

RAPPORT ANNUEL 05



AÉROPORT DE QUÉBEC

CÉLÉBRER ENSEMBLE

CINQ ANS DE SUCCÈS	01
MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	02
MESSAGE DE LA DIRECTRICE GÉNÉRALE	05
TRAFIC DE PASSAGERS EN 2005	07
UNE STRATÉGIE GAGNANTE	08
DÉVELOPPEMENT DES AFFAIRES	08
INSTALLATIONS ET EXPLOITATION	09
RESSOURCES HUMAINES	11
PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROGARE	12
RÉSULTATS FINANCIERS	14
RAPPORT DES VÉRIFICATEURS ET ÉTATS FINANCIERS 2005	15
CONSEIL D'ADMINISTRATION	22

Aéroport de Québec inc.

500, rue Principale
Aéroport international Jean-Lesage
Québec (Québec) Canada G2G 2T9

Téléphone : 418 640.2700
Télécopieur : 418 640.2656

aeroportdequebec@aeroportdequebec.com
www.aeroportdequebec.com



CINQ ANS DE SUCCÈS

En novembre 2000, Transports Canada confie à Aéroport de Québec inc. les responsabilités de gestion, d'exploitation et de développement de l'aéroport international Jean-Lesage (AIJL). Les défis abondent et requièrent un plan de vol apte à répondre aux besoins et aux attentes des visiteurs, de même que des voyageurs d'affaires et d'agrément de Québec et de l'Est de la province. Les aléas de l'industrie ne se font pas attendre : événements tragiques du 11 septembre 2001, faillites et restructurations de plusieurs transporteurs, épidémie de SRAS. En dépit de la turbulence, Aéroport de Québec s'engage activement dans la poursuite et l'atteinte de ses objectifs. Portée par un entrepreneurship et une vision renouvelée, tous les efforts sont déployés pour mettre en place des stratégies novatrices et accroître la qualité des services offerts. Cinq ans plus tard, les résultats sont éloquentes et témoignent d'une rigueur assurément garante de vitalité économique pour la grande région de Québec. Fort d'un achalandage record de plus de 771 000 passagers en 2005, l'aéroport est indéniablement en position pour assurer le développement de son plein potentiel. Survol de cinq années de succès...



UNE ÉVOLUTION CONSTANTE

Le transport aérien constitue un outil essentiel de développement socio-économique et touristique des sociétés modernes. Avec l'accroissement des échanges internationaux et le développement de nouveaux marchés, les besoins en déplacements connaissent d'ailleurs une croissance importante. Dans ce contexte de mondialisation et d'ouverture économique, le renforcement de la desserte aérienne s'avère d'autant plus nécessaire qu'il contribue à augmenter la compétitivité et à générer un climat favorable au développement des affaires.

S'inscrivant dans un processus de développement et d'amélioration continue, Aéroport de Québec s'est engagée à relever sa part de défis en offrant des services aériens sûrs et efficaces, gages de vitalité et d'une meilleure qualité de vie.

Les succès des cinq dernières années sont indéniables. Notre organisation affiche aujourd'hui un portrait financier éloquent qui lui permet de poursuivre son envolée et de contribuer activement au rayonnement et au dynamisme socio-économique de la grande région de Québec.

Notre réussite se traduit notamment par une augmentation marquée du trafic aérien, croissance que connaît d'ailleurs l'ensemble de l'industrie. Selon l'Association internationale du transport aérien (IATA), le trafic passager mondial a augmenté de 7,6 % en 2005. Cette croissance s'élève à 8,9 % pour l'Amérique du Nord et à 5,6 % pour le Canada. À titre comparatif, l'AIJL a connu une augmentation de 7,4 %. En dépit des événements du 11 septembre 2001 et des aléas qu'a connus l'industrie, ces résultats laissent entrevoir un retour à une croissance marquée.

Alors que l'industrie aérienne vit une importante restructuration, Aéroport de Québec doit, pour sa part, faire face à plusieurs facteurs pouvant freiner l'atteinte de ses objectifs. En témoignent par exemple la hausse des coûts de sûreté et de sécurité, d'exploitation et d'entretien ou encore le sous-financement de ses immobilisations.

