider et à éprouver l'application des directives, des procédures et des marches à suivre sont réalisés de façon hebdomadaire. Tous les membres de l'équipe de sûreté et sécurité sont appelés à rédiger des scénarios d'événements afin de mettre en pratique leurs techniques d'intervention. Lors de la simulation, les employés sont invités à effectuer un exercice réel d'une procédure d'opération. L'équipe de gestion, quant à elle, doit évaluer la procédure afin de déterminer si elle est claire, concise, fonctionnelle, à jour et efficace. La simulation n'est pas un test ni une évaluation des employés, mais plutôt une formation interactive dont chaque partie en retire des bénéfices.

Afin d'atteindre et de maintenir des standards élevés de professionnalisme et de compétence dans la prestation des services de sécurité et de sûreté, le PEPS doit répondre aux objectifs suivants:

- 1 Assurer la formation continue des agents;
- 2 Pratiquer et valider les procédures et les directives;
- 3 Assurer la mise à jour et l'amélioration continue des directives et des procédures;
- 4 Assurer une réponse rapide, uniforme et spontanée aux divers événements et incidents;
- 5 Favoriser le travail d'équipe et l'implication de tous les employés dans un projet commun;
- 6 Améliorer la communication, les relations et les interventions avec nos partenaires.

La sécurité des opérations

Sur l'aire de trafic, la circulation et/ou le stationnement des véhicules et équipements de service, des piétons, aéronefs, équipements de déneigement et véhicules d'urgence doivent être contrôlés rigoureusement.

En 2010, nous avons consacré temps et énergie à assurer le respect des procédures d'opérations et les directives du côté piste. Par une présence accrue de la patrouille de sécurité ou encore des rencontres avec les partenaires et des opérations de sensibilisation, nous avons amélioré la sécurité des opérations et permis à la communauté aéroportuaire de travailler dans un milieu toujours plus sécuritaire et ordonné.

Administration, finances et ressources humaines

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

Dans le secteur des ressources humaines, l'année 2010 aura été l'occasion de poursuivre les pourparlers en vue du renouvellement de la convention collective. Les relations patronales syndicales demeurent excellentes, et une volonté partagée de s'entendre aura marqué le déroulement des travaux tout au long de l'année.

Dans le but de faire face à une importante croissance et à une augmentation constante des services offerts, nous avons poursuivi la mise en place d'une structure adaptée aux besoins présents et futurs de notre entreprise. Ainsi, sept nouveaux postes ont été créés, portant le total d'employés à 122.

PLANIFICATION STRATÉGIQUE : UNE VISION CLAIRE

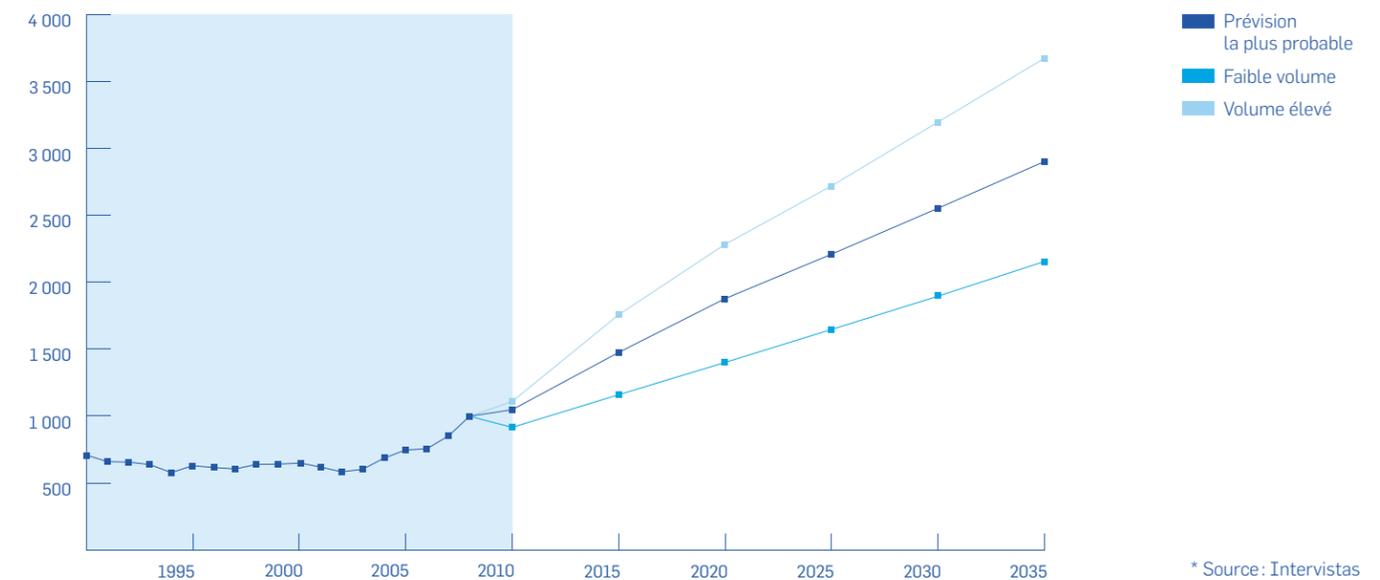
L'Aéroport international Jean-Lesage de Québec est un moteur de développement économique, un levier majeur permettant de contribuer significativement à des secteurs névralgiques tels le tourisme et le secteur des nouvelles technologies. Si les succès de notre région vont de pair avec le développement de notre marché, il n'en demeure pas moins que ceux-ci sont largement tributaires de la qualité de notre aéroport.

Une ville qui aspire à se démarquer à l'échelle mondiale doit pouvoir compter sur une desserte aérienne de qualité qui agira non seulement comme porte d'entrée d'une région, mais qui offrira des opportunités de développement économique à la hauteur des aspirations de cette communauté.

Une croissance à poursuivre

L'Aéroport de Québec connaît des succès retentissants depuis quelques années témoignant par le fait même d'un potentiel extraordinaire de développement. L'augmentation marquée de l'achalandage connue lors de l'année 2010 en est un témoin éloquent. À preuve, le ratio du nombre de passagers versus le nombre d'habitants est de 1,5 à Québec, alors qu'il grimpe à 5,6 dans le reste du Canada. L'aéroport de Calgary va même jusqu'à multiplier ce ratio par 11. Ces statistiques permettent de constater tout notre potentiel de développement.

Prévision d'achalandage*



ANNÉE	NOMBRE DE PASSAGERS		
	Faible volume	Prévision la plus probable	Volume Élevé
2010	940 000	1 072 000	1 133 000
2015	1 184 000	1 500 000	1 782 000
2020	1 424 000	1 900 000	2 305 000
2025	1 671 000	2 233 000	2 743 000
2030	1 920 000	2 577 000	3 221 000
2035	2 180 000	2 927 000	3 699 000

L'agrandissement effectué en 2008 était rendu nécessaire par un énorme besoin de rattrapage. Les investissements réalisés par le biais de la première phase d'agrandissement de l'Aéroport auront été garants du succès qui nous mène aujourd'hui à envisager une deuxième phase.