Membre du Conseil des aéroports du Canada (CAC), Aéroport de Québec participe activement aux discussions afin d'aborder les obstacles et les défis auxquels est confronté l'ensemble de l'industrie. Parmi ceux-ci, la question du loyer constitue une préoccupation importante pour Aéroport de Québec. À l'automne dernier, le Conseil du trésor a en effet entériné la nouvelle politique des loyers mise de l'avant par Transports Canada. Des démarches ont dès lors été entamées afin d'apporter des modifications aux baux des aéroports. Dans sa forme actuelle, la politique risque pourtant de compromettre l'équité d'un réseau national d'aéroports sûrs et efficaces. Nous entendons d'ailleurs poursuivre avec détermination notre objectif à cet égard et nous croyons sincèrement que les aéroports qui accueillent moins de deux millions de passagers annuellement devraient être exemptés du paiement d'un loyer à Transports Canada ou avoir des politiques similaires de loyer.

En mars dernier, Aéroport de Québec a donc présenté un mémoire au Comité permanent des transports afin de mettre en lumière ses préoccupations et s'assurer que les orientations du gouvernement fédéral puissent assurer la viabilité et la pérennité des aéroports. Outre la question des loyers, le document déposé reflète à la fois les préoccupations

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

d'Aéroport de Québec et du CAC en matière de gouvernance, de sécurité et de libéralisation du transport aérien. En collaboration avec le CAC, nous poursuivons d'ailleurs nos démarches auprès du gouvernement canadien afin d'apporter des éléments de solutions applicables à l'ensemble de l'industrie.

Notre rigueur dans le suivi des dossiers d'intérêt national se reflète aussi dans notre gestion quotidienne. En 2005, nous avons réalisé un examen de rendement quinquennal dans le cadre duquel de nombreuses vérifications ont été effectuées afin d'évaluer la performance de notre organisation en matière de gestion administrative, financière, humaine, opérationnelle, environnementale et de sûreté et sécurité.

Effectuée dans le cadre d'une saine gestion des risques et d'une gouvernance efficace et diligente, cette opération a fait l'objet d'un rapport détaillé par secteurs d'activité ainsi que de recommandations qui seront mises en place au cours de la prochaine année. L'exercice nous permettra assurément de poursuivre nos activités avec davantage d'acuité.

Aujourd'hui, les résultats des cinq dernières années témoignent de notre engagement vers la réussite. Fière d'un achalandage record de plus de 771 000 passagers en 2005 et d'une croissance marquée des destinations, des services et des vols offerts, Aéroport de Québec entend repousser plus loin les limites afin d'améliorer ses infrastructures et de contribuer encore davantage au développement du plein potentiel de la région.

La croissance des services et l'amélioration de la desserte aérienne demeurent toutefois tributaires de l'amélioration de nos infrastructures. Nous sommes d'ailleurs convaincus qu'il est plus que temps de doter la région d'une aérogare qui puisse répondre aux besoins des voyageurs et des transporteurs aériens, en plus d'assurer le développement continu des services aériens.

Forte d'un consensus régional, la modernisation de l'aérogare est aujourd'hui reconnue par toute la communauté comme prioritaire et indispensable pour positionner Québec en tant que ville moderne, dynamique et accueillante pour les visiteurs comme pour les investisseurs.

Au cours du XIV^e Forum économique de Québec, la communauté d'affaires s'est clairement prononcée quant à la nécessité de donner la priorité au projet de modernisation d'aérogare. Nous tenons à les remercier de leur soutien. Depuis, un vaste mouvement d'appui interpelle les gouvernements afin de faire de cette priorité régionale une réalité. Cette mobilisation est d'autant plus nécessaire qu'elle pourrait visiblement nous permettre d'amorcer un projet aux retombées significatives.

À l'aube des Fêtes du 400^e anniversaire, le début des travaux est d'autant plus urgent que la Vieille Capitale accueillera des milliers de visiteurs provenant des quatre coins de la planète. Québec n'aura alors qu'une chance de donner bonne impression.

Fruit d'un investissement de 65,8 millions\$, cette imposante modernisation nous permettra d'accroître la capacité d'accueil, de bonifier les services offerts, d'augmenter le nombre de destinations et la fréquence des vols par destination. En raison de son excellente santé financière, Aéroport de Québec contribue directement au financement



en assumant plus de la moitié des coûts du projet. Sa mise en œuvre dépend néanmoins d'un appui financier de 30 millions\$ des gouvernements fédéral et provincial. — Maintes fois érigé au rang de priorité régionale, le projet constitue un véritable investissement et engendra d'importantes retombées en termes d'emplois, de revenus et de recettes fiscales. Nous sommes d'ailleurs confiants d'obtenir rapidement les engagements nécessaires au début des travaux.

L'année 2005 témoigne de notre engagement et de notre rigueur dans l'atteinte

de nos objectifs. Elle reflète également une volonté sans cesse renouvelée d'offrir à notre clientèle des services de qualité tout en nous permettant d'entrevoir des plus positivement l'avenir.

C'est avec passion, celle-là même qui teinte les cinq dernières années, que nous entendons poursuivre les efforts pour relever les défis quotidiens et devenir une porte d'entrée digne d'une ville consacrée patrimoine mondial de l'UNESCO. C'est grâce au dévouement de nos dirigeants, employés et partenaires que nous serons en mesure de réaliser un tel projet et de contribuer au développement économique de la région pour les années à venir.

En ce sens, il faut saluer leur soutien indéfectible, de même que celui de la communauté d'affaires, notamment la Chambre de commerce de Québec et les partenaires du Groupe d'action pour les liaisons aériennes.

Nos succès demeurent aussi liés aux efforts d'un groupe de personnes déterminées et solidaires des objectifs et des décisions prises tout au cours de l'année. À cet égard, il faut rappeler l'apport des membres du conseil d'administration qui ont fait un travail remarquable et assidu dans tous les comités actifs dont celui de la vérification, de l'environnement, des ressources humaines ou encore du comité exécutif. À travers leur participation à bon nombre de réunions, de rencontres, de forums et de conférences, ils ont soutenu le développement de nos liaisons aériennes tout en contribuant de façon significative au mieux-être de notre région.

Il importe également de souligner le travail acharné et digne de mention de notre équipe de direction et de notre personnel. Ensemble nous formons une grande équipe.

Nous tenons également à saluer la contribution importante de monsieur Marcel Jobin qui, en 2005, a terminé son mandat au sein du conseil d'administration après plus de dix années de collaboration soutenue. Monsieur Jobin a accepté de nous prêter assistance au cours des années à venir.

Nous tenons enfin à remercier les 771 000 passagers qui ont choisi l'aéroport de Québec. En utilisant les installations et les services de l'AIJL, vous êtes assurément complices de notre essor et partenaires de nos succès!

Je vous invite à parcourir notre rapport annuel 2005 et à revivre, encore une fois, une année marquée du sceau de la réussite.

UNE ANNÉE RECORD



MESSAGE DE LA DIRECTRICE GÉNÉRALE

Une fois de plus en 2005, Aéroport de Québec a dépassé les limites pour atteindre des sommets jusqu'ici inégalés. S'il est vrai que, depuis ses débuts et malgré les turbulences qu'a connues l'industrie, notre organisation a cumulé les réussites, 2005 aura été une année exceptionnelle, fracassant un record d'achalandage avec l'accueil de 771 000 passagers.

Au cours de nos cinq premières années d'exploitation, nous avons déployé les efforts afin d'assurer notre viabilité financière. L'évolution positive des résultats témoigne d'ailleurs d'une approche à la fois dynamique et stratégique et nous permet d'afficher, en 2005, un bilan des plus positifs. Les produits de l'exercice sont en croissance de 12 % par rapport à ceux de 2004. L'excédent des produits par rapport aux charges a considérablement augmenté passant de 426 000\$ en 2004 à 2 147 000\$ en 2005, et l'actif total présente une croissance de 32 %.

Ces résultats sont en grande partie le reflet de la croissance du trafic de passagers à l'AIJL, plus particulièrement au cours des années 2003, 2004 et 2005 qui ont connu des hausses respectives de 2,5 %, 12,7 % et 7,4 %.

Avant tout, l'achalandage record de 2005 témoigne d'une stratégie de développement gagnante.

Appuyée par de nombreuses études et notamment par l'analyse rigoureuse du potentiel aérien et du développement des routes, cette stratégie nous permet d'orienter notre développement de façon cohérente, en fonction de la taille et des spécificités du marché, de la demande et des opportunités futures.

Aéroport de Québec entretient par ailleurs des liens étroits avec les différentes compagnies aériennes afin de consolider les services offerts et de favoriser la mise en place de nouveaux services s'inscrivant dans une perspective de développement économique et touristique. Nous nous réjouissons d'ailleurs de cette collaboration qui favorise indéniablement le développement de liaisons aériennes en plus de répondre aux attentes et aux besoins de l'ensemble de la communauté.