L'aérogare, dans sa forme actuelle, possède un potentiel de développement limité. Déjà, certains contrecoups se font parfois sentir en période de pointe, particulièrement dans le secteur des arrivées internationales. Avec une capacité de 1,4 million de passagers, notre aérogare pourrait atteindre sa limite dès l'horizon 2015, avec une affluence prévue de 1,5 million de voyageurs.

Il aurait été absolument impensable d'effectuer simultanément les travaux accomplis de 2006 à 2008 et ceux que nous proposerons pour les prochaines années. De par le monde, les aéroports sont en constante évolution : nouvelles technologies, sécurité accrue, standards de qualité plus élevés, ou encore simplement en raison d'un marché en pleine évolution. Voilà autant de raisons qui justifient le potentiel et la planification du développement de nos installations. Ces opérations doivent se faire par étape afin d'assurer un développement harmonieux et planifié.

Plan directeur 2010-2035

Un aéroport doté d'une vision se doit de planifier son développement à long terme. À ces fins, nous avons terminé en 2010 l'élaboration d'un plan directeur qui nous permet de bien évaluer le potentiel de l'aéroport dans l'avenir et les changements à apporter afin de réaliser notre plan.

Le Plan directeur 2010-2035 préparé de concert avec la firme spécialisée Arup permet d'avoir une vision réaliste des possibilités de développement de l'Aéroport et d'effectuer une meilleure planification à court terme tout en assurant un processus décisionnel éclairé et structuré.

Ce document se veut une solide base de travail qui accompagnera l'équipe de direction dans l'élaboration et la planification de la prochaine phase d'agrandissement de notre Aéroport, soit celle des arrivées internationales et des départs transfrontaliers.

Programme de développement de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec

- Agrandissement des arrivées internationales et des services transfrontaliers canadiens ;
- Mise à niveau du réseau électrique de distribution haut voltage ;
- Construction d'un nouveau centre d'entretien et de soutien technique ;
- Construction d'une nouvelle caserne incendie ;
- Ajout d'une jetée avec 3 passerelles d'embarquement ;
- Aménagement d'espaces additionnels de stationnement au sol et de nouvelles voies de circulation ;
- Prolongement de l'aire de trafic III ;
- Agrandissement de l'aire de trafic I ;
- Construction d'un stationnement étagé ;
- Construction d'une voie de circulation parallèle à la piste 06-24 ;
- Aménagement d'un centre de dégivrage pour aéronefs ;
- Réfection et élargissement de l'aire de trafic II ;
- Construction d'un centre de pré dédouanement américain ;
- Réfection de la piste 06-24 ;
- Construction d'un hôtel sur le site ;
- Prolongement du corridor d'accès pour l'aire de trafic II.

Une croissance stimulante

Un beau défi se dresse devant nous, soit celui de faire face à une croissance exponentielle.

Il ne suffit pas d'augmenter la superficie de l'aérogare pour augmenter l'affluence de passagers. Il faut mettre en place les équipements nous permettant d'augmenter notre capacité à recevoir davantage d'aéronefs, donc diversifier et augmenter notre offre de vols, ce qui contribuera à favoriser l'achalandage. De cette façon, une plus grande concurrence peut s'installer entre les différents transporteurs aériens, faisant en sorte que le passager bénéficie de tarifs beaucoup plus avantageux.

Avec nos projets ambitieux, nous arriverons non seulement à faire en sorte que notre aéroport figure parmi les 10 plus achalandés au pays, mais nous continuerons à tout mettre en œuvre afin que les passagers passent avant tout. L'accent sera mis sur les services offerts aux passagers, notamment par la présence d'un plus grand nombre de concessions et d'une utilisation accrue des nouvelles technologies.

LE MILIEU AÉROPORTUAIRE DE DEMAIN...

- Selon les prévisions du constructeur Boeing, le trafic passager mondial devrait augmenter de 6% annuellement de 2011 à 2014.
- Le constructeur Airbus prévoit que le trafic mondial doublera d'ici les 15 prochaines années.
- Selon Boeing, le nombre d'aéronefs en circulation dans le monde devrait passer de 19 000 à 36 000 d'ici l'année 2030.
- En Chine, le *Civil Aviation's Airport Authority* (CAAC) indique que 78 nouveaux aéroports seront construits d'ici à 2020.

RÉSULTATS FINANCIERS : FAITS SAILLANTS

Performance financière 2010

En 2010, Aéroport de Québec inc. a généré un excédent des produits par rapport aux charges de 6,9 M\$ comparativement à 4,3 M\$ en 2009, soit une augmentation de 2,6 M\$ ou 58,3 %.

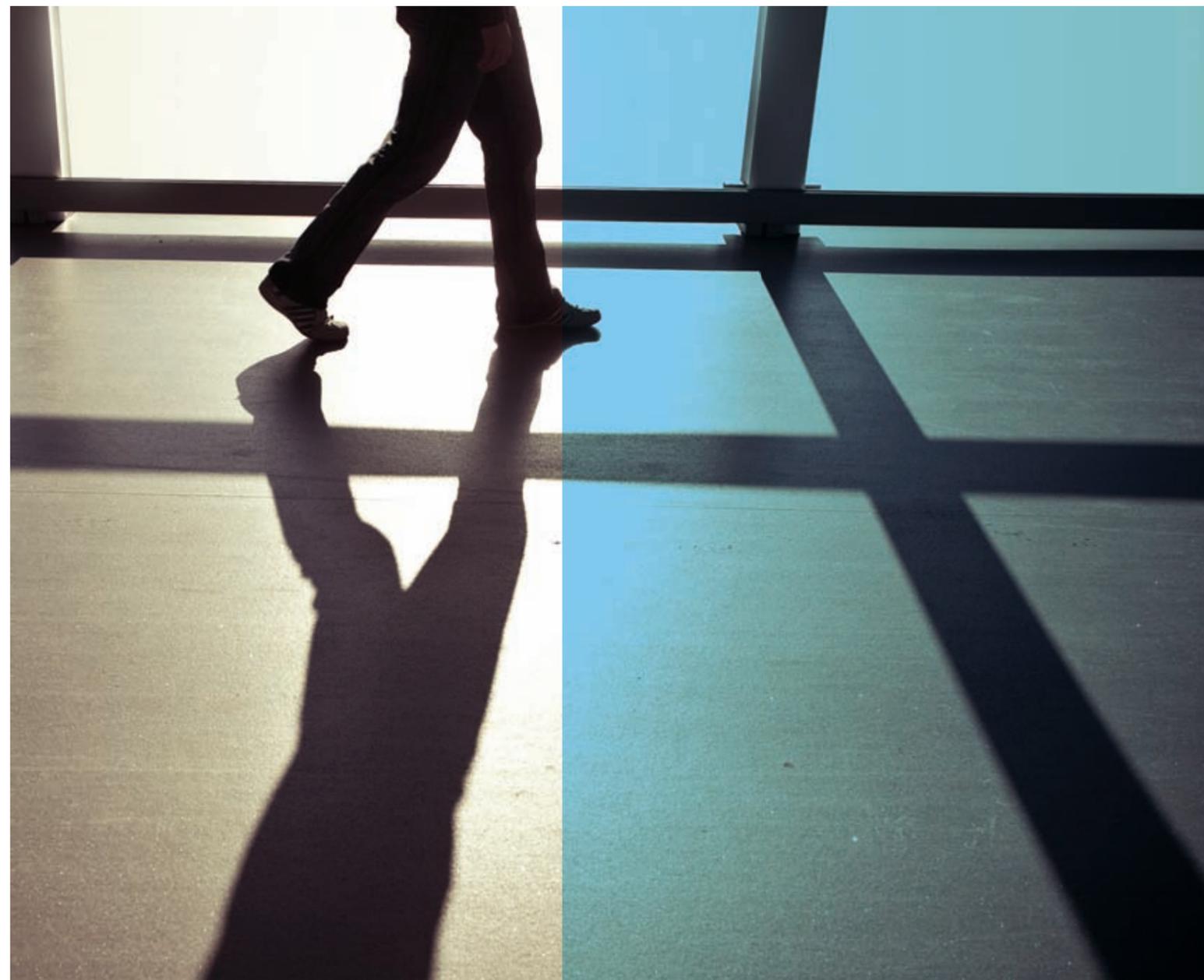
Les produits ont augmenté de 10 % pour atteindre 35,7 M\$ alors que les charges d'exploitation n'ont augmenté que de 2,7 % pour atteindre 28,8 M\$.

Produits

Frais d'améliorations aéroportuaires («FAA») - Les produits tirés des frais d'améliorations aéroportuaires («FAA») ont totalisé 12,4 M\$ en 2010, une augmentation de 1,9 M\$ ou 17,8 % par rapport à l'année précédente. Cette augmentation est attribuable à l'augmentation de 13,7 % du nombre de passagers embarqués et à la hausse de tarification de 20 \$ à 25 \$ par passager, le 1^{er} juillet 2010. Ces produits, nets des frais de recouvrements chargés par les transporteurs en vertu de l'entente avec les aéroports, représentent la première source de revenus en importance à 34,8 % de l'ensemble des revenus de Aéroport de Québec inc., et sont affectés en totalité au financement des améliorations aéroportuaires, incluant le paiement des intérêts sur la dette à long terme.

Atterrissage / Aérogare - Les produits tirés des droits d'atterrissage et d'aérogare ont totalisé 10,7 M\$ en 2010, une augmentation de 0,5 M\$ ou 4,3 % par rapport à l'année précédente. Cette augmentation est attribuable à la hausse des revenus générés par le nombre de vols intérieurs qui ont augmenté de 3,2 %, les vols transfrontaliers qui ont augmenté de 7,3 % alors que les vols internationaux ont augmentés de 1,5 %. Ces produits représentent 30,1 % des revenus de la société ce qui en fait sa deuxième source de revenus en importance.

Concessions et locations / Stationnement - Les produits tirés des concessions, des locations et du stationnement public ont totalisé 7,0 M\$ en 2010, une augmentation de 0,6 M\$ ou 8,7 % par rapport à l'année précédente. Cette augmentation est principalement attribuable à l'augmentation de l'achalandage et à la hausse des tarifs de stationnement le 1^{er} avril 2010. Ces produits proviennent des redevances perçues des concessionnaires et des loyers attribuables à la location des terrains, des bâtiments et des espaces à l'intérieur de l'aérogare, du bâtiment des services aéroportuaires et du stationnement public. Ces revenus représentent 19,6 % de l'ensemble des revenus de Aéroport de Québec inc.



Services et recouvrements / Sûreté et sécurité / Revenus de placement / Autres - Les produits tirés de ces quatre sources ont totalisé 5,5 M\$ en 2010, une augmentation de 0,4 M\$ ou 7,3 % par rapport à l'année précédente. Les revenus de services et recouvrement proviennent des frais chargés aux usagers pour l'électricité, l'eau, la cueillette des ordures, le déneigement, etc. Ils comprennent aussi les frais chargés aux compagnies aériennes pour l'utilisation de la salle à bagages, du salon VIP, des comptoirs d'enregistrement ainsi que des systèmes informatiques et de communication. Les revenus de sûreté et sécurité correspondent à un droit chargé aux compagnies aériennes pour chaque passager embarqué. Ces revenus représentent 15,4 % de l'ensemble des revenus de Aéroport de Québec inc.

Charges

Salaires et charges sociales - Les salaires et charges sociales sont passés de 6,4 M\$ en 2009 à 7,2 M\$ en 2010 soit une hausse de 0,8 M\$ par rapport à l'exercice précédent. Cette hausse s'explique notamment par le nombre de pompiers qui est passé de 12 à 20 le 13 octobre 2009 ayant plein effet sur l'année 2010. Enfin, des ressources additionnelles au sein des différents services de l'entreprise ont été requises pour faire face à la croissance réalisée.

Frais d'exploitation - Les frais d'exploitation de 2010 ont atteint 14,1 M\$ en baisse de 0,3 M\$ ou 2,1 % sur l'année financière 2009.