En outre, notre action vise à permettre aux organismes et intervenants économiques de disposer des outils nécessaires pour renforcer la position de Québec sur la scène internationale. Tout en favorisant l'essor de notre organisation, nos réalisations demeurent ainsi facteur de progrès et d'enrichissement pour la grande région.

L'année 2005 aura apporté son lot de défis avec, notamment, l'arrêt des activités de Québecair Express suivi de celui de Jetsgo. Si les faillites de ces deux transporteurs ont entraîné des pertes importantes, elles ont surtout retranché une certaine part des services offerts aux voyageurs. En dépit de ces contrecoups, notre engagement et notre rigueur à faire de l'aéroport de Québec une véritable plaque tournante nous ont permis de poursuivre une gestion efficiente, susceptible d'en minimiser les impacts pour les passagers.

Aujourd'hui, nos résultats sont éloquentes comme en témoignent la croissance des services aériens et des destinations offertes, l'accueil de nouveaux transporteurs ainsi que l'achalandage record.



Le trafic de passagers constitue d'ailleurs une composante essentielle à la base du processus de planification des infrastructures et des besoins de financement qui en découlent. Et plus que jamais, les réalisations de 2005 renchérissent toute l'importance d'entamer rapidement la modernisation de l'aérogare afin de répondre au plein potentiel de la région.

En effet, l'AIJL a franchi une étape dans sa croissance où la désuétude de l'aérogare rend difficile la poursuite de ses objectifs de développement.

Des analyses effectuées sur le bâtiment

ont d'ailleurs démontré la nécessité de procéder à des travaux d'envergure afin de répondre aux normes de l'industrie et aux besoins des voyageurs, mais aussi d'offrir aux transporteurs aériens des installations et des équipements efficaces et rentables.

Le niveau de trafic de passagers actuel exerce une pression sur les installations, particulièrement aux heures de pointe. Les espaces disponibles dans l'aérogare ne suffisent plus aux processus de traitement à l'arrivée et au départ des passagers et des vols. L'accroissement de l'achalandage prévu au cours des prochaines années ne fera qu'exacerber cette situation.

C'est ainsi qu'en 2005 Aéroport de Québec a rassemblé une équipe de professionnels composée de firmes d'architectes, d'ingénieurs et de spécialistes en aménagement aéroportuaire afin de réaliser la phase de préconstruction du projet de modernisation de l'aérogare. À ce jour, 1,5 million\$ ont été investis dans la planification du projet.

L'aménagement sur deux niveaux d'une aérogare de pointe à l'architecture moderne et intégrée permettra d'améliorer les services à la clientèle et de favoriser la croissance des services aériens qui, d'ici à 2025, hausseront l'achalandage annuel de près de 50 % avec 1,2 million de passagers.

Nous pouvons affirmer qu'il s'agit d'un investissement porteur pour notre région qui nous permettra d'accroître la satisfaction des voyageurs, de dynamiser la croissance de notre organisation et d'améliorer, à terme, l'accessibilité et la visibilité de Québec à l'échelle mondiale.

L'année 2006 nous réserve sans doute des défis de taille dans la poursuite du développement de nos services et de nos infrastructures. Prêts à entreprendre ce parcours de concert avec notre équipe, nos divers partenaires et, bien entendu, les transporteurs et les voyageurs, nous entrevoyons un avenir manifestement source de fierté, de prospérité et de développement socio-économique.

Notre ambition n'a d'égal que notre passion. À travers le rapport annuel 2005, je vous invite à en être les témoins privilégiés.



LE POTENTIEL D'UN MARCHÉ

TRAFIC DE PASSAGERS EN 2005 - ANNÉE RECORD

Depuis quelques années, le marché de Québec est en pleine évolution avec des taux de croissance de 2,5 % et 12,7 % en 2003 et 2004. En 2005, cette croissance a atteint 7,4 % avec l'accueil record de 771 000 passagers.

Les prévisions font état d'un achalandage de plus de 800 000 passagers dès 2006. L'AIJL devrait d'ailleurs franchir le cap de 1 million de passagers en 2015, pour atteindre près de 1,2 million de passagers en 2025.