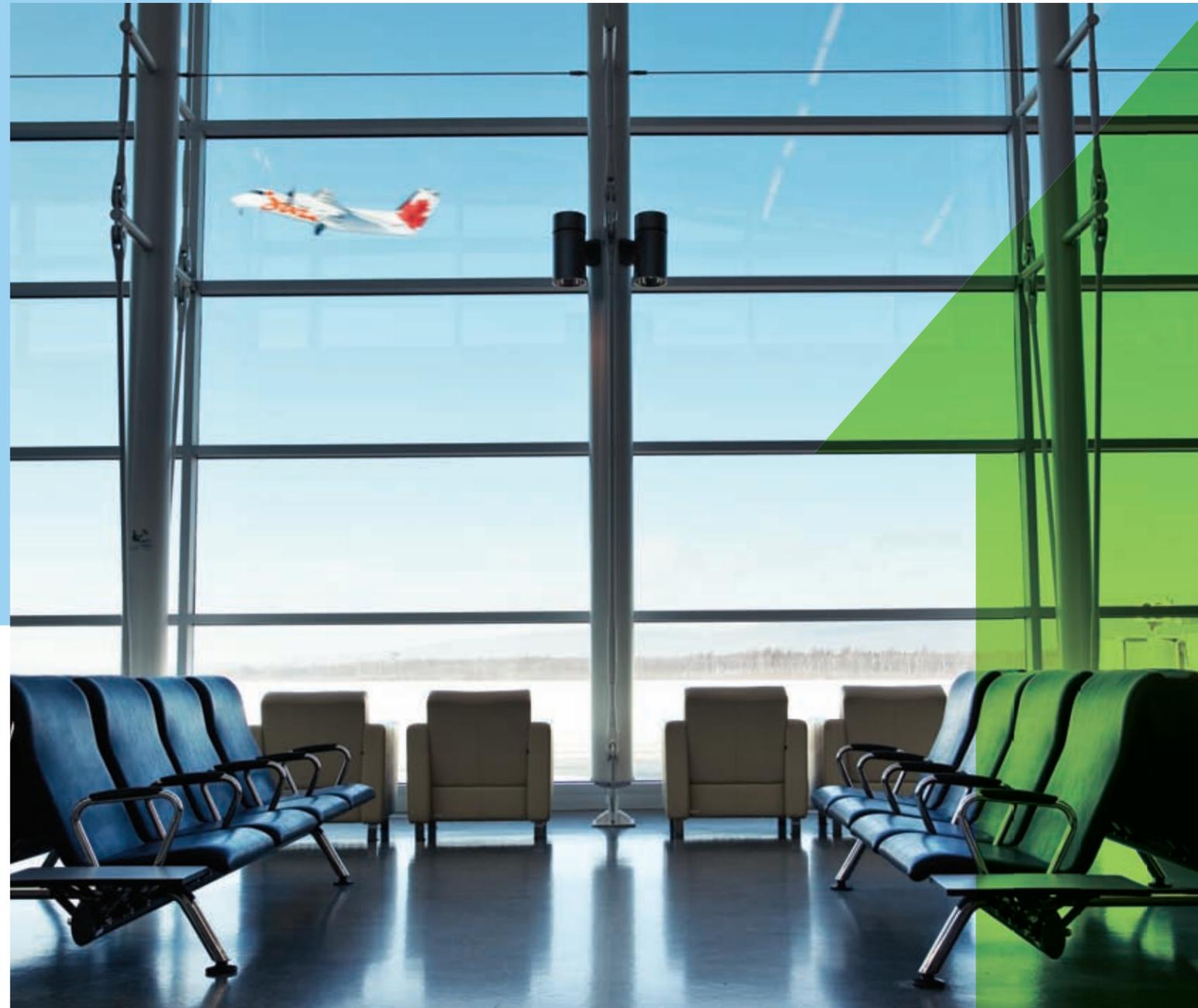
Les charges pour les services et l'entretien totalisent 5,4 M\$ en hausse de 0,7 M\$ ou 14,5 % par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation est attribuable principalement au plein effet sur 12 mois du contrat de service de la salle à bagages automatisée dont le contrat de 73 346 \$ par mois a débuté le 1^{er} novembre 2009.

Les charges de matériel, fournitures et utilités totalisent quant à elles 2,1 M\$ en baisse de 0,2 M\$ ou 10 % par rapport à l'exercice précédent. La baisse est principalement attribuable à la diminution des coûts unitaires des produits de déglacage des pistes et voies de circulation et des quantités utilisées moindres dû à des conditions hivernales clémentes. Une meilleure gestion de l'énergie a également permis des économies des coûts d'électricité et de gaz.

Les charges de développement et du marketing ont également diminué de 0,2 M\$ par rapport à 2009 ou 17 % pour atteindre 0,8 M\$ en 2010. Cette baisse s'explique notamment par une rationalisation des frais de voyage et des frais d'étude de marché.

Les charges d'administration sont quant à elles demeurées stables à 1,1 M\$.

Les frais d'exploitation comprennent également les en-lieux de taxes et le loyer payable à Transports Canada. Les en-lieux de taxes s'élèvent à 2,3 M\$ en 2010 soit au même niveau que celui fortement majoré en 2009. Cependant, le loyer de Transports Canada a atteint 1,7 M\$ en 2010 en hausse de 0,3 M\$ ou 18,6 % comparativement à 2009. En vertu du bail foncier avec Transports Canada, Aéroport de Québec inc. doit payer un loyer basé sur le total des revenus avec divers ajustements. Le taux de loyer est progressif pour chaque tranche de revenus. L'augmentation du loyer est donc due à l'augmentation des revenus. Ces deux charges à elles seules totalisent 4,0 M\$ et représentent 28 % des frais d'exploitation de 14,1 M\$ de Aéroport de Québec inc.



Investissements 2010

Au cours de 2010, Aéroport de Québec inc. a réalisé plusieurs projets d'investissement, dont l'achat d'équipements de déneigement, l'aménagement des douanes, la réfection des rampes et voies d'accès, le recouvrement et la réfection des aires de circulation D et E ainsi que la réfection des voies de circulation H et J. Au total, 7,4 M\$ ont été investis dans l'ensemble des projets d'investissement 2010.

L'analyse des résultats 2010 indique ce qui suit :
(En milliers de dollars)

	PLAN	RÉEL	ÉCART FAVORABLE (DÉFAVORABLE)	RAISONS
PRODUITS	32 985	35 651	2 666	Hausse de 15% du trafic passager avec impact favorable sur les revenus d'atterrissage et d'aérogare et sur les frais d'améliorations aéroportuaires
CHARGES	29 485	28 808	677	Diminution des frais d'exploitation
INVESTISSEMENTS	16 818	7 414	9 404	Les projets de station électrique et de réfection de rampes et de voies d'accès ont notamment été reportés

Projets d'investissement 2011-2015

Pour l'horizon 2011-2015, Aéroport de Québec inc. s'attend à investir 225 millions de dollars notamment dans les projets suivants:

- Élargissement tablier 1 et ajout de services pour le centre de dégivrage
- Élargissement et réfection tablier 2
- Centre d'entretien et caserne de pompiers
- Arrivées internationales
- Sous-projets - Arrivées internationales
- Tablier 3: prolongation
- Stationnement public étagé trois étages
- Travaux de transfert des locataires pour l'emprise des arrivées internationales
- Stationnement 500 places au sol / emplacement garage actuel
- Redressement du linéaire et reconfiguration du bassin réservé aux taxis
- Construction tablier 1 jetée internationale

Quant aux produits et aux charges, ils ont été estimés⁽¹⁾ comme il suit pour la période 2011-2015:
(En milliers de dollars)

	2011	2012	2013	2014	2015
PRODUITS*	38 713	41 207	43 932	50 206	53 390
CHARGES**	26 002	26 568	27 323	28 489	29 237

⁽¹⁾ Les estimations ci-dessus sont établies en fonction d'hypothèses. Les résultats réels seront différents des estimés et les écarts pourraient être importants.

* Tous les produits sont inclus ici et notamment les frais d'améliorations aéroportuaires. On évalue que le nombre de passagers progressera chaque année de plus de 5 % et que celui-ci atteindra 1,5 million en 2015.

** Les dépenses incluent les intérêts sur la dette actuelle mais excluent les amortissements des immobilisations (élément hors caisse).



ÉTATS FINANCIERS
AU 31 DÉCEMBRE 2010

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Aux administrateurs de Aéroport de Québec inc.

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de Aéroport de Québec inc., qui comprennent le bilan au 31 décembre 2010 et les états des produits et charges, de l'évolution des actifs nets et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION POUR LES ÉTATS FINANCIERS

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

RESPONSABILITÉ DE L'AUDITEUR

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en oeuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de la société portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la société. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

OPINION

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Aéroport de Québec inc. au 31 décembre 2010 ainsi que de ses résultats d'exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

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

Québec
Le 21 février 2011

PRODUITS ET CHARGES

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010

	2010	2009
	\$	\$
PRODUITS		
Atterrissage et aérogare	10 735 211	10 290 251
Frais d'améliorations aéroportuaires	12 418 790	10 541 765
Concessions et locations	3 683 449	3 536 021
Stationnement	3 309 986	2 899 048
Services et recouvrements	2 703 783	2 695 165
Sûreté et sécurité	2 120 965	1 594 357
Revenus de placements (note 5)	660 632	823 201
Autres	17 874	15 966
	35 650 690	32 395 774
CHARGES		
Salaires et charges sociales	7 210 432	6 411 639
Frais d'exploitation	14 078 730	14 375 654
Frais financiers, nets (note 6)	2 191 052	2 283 919
Amortissement des immobilisations	6 811 101	6 509 947
Amortissement des frais reportés	81 144	30 108
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(1 564 945)	(1 563 960)
	28 807 514	28 047 307
Excédent des produits par rapport aux charges avant autre produit (charge)	6 843 176	4 348 467
Autre produit (charge)		
Gain (perte) sur la cession d'immobilisations	10 454	(20 296)
EXCÉDENT DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES	6 853 630	4 328 171

ÉVOLUTION DES ACTIFS NETS

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010

	2010		2009	
	Affectés d'origine interne	Non affectés	Total	Total
	\$	\$	\$	\$
Solde au début	8 484 246	46 594 234	55 078 480	50 750 309
Excédent des produits par rapport aux charges		6 853 630	6 853 630	4 328 171
Virement aux actifs nets non affectés	(8 484 246)	8 484 246		
Solde à la fin		61 932 110	61 932 110	55 078 480

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

FLUX DE TRÉSORERIE

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010

	2010	2009
	\$	\$
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent des produits par rapport aux charges	6 853 630	4 328 171
Éléments hors caisse		
Perte (gain) sur la cession d'immobilisations	(10 454)	20 296
Amortissement des immobilisations	6 811 101	6 509 947
Amortissement des frais reportés	81 144	30 108
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(1 564 945)	(1 563 960)
Actif au titre des prestations constituées	(70 900)	(62 400)
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 7)	226 189	1 416 845
Rentrées nettes de fonds	12 325 765	10 679 007
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Dépôts à terme	(4 137 872)	79 976
Encaissements des effets à recevoir	24 092	122 185
Immobilisations	(4 632 795)	(22 009 816)
Cession d'immobilisations	10 454	10 100
Frais reportés		(283 578)
Sorties nettes de fonds	(8 736 121)	(22 081 133)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Encaissements des subventions à recevoir	1 000 000	1 750 000
Apports reportés afférents aux immobilisations	680 635	1 431 242
Remboursements d'emprunts	(3 335 258)	(2 125 000)
Rentrées (sorties) nettes de fonds	(1 654 623)	1 056 242
Augmentation (diminution) nette de l'encaisse	1 935 021	(10 345 884)
Encaisse et compte d'épargne au début	2 540 260	12 886 144
Encaisse à la fin	4 475 281	2 540 260

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

BILAN

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010

	2010	2009
	\$	\$
ACTIF		
Actif à court terme		
Encaisse	4 475 281	2 540 260
Dépôts à terme (note 8)	20 906 843	15 586 071
Débiteurs (note 9)	4 684 319	4 502 341
Fournitures en inventaire, au coût	267 530	209 129
Frais payés d'avance	523 523	205 867
	30 857 496	23 043 668
Dépôts à terme (note 8)	2 917 100	4 100 000
Effets à recevoir (note 10)	2 675 000	2 699 989
Subvention à recevoir (note 11)	10 500 000	11 500 000
Immobilisations (note 12)	112 625 775	112 023 280
Frais reportés	280 216	361 360
Actif au titre des prestations constituées (note 13)	280 100	209 200
	160 135 687	153 937 497
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs (note 15)	7 933 901	7 665 977
Produits reportés	33 590	70 156
Dépôts de clients	528 782	575 772
Versements sur la dette à long terme (note 16)	3 749 994	3 250 000
	12 246 267	11 561 905
Dette à long terme (note 16)	52 669 508	53 125 000
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 17)	33 287 802	34 172 112
	98 203 577	98 859 017
ACTIFS NETS		
Affectés en vertu d'affectations d'origine interne		8 484 246
Non affectés	61 932 110	46 594 234
	61 932 110	55 078 480
	160 135 687	153 937 497

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Pour le conseil d'administration,

(s) signé:

GAËTAN GAGNÉ
Président et chef de la direction

e(s) signé:

JACQUES CHAMPAGNE
Président du comité d'audit de gestion
des risques

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010

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 - Normes comptables futures

Le Conseil des normes comptables de l'Institut Canadien des Comptables Agréés a approuvé l'adoption des normes internationales d'information financière (IFRS) pour la comptabilisation et la présentation de l'information financière des sociétés ayant une obligation d'information au public. Ces normes internationales remplaceront les principes comptables généralement reconnus actuellement utilisés au Canada et elles s'appliqueront à compter du 1^{er} janvier 2011. La société a choisi d'adopter ces normes et évalue présentement l'incidence de celles-ci sur ses opérations, ses systèmes informatiques et ses états financiers.

3 - Conventions comptables

Base de présentation

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

Estimations comptables

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

Base de mesure des actifs et des passifs financiers et informations à fournir

Évaluation initiale

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

Évaluation ultérieure

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

- L'encaisse a été classée comme actif détenu à des fins de transaction et est évaluée à sa juste valeur ;
- Les comptes clients, les dépôts à terme, les intérêts courus, les effets à recevoir ainsi que la subvention à recevoir sont classés comme prêts et créances et sont évalués au coût après amortissement, lequel correspond généralement au montant comptabilisé initialement moins toute provision pour créances douteuses ou pour moins-value ;
- Les emprunts bancaires, les créditeurs, les dépôts de clients et la dette à long terme sont classés comme autres passifs financiers. Ils sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Informations à fournir

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

3 - Conventions comptables (suite)

Évaluation des stocks

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

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

Amortissements

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

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

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

Frais reportés

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

Constatation des produits

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

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

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

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

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

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

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

Avantages sociaux futurs

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

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

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

4 - Subventions

La société a obtenu des subventions de 36 245 589 \$ pour la réalisation des travaux de réfection de l'aérogare. De cette somme, 21 245 589 \$ sont encaissables sur présentation de réclamations selon l'avancement des travaux; au 31 décembre 2010, la totalité du montant est encaissé (20 564 954 \$ en 2009). Un montant de 15 000 000 \$ sert à rembourser les obligations de série B; un montant de 3 500 000 \$ a été reçu au 31 décembre 2010 (2 500 000 \$ en 2009). Les subventions encaissées et à recevoir sont comptabilisées sous la rubrique *Apports reportés afférents aux immobilisations*.