En 2005, l'AIJL a bonifié considérablement ses services aériens grâce à l'accroissement de la fréquence des vols d'Air Canada Jazz vers Montréal et Toronto, l'augmentation des services d'Air Labrador vers la Côte-Nord, l'amélioration du programme Sud d'Air Transat, l'ajout d'un troisième vol quotidien de Continental vers New York, et l'accueil de nouveaux transporteurs dont Zoom Airlines avec des vols vers le Sud de janvier à avril et Thomas Cook avec un service sur Londres de juin à septembre.

Au cours de l'été, l'AIJL a également accueilli des vols ponctuels desservis par Air Comet Plus et Mexicana en provenance de Madrid et de Mexico. À cela, s'ajoutent les 7 000 croisiéristes qui ont transité par l'AIJL pour embarquer ou quitter le navire *Sea Princess* de Princess Cruise Lines, venu à Québec en mode destination.

Aujourd'hui, l'AIJL est donc bien positionné pour conquérir son marché naturel en favorisant le rapatriement vers Québec des voyages amorcés dans un autre aéroport. En effet, selon une étude de marché réalisée en 2005, il est estimé que la part de voyageurs qui utilisent actuellement les services de l'aéroport atteint approximativement 70 %.

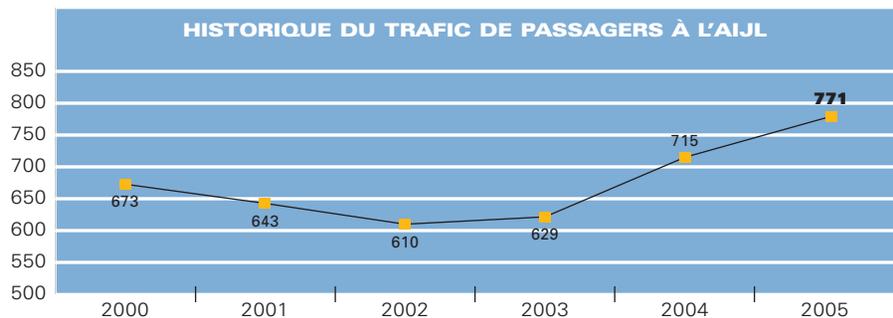
Ces résultats permettent de confirmer que l'AIJL a un important potentiel de croissance à l'intérieur même de son marché. Concentré majoritairement dans la région de Québec, celui-ci est constitué de 65 % de voyageurs d'affaires et 35 % de voyageurs d'agrément. Le marché des voyages aériens se divise selon trois secteurs d'activité, soit intérieur, transfrontalier et international.

Le secteur intérieur compose la part de marché la plus importante, s'élevant à près de 75 % annuellement, tandis que les secteurs transfrontalier et international se partagent une part à peu près égale d'une année à l'autre. Les efforts de développement pour améliorer les dessertes au-delà de nos frontières nous permettent toutefois d'en augmenter graduellement les parts de marché.

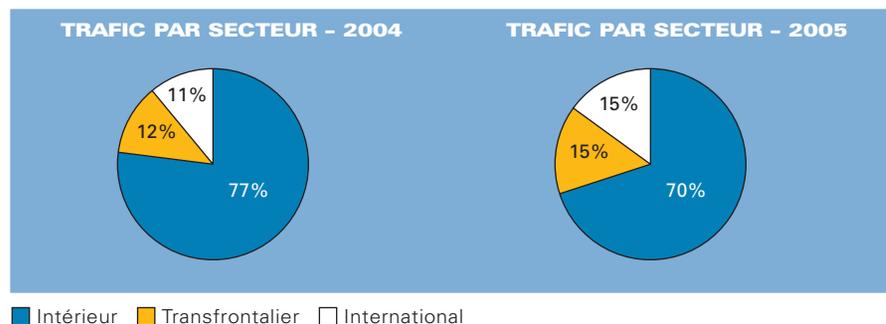
Les transporteurs qui desservent actuellement la clientèle dans le segment de marché intérieur offrent plusieurs vols directs sans escale, notamment vers Montréal, Ottawa, Toronto, de même que vers plusieurs villes de la Côte-Nord et de la Gaspésie. Toronto représente la destination la plus en demande, suivie de Montréal et de Vancouver.

En 2005, le secteur intérieur a connu une légère diminution de 1,4 %, attribuable à la fin des activités de Québecair Express et de Jetsgo.

Pour sa part, le secteur transfrontalier connaît une expansion marquée depuis quelques années et constitue le deuxième marché en importance à l'AIJL. Fort Lauderdale, New York et Chicago constituent les destinations les plus en demande. À l'AIJL, les transporteurs qui offrent des services transfrontaliers desservent les villes de Fort Lauderdale, Détroit et New York.