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

↗ Rester propriétaire des biens pour lesquels elle a reçu une subvention ;

↗ Respecter les lois et les ordonnances applicables au projet et aux activités en découlant.

5 - Revenus de placements

	2010	2009
	\$	\$
Revenus d'intérêts		
Actifs détenus à des fins de transaction	7 667	11 971
Prêts et créances	652 965	811 230
	660 632	823 201

6 - Frais financiers, nets

	2010	2009
	\$	\$
Autres passifs financiers		
Intérêts sur la dette à long terme	2 758 653	2 899 202
Prêts et créances		
Revenus d'intérêts sur la subvention à recevoir	567 601	615 283
	2 191 052	2 283 919

7 - Informations sur les flux de trésorerie

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

	2010	2009
	\$	\$
Débiteurs, excluant les portions encaissables à court terme des effets et de la subvention à recevoir	(181 081)	772 986
Fournitures en inventaire	(58 401)	78 647
Frais payés d'avance	(317 656)	(115 498)
Créditeurs, excluant les comptes à payer afférents aux immobilisations	866 883	697 067
Produits reportés	(36 566)	4 431
Dépôts de clients	(46 990)	(20 788)
	226 189	1 416 845

Au cours de l'exercice, l'Aéroport a acquis du matériel roulant au moyen d'un contrat de location-acquisition de 3 379 760 \$.

8 - Dépôts à terme

	2010	2009
	\$	\$
Court terme		
Taux moyen pondéré de 1,80 % (1,65 % en 2009), échéant à différentes dates jusqu'en avril 2011	20 906 843	15 586 071
Long terme		
Taux moyen pondéré de 2,61 % (3,67 % en 2009), échéant à différentes dates jusqu'en novembre 2015	2 917 100	4 100 000
	23 823 943	19 686 071

9 - Débiteurs

	2010	2009
	\$	\$
Comptes clients	3 418 167	3 168 289
Intérêts courus	259 550	328 347
Portion encaissable à court terme des effets à recevoir	6 602	5 705
Portion encaissable à court terme de la subvention à recevoir	1 000 000	1 000 000
	4 684 319	4 502 341

10 - Effets à recevoir

	2010	2009
	\$	\$
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 % (8,25 %; 9,95 % en 2009), encaissable par versements mensuels de 9 722 \$, débutant en janvier 2012 et se terminant en novembre 2034, plus un versement de 1 387 \$ en décembre 2034, suivis de 312 versements mensuels de 1 \$, échéant le 30 octobre 2060 (note 19)	2 675 000	2 693 056
Effet à recevoir, 9 %, encaissable par versements mensuels de 577 \$, capital et intérêts, échéant en décembre 2011	6 602	12 638
Portion encaissable à court terme	2 681 602 6 602	2 705 694 5 705
	2 675 000	2 699 989

11 - Subvention à recevoir

	2010	2009
	\$	\$
Subvention à recevoir, 4,77 %, encaissable par versements trimestriels de 250 000 \$, jusqu'en avril 2022	11 500 000	12 500 000
Portion encaissable à court terme	1 000 000	1 000 000
	10 500 000	11 500 000

12 - Immobilisations

	2010		2009
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Bâtiments	65 522 544	4 030 828	61 491 716
Améliorations locatives	13 278 720	3 182 571	10 096 149
Machinerie et équipement	32 873 466	5 896 050	26 977 416
Équipement informatique	7 188 699	3 234 392	3 954 307
Matériel roulant	4 549 282	3 146 944	1 402 338
Mobilier et agencements	3 294 129	741 372	2 552 757
Projets en cours – autres	2 940 320		2 940 320
Biens loués en vertu d'un contrat de location-acquisition			
Matériel roulant	3 379 760	168 988	3 210 772
	133 026 920	20 401 145	112 625 775
			2009
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Bâtiments	65 517 126	2 247 444	63 269 682
Améliorations locatives	12 904 066	2 404 022	10 500 044
Machinerie et équipement	31 987 890	3 827 784	28 160 106
Équipement informatique	6 989 693	2 022 392	4 967 301
Matériel roulant	4 383 506	2 687 291	1 696 215
Mobilier et agencements	3 173 702	419 246	2 754 456
Projets en cours – autres	675 476		675 476
	125 631 459	13 608 179	112 023 280

13 - Avantages sociaux futurs

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

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

	2010	2009
	\$	\$
Régime à prestations déterminées	87 200	53 000
Régime à cotisations déterminées	184 700	154 300
	271 900	207 300

13 - Avantages sociaux futurs (suite)

La valeur actuarielle des prestations constituées a été déterminée au moyen de méthode de répartition des prestations au prorata des années de service et à partir des hypothèses les plus probables établies par la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des soins de santé. La société Morneau Sobeco a établi la valeur actuarielle au 31 décembre 2007 et cette valeur a été actualisée par extrapolation.

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

	2010	2009
	\$	\$
Juste valeur des actifs des régimes	5 316 700	4 756 100
Obligations au titre des prestations constituées	4 813 800	3 834 000
Situation de capitalisation - excédent	502 900	922 100
Gains actuariels non amortis	(222 800)	(712 900)
Actif au titre des prestations constituées	280 100	209 200

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

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

	2010	2009
	%	%
Taux d'actualisation	5,75	6,75
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:

	2010	2009
	\$	\$
Cotisations de l'employeur	158 100	115 400
Cotisations des salariés	42 600	50 400
Prestations versées	69 500	46 800

14 - Emprunts bancaires

Les emprunts bancaires auprès de deux institutions, de montants autorisés de 2 000 000 \$ et de 5 000 000 \$ portent respectivement intérêt au taux préférentiel plus 0,5 % et au taux préférentiel (3,5 % et 3 %; 2,75 % et 2,25 % en 2009) et sont renégociables en 2011. Au 31 décembre 2010, les emprunts bancaires étaient inutilisés.

15 - Crédoiteurs

	2010	2009
	\$	\$
Comptes fournisseurs et charges à payer	5 029 994	4 089 404
Comptes à payer afférents aux immobilisations	1 826 489	2 425 448
Salaires, vacances et avantages sociaux	274 522	373 875
Taxes à la consommation	211 236	144 157
Intérêts courus	591 660	633 093
	7 933 901	7 665 977

16 - Dette à long terme

	2010	2009
	\$	\$
Obligations de série A, 5,12 %, intérêts payables trimestriellement, capital remboursable par versements trimestriels de 562 500 \$, échéant en avril 2029 ^(a)	41 625 000	43 875 000
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 ^(a)	11 500 000	12 500 000
Obligation relative aux biens loués, 3,07 %, remboursable par versements mensuels, capital et intérêts, de 49 537 \$ et un versement final de 2 365 936 \$ en novembre 2012	3 294 502	
	56 419 502	56 375 000
Versements exigibles à court terme	3 749 994	3 250 000
	52 669 508	53 125 000

^(a) En vertu de la convention de crédit, la société est assujettie à certaines conditions. Au 31 décembre 2010, ces conditions sont respectées.

Les versements sur la dette à long terme au cours des prochains exercices s'établissent comme suit:

	Obligation relative aux biens loués	Autres emprunts
	\$	\$
2011	594 444	3 250 000
2012	2 861 306	3 250 000
2013		3 250 000
2014		3 250 000
2015		3 250 000
Total des paiements minimums exigibles	3 455 750	
Frais d'intérêts inclus dans les paiements minimums exigibles	161 248	
	3 294 502	

17 - Apports reportés afférents aux immobilisations

	2010		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Aérogare	36 245 589	3 449 695	32 795 894
Bâtiments	652 910	161 002	491 908
	36 898 499	3 610 697	33 287 802
	2009		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Aérogare	35 564 954	1 910 850	33 654 104
Bâtiments	652 910	134 902	518 008
	36 217 864	2 045 752	34 172 112

18 - Engagements

La société loue les installations aéroportuaires en vertu d'un bail avec Transports Canada depuis le 1^{er} novembre 2000. La durée de ce bail est de 60 ans avec une option de renouvellement de 20 ans. En vertu de ce bail, la société est responsable de la gestion de l'Aéroport International Jean-Lesage, y compris l'entretien et le renouvellement des actifs afin de maintenir le système aéroportuaire conforme aux normes applicables à un « aéroport international majeur ». Le loyer est 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 1 897 039 \$ en 2011, à 2 095 945 \$ en 2012, à 2 311 620 \$ en 2013, à 2 804 022 \$ en 2014 et à 3 058 798 \$ en 2015.

De plus, la société s'est engagée, d'après des contrats de location et de service échéant à différentes dates jusqu'en janvier 2015, à verser 6 990 060 \$. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 2 982 557 \$ en 2011, à 1 848 893 \$ en 2012, à 1 850 714 \$ en 2013, à 206 953 \$ en 2014 et à 100 943 \$ en 2015.

19 - Éventualité

Au cours de l'exercice, la société de qui l'Aéroport détenait la créance dont il est fait mention à la note 10, a fait faillite. Une nouvelle entente a été signée avec un locataire assujettie à la réalisation de certaines clauses sur lesquelles l'Aéroport n'a aucun contrôle.

L'Aéroport détient certaines garanties relativement à cette créance sur un bâtiment érigé sur un terrain lui appartenant.

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

20 - Juste valeur des instruments financiers et risques financiers

Juste valeur des instruments financiers

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

Instruments financiers à court terme

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

Effets à recevoir

La juste valeur de l'effet à recevoir en vertu d'une convention d'emphytéose est difficilement déterminable compte tenu de l'éventualité présentée à la note 19.

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

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

La juste valeur des dépôts à terme, de la subvention à recevoir et de la dette à long terme a été déterminée par l'actualisation des flux monétaires contractuels aux taux d'intérêt pratiqués sur le marché pour les instruments financiers 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, les dépôts à terme, les comptes clients, les intérêts courus à recevoir, les effets à recevoir et la subvention à recevoir.

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

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

Risque de taux d'intérêt

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

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

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

Risque de liquidité

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

21 - Pratiques et procédures de gestion du capital

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

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

Le capital de la société est constitué des actifs nets et de la dette à long terme totalisant 118 351 612 \$ (111 453 480 \$ en 2009).

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 terme 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.



LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Aéroport de Québec inc., incorporée en vertu de la Partie II de la *Loi sur les corporations 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, de l'entretien et du développement de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec en vertu d'un bail foncier signé le 27 octobre 2000 avec le gouvernement du Canada et dont la durée est de 60 ans, avec une option de renouvellement pour une période additionnelle 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 foncier, mais aussi à son règlement général.

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

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

Les entités de désignation* sont:

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

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

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

Le conseil détermine les orientations de l'organisation et veille à leur mise en œuvre en collaboration avec l'équipe de direction.

En 2010, Aéroport de Québec s'est appuyée sur une équipe de 14 administrateurs dont l'expertise et les compétences variées ont contribué à soutenir activement la direction dans l'exercice de ses fonctions.

Comités

En 2010, cinq comités ont concouru à la préparation des décisions du conseil d'administration:

- le comité de nomination, gouvernance et ressources humaines;
- le comité d'audit et de gestion des risques;
- le comité environnement, sécurité et sûreté;
- le comité de planification et de développement;
- le comité exécutif (du à la restructuration amorcée en 2009, ce comité s'est réuni deux fois en 2010).

Ces derniers agissent conformément aux orientations du conseil d'administration et s'assurent que l'organisation réponde à ses obligations légales dans la gestion quotidienne des activités. Par ailleurs, le conseil d'administration bénéficie aussi de l'appui d'un comité consultatif communautaire qui contribue à l'avancement de divers dossiers afin de supporter l'amélioration des services aériens et des infrastructures de l'Aéroport.

Règles relatives aux conflits d'intérêts

Conformément au bail avec Transports Canada, Aéroport de Québec inc. a adopté dans son règlement général des règles relatives aux conflits d'intérêts qui sont applicables à ses administrateurs, dirigeants et employés et qui visent à prévenir tout conflit d'intérêt réel ou apparent. Aéroport de Québec inc. s'est conformée au respect de ces règles en 2010, notamment au moyen d'une déclaration annuelle d'intérêts signée par chaque administrateur.

Contrat excédant 100 000 \$

Tous les contrats excédant 100 000 \$ accordés au cours de l'année 2010 l'ont été par un processus d'appel d'offres public, en conformité avec les principes d'imputabilité d'Aéroport de Québec inc., à l'exception du contrat de 3 379 760 \$ CA lequel comprenait une option, qui fut exercée, de 792 700 \$ US accordé à la société Team Eagle Ltd., distributeur canadien exclusif des équipements de déneigement Oshkosh, et ce en raison de l'expertise développée par ce fabricant d'équipements dont la performance permet le déneigement rapide des pistes et des aires de circulation aéroportuaires et pour lequel le conseil d'administration a autorisé la dérogation.

Gouvernance

La réflexion stratégique entreprise en 2009 a donné de bons résultats en matière de gouvernance. Cet exercice, appuyé par l'expertise du Groupe Hay, a démontré la nécessité de la fonction de président et chef de la direction, nouveau poste créé pour diriger et encadrer l'équipe de direction.

Le président et chef de la direction est responsable de définir et de mettre en œuvre les orientations stratégiques, les objectifs et les valeurs fondamentales de l'organisation. L'orientation stratégique est axée sur la maximisation de la valeur pour les partenaires (paliers gouvernementaux) et les principaux intéressés (clients, employés, grand public) comme entité économique. Il est responsable des résultats financiers de l'ensemble des affaires et fonctions de l'organisation, y compris les revenus et dépenses, le bilan, ainsi que les principaux indices de valeur pour la clientèle. Le titulaire relève directement du conseil d'administration.