Source : Données officielles (2000 à 2003) et préliminaires (2004), Transports Canada et données estimées par Aéroport de Québec (2005)



Source : Données préliminaires (2004), Transports Canada et données estimées par Aéroport de Québec (2005)

Enfin, le secteur des vols internationaux a connu une croissance appréciable et permet dorénavant aux voyageurs d'agrément de bénéficier de vols nolisés vers une dizaine de destinations du Sud et de l'Europe. Sur le marché européen, Paris et Londres demeurent les destinations les plus demandées alors que Cuba, la République Dominicaine et le Mexique figurent parmi les destinations soleil les plus prisées.

De plus, quelques transporteurs étrangers offrent des services ponctuels en provenance notamment du Mexique et de l'Europe, permettant d'accroître l'affluence de visiteurs dans la région et la visibilité de Québec à l'échelle mondiale.

Dans l'ensemble, l'activité aérienne a connu une croissance soutenue au cours de l'année 2005. Toutefois, plusieurs transporteurs doivent procéder à la restructuration de leurs activités. C'est le cas notamment de Northwest qui, en septembre 2005, s'est placée sous la protection de la loi américaine « Chapter 11 ». Durant la saison hivernale, le transporteur a d'ailleurs dû réduire son service Québec-Détroit de deux à un seul vol quotidien.

Fort d'une stratégie orientée vers les besoins de son marché, Aéroport de Québec a malgré tout bonifié l'offre globale de services au départ de Québec.

UNE STRATÉGIE GAGNANTE

Depuis sa création en novembre 2000, Aéroport de Québec a entrepris d'importants exercices de planification afin d'orienter ses actions futures, que ce soit en matière de développement organisationnel, de services aériens ou d'infrastructures.

Les priorités d'action et les projets qui en découlent se déclinent en quatre sphères d'activité, soit le développement des affaires, les installations et l'exploitation, les ressources humaines et les résultats financiers.

DÉVELOPPEMENT DES AFFAIRES

Services aériens

L'AIJL joue un rôle de premier plan dans le développement économique de la grande région de Québec. En effet, les services aériens offerts permettent non seulement les déplacements régionaux, nationaux et internationaux, mais favorisent aussi les échanges, soutenant les activités économiques, touristiques et culturelles de la région.

Dès la prise en charge de ses installations aéroportuaires, Aéroport de Québec s'est d'ailleurs donné le mandat de développer les liaisons aériennes. Conjugué à sa mission première d'exploiter des services aéroportuaires sécuritaires, efficaces et viables, l'enrichissement de son réseau des transports favorise indubitablement la vitalité, la croissance et le progrès de la grande région de Québec.

Bon nombre d'organismes et d'intervenants régionaux reconnaissent le rôle essentiel des infrastructures de transport dans le développement économique de la région. À cet égard, la desserte aérienne permet d'accroître l'accessibilité, la visibilité et le rayonnement de Québec à l'échelle internationale.

Le positionnement de l'aéroport en tant que plaque tournante incontournable demeure toutefois tributaire de la qualité et de la diversité des services aériens offerts aux voyageurs de Québec, de l'Est de la province et de l'extérieur. Aéroport de Québec doit donc maîtriser l'ensemble des variables de l'industrie et de son marché afin d'orienter ses actions vers des solutions qui lui permettront de jouer pleinement son rôle.

L'atteinte de nos objectifs de développement passe nécessairement par une croissance des services aériens et des destinations offertes ainsi que par l'accueil de nouveaux transporteurs.

Au-delà de favoriser les déplacements des gens d'affaires, les services aériens doivent permettre des échanges et des activités qui soutiennent la croissance touristique de la grande région de Québec. Ils doivent également contribuer au développement de marchés clés, dont ceux des croisières et des congrès.

Au cours de la dernière année, nous avons travaillé en étroite collaboration avec les autorités portuaires pour que Québec devienne un lieu d'embarquement et de débarquement pour les croisiéristes. Nous avons ainsi assuré l'ajout de services ponctuels leur permettant de transiter par l'AIJL, des opérations d'envergure marquées par le succès. L'expérience devrait se répéter en 2006, alors que 10 000 croisiéristes sont attendus à l'aéroport au cours des mois de septembre et octobre.