Rémunération des administrateurs et des dirigeants

Depuis 2009, la rémunération des administrateurs est composée d'honoraires et de jetons de présence déterminée par règlement.

Honoraires annuels

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

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

Jetons de présence

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

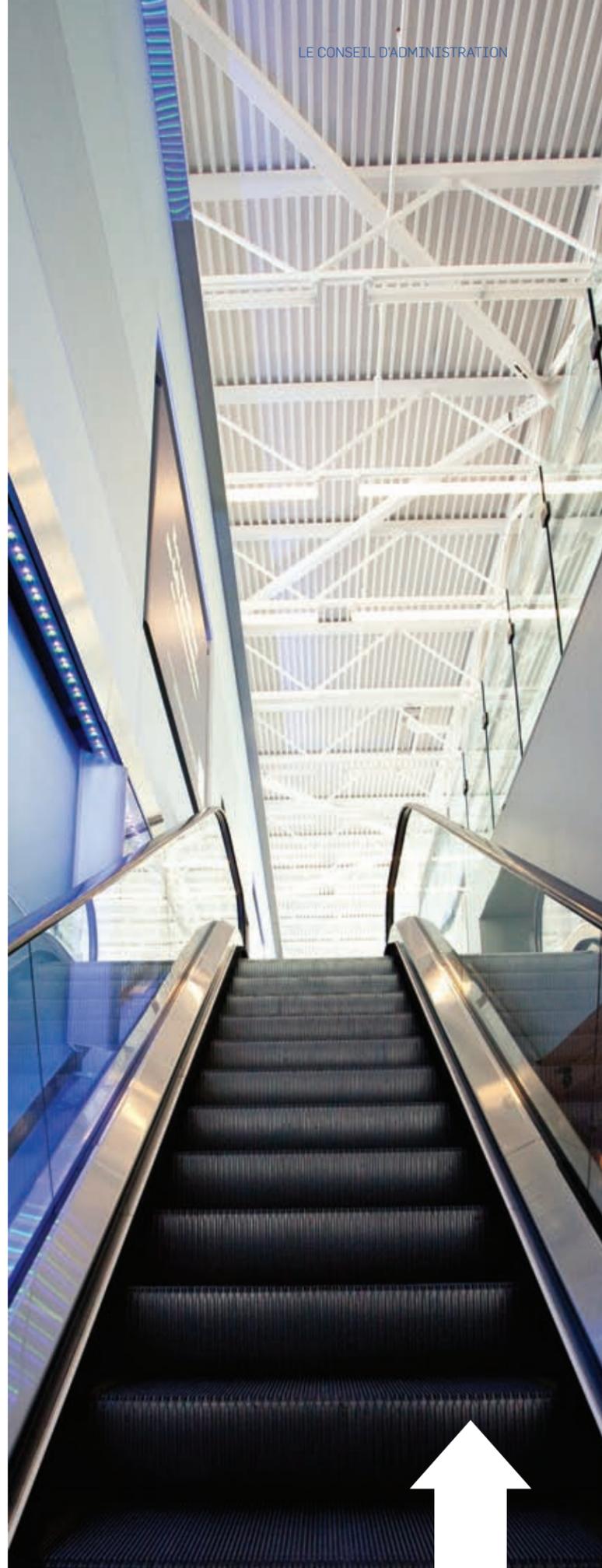


Nombre de réunions

Conseil d'administration	8
Comité de nomination, gouvernance et ressources humaines	7
Comité d'audit et de gestion des risques	10
Comité environnement, sécurité et sûreté	5
Comité de planification et de développement	4
Comité exécutif	2
Comité consultatif communautaire	2
Assemblée générale annuelle des membres	1
Assemblée publique annuelle	1
Réunion annuelle des entités de désignation	1

Cadres de la direction

L'équipe de direction de Aéroport de Québec inc., composée en 2010 de sept (7) gestionnaires, a touché en rémunération une somme de 832 584 \$ pour la durée de l'exercice financier se terminant au 31 décembre 2010, incluant les primes annuelles basées sur l'atteinte ou le dépassement des objectifs.



Compensation des administrateurs en 2010

Nom	Compensation régulière	Compensation régulière	Compensation liée aux projets	Total 2010
	Honoraires	Jetons	Jetons	
M. Michel Cadrin	12 708 \$	7 500 \$		20 208 \$
M. Jacques Champagne*	20 000 \$	11 000 \$	500 \$	31 500 \$
M. Yvan-Miville Des Chênes*	20 000 \$	9 000 \$		29 000 \$
M. André Fortin ⁽¹⁾	7 083 \$	7 000 \$		14 083 \$
M. Gaëtan Gagné	15 000 \$	17 000 \$	500 \$	32 500 \$
Mme Louise Gingras	5 250 \$	2 500 \$	500 \$	8 250 \$
M. Roger Gravel*	20 000 \$	10 000 \$		30 000 \$
M. Marcel Jobin	5 917 \$	5 000 \$	1 000 \$	11 917 \$
Mme Liliane Laverdière ⁽¹⁾	7 083 \$	5 500 \$		12 583 \$
M. André Lemieux	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$
M. Alexandre Matte	10 000 \$	9 000 \$		19 000 \$
M. Jude Martineau* ⁽¹⁾	14 167 \$	6 500 \$		20 667 \$
M. Jean Royer ⁽¹⁾	7 083 \$	5 000 \$		12 083 \$
M. André C. Sarasin	9 500 \$	8 500 \$		18 000 \$
M. Denis Therrien ⁽¹⁾	7 083 \$	3 500 \$		10 583 \$
Me Carl Tremblay	17 089 \$	7 000 \$		24 089 \$
M. Guy Vachon	57 578 \$	24 000 \$	1 000 \$	82 578 \$
M. Alain Vaillancourt	15 786 \$	10 000 \$		25 786 \$

* Président de comité

⁽¹⁾ Nomination le 30 avril 2010



■ Calgary

■ Kuujuuaq

■ Shefferville

■ Wabush

■ Sept-Îles

■ Gaspé

■ Îles-de-la-Madeleine

■ QUÉBEC

■ Montréal

■ Ottawa

■ New York

■ Toronto

■ Détroit

■ Chicago

■ Cleveland

■ Philadelphie

■ Washington

■ Orlando

■ Fort Lauderdale

■ Varadero

■ Santa Clara

■ Camaguey

■ Cayo Coco

■ Holguin

■ Cayo Largo

■ Cancun

■ Montego Bay

■ Puerto Plata

■ La Romana

■ Punta Cana

■ Nantes

■ Paris Charles-de-Gaulle
■ Paris Orly

■ Bordeaux

■ Marseille



2010

POURSUIVRE NOTRE ASCENSION



AÉROPORT DE QUÉBEC INC.
505, RUE PRINCIPALE, QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA G2G 0J4
T 418-640-2700
1 877-769-2700 | info@aerportdequebec.com

aerportdequebec.com