En outre, la région accueille chaque année divers événements pour lesquels Aéroport de Québec doit prévoir des services ponctuels répondant à cette hausse de la demande. En 2005 par exemple, Québec a été l'hôte des Jeux mondiaux policiers-pompiers. Cet événement a attiré non loin d'une dizaine de milliers de personnes provenant de plus de 50 pays.

L'année 2008 devrait aussi être faste en événements internationaux majeurs avec le Congrès eucharistique international, le Sommet de la Francophonie, les Championnats du monde de hockey sur glace, la Coupe du monde de surf des neiges et le Spectacle aérien international de Québec.

En vue de répondre aux besoins de la communauté, Aéroport de Québec peut d'ailleurs compter sur un vaste réseau de partenaires qui lui permettent de demeurer à l'écoute des préoccupations et des attentes de la population.

Communications

En 2005, Aéroport de Québec a poursuivi sa stratégie de communication afin de promouvoir les services offerts par les transporteurs qui desservent l'AIJL. En témoignent les partenariats avec les transporteurs, les activités de démarchage, les campagnes publicitaires, les activités promotionnelles et de relation de presse qui ont permis de promouvoir les services. Les voyageurs ont ainsi pu bénéficier d'informations claires et constantes grâce aux communiqués et au site Internet.

L'utilisation accrue des services au départ de Québec justifie d'ailleurs la mise en place de services additionnels au cours de la prochaine année. À ce titre, Aéroport de Québec annonçait récemment un nouveau service saisonnier sur Boston grâce à l'arrivée de

Delta Airlines à l'AIJL. Ce nouveau service permettra aux voyageurs de bénéficier d'un choix grandissant de destinations au départ de Québec.

Services commerciaux, immobilier/industriel

Conformément à son plan directeur, Aéroport de Québec entend procéder à la mise en valeur du site de l'aéroport. Le territoire de l'aéroport couvre une superficie de plus de 7 millions de mètres carrés, dont la plus grande partie est exclusivement réservée à des fins aéroportuaires présentes et futures. Aujourd'hui, ces terrains partiellement occupés sont stratégiquement situés dans le voisinage immédiat des pistes et du réseau de voies de circulation qui les desservent et constituent la réserve pour tous les types de développement commercial ou industriel nécessitant un accès au terrain d'aviation.

Les terrains résiduels, pouvant éventuellement être affectés à d'autres usages, ont une superficie brute estimée à quelque 2 millions de mètres carrés.

En 2005, un plan de développement a été entrepris en ce sens afin de favoriser l'établissement de nouvelles entreprises tout en assurant la prospérité de celles déjà établies. Cet exercice doit nous permettre de diversifier notre base de revenus et de réduire notre dépendance aux revenus de sources aéroportuaires. Nous avons donc entrepris d'examiner le potentiel de développement des terrains destinés à des fins commerciales et industrielles, non réservés à l'activité aéronautique.

Les conditions semblent favorables à la réussite de cette opération comme l'illustrent les analyses du service de développement économique de la Ville de Québec confirmant un besoin additionnel, à moyen terme, dans les zones et parcs existants. La Ville a d'ores et déjà décelé un certain nombre de sites potentiels de développement dont celui des terrains non développés de l'aéroport.

La mise en valeur des terrains à vocation industrielle, qu'ils aient ou non un accès aux pistes, nécessite un examen minutieux non seulement de leur potentiel physique, mais également de leur potentiel économique et financier. Plusieurs possibilités sont envisagées dans la poursuite de notre développement dont la mise en place de partenariats stratégiques.

INSTALLATIONS ET EXPLOITATION

Le nombre record de passagers et d'accompagnateurs qui ont utilisé nos installations en 2005 a demandé une gestion quotidienne rigoureuse afin que nos activités puissent se dérouler dans le respect de la réglementation tout en assurant aux voyageurs une expérience aéroportuaire agréable et sécuritaire. La configuration actuelle de l'aérogare limitant la capacité d'accueil, des mesures temporaires ont été mises en place de façon ponctuelle afin de faire face à une demande accrue.

À titre d'exemple, l'AIJL a traité plus du double de son trafic quotidien habituel au cours des journées où il a accueilli les croisiéristes, créant un achalandage important dans des salles d'attente et des salles à bagages déjà exigües. Ces expériences ont démontré hors de tout doute la nécessité de moderniser nos installations afin d'offrir des services appropriés aux voyageurs et aux transporteurs.





Achat et installation de passerelles d'embarquement

Le service aux passagers et leur sécurité demeurent une priorité pour notre organisation. Ainsi, un appel d'offres public a été lancé en décembre 2005 en vue de l'achat et de l'installation d'une passerelle d'embarquement pour le secteur des vols intérieurs. Celle-ci sera installée à la porte d'embarquement n° 4 dès le printemps 2006, et permettra de faciliter l'accès des passagers de l'aérogare à l'aéronef et vice-versa.

Au total, Aéroport de Québec met à la disposition des transporteurs quatre passerelles afin de protéger les voyageurs des intempéries qui caractérisent notre région.

Systèmes d'affichage des vols et d'affichage aux carrousels à bagages

Afin de bien informer les voyageurs ainsi que les accompagnateurs, de nouveaux systèmes d'affichage des vols et des bagages ont été mis en opération en 2005. Ceux-ci permettent un affichage précis et une mise à jour continue et rapide des informations de vol.

Par ailleurs, ces informations sont maintenant disponibles sur le site Internet d'Aéroport de Québec. Depuis, on dénombre près de 800 visites quotidiennes avec des pointes de 1 400 visiteurs lors des journées où les conditions météorologiques sont particulièrement difficiles.

Entretien

Réfection des routes, du stationnement public, du tablier et de bâtiments

En conformité avec son plan d'immobilisations quinquennal, Aéroport de Québec a exécuté de nombreux travaux. Au total, plus de 1,8 million\$ ont été investis pour l'entretien et la réfection des routes, du stationnement public et du tablier.

En 2005, Aéroport de Québec a également procédé à la réfection de l'enveloppe du bâtiment de la caserne des pompiers.

Par ailleurs, l'espace laissé vacant par la démolition de l'ancien bar de l'aérogare a été réaménagé pour agrandir une des salles d'attente des vols intérieurs et loger de nouveaux bureaux pour les compagnies aériennes.

Système de gestion de l'entretien (SGE)

Poursuivant les démarches entreprises en 2004, Aéroport de Québec a procédé à une évaluation importante en vue de l'implantation d'un système de gestion de l'entretien (SGE) facilitant la gestion préventive des équipements et des infrastructures.

À la suite d'essais réalisés en cours d'année, Aéroport de Québec a fait l'acquisition d'un système à l'automne 2005. L'implantation de ce système se poursuivra au cours de l'année 2006.

Flotte de véhicules

Dans la foulée de son plan de rationalisation de la flotte, Aéroport de Québec a acquis un nouveau véhicule pour le service électrique et a remplacé deux camions à benne par des camions également équipés d'attache-remorque.

Ont également été remplacées, une semi-remorque et une petite remorque à benne pour le transport de pierre, de sable ou d'asphalte, tandis que les attaches de deux balais ont été modifiées pour permettre le raccordement aux nouveaux camions. Les balais sont maintenant semblables et peuvent donc être rattachés à tous les camions. Le plan de rationalisation de la flotte doit permettre de réduire le nombre d'équipements requis dans l'avenir, en maximisant leur utilisation et leur polyvalence.

Environnement

S'inscrivant dans une perspective de développement durable, notre organisation s'est dotée d'une politique et de procédures environnementales respectueuses des normes auxquelles elle est assujettie. Adoptés par le conseil d'administration en décembre 2005, la politique et le manuel de gestion environnementale baliseront donc les actions d'Aéroport de Québec.

En 2005, notre organisme a poursuivi ses actions correctives afin de répondre aux non-conformités observées lors de la vérification environnementale des activités et des équipements gérés par Aéroport de Québec.

Par ailleurs, en raison des quantités importantes de neiges usées qui doivent être transportées, un deuxième dépôt à neige a été construit, cette fois-ci du côté air. L'établissement d'un site dédié permet la décantation des sédiments dans un bassin de rétention, conformément à la réglementation prévue.

En outre, une firme s'est vu accorder le mandat de réaliser la vérification environnementale dans le cadre de l'examen de rendement quinquennal de même qu'un mandat de veille réglementaire. Une deuxième firme a effectué les études environnementales requises dans le cadre de la phase de préconstruction du projet de réaménagement de l'aérogare.

Comité de gestion du bruit

En 2005, un comité de gestion du bruit a été créé avec le mandat d'évaluer les différents aspects de gestion du bruit des aéronefs, que ce soit à propos des plaintes, des nouvelles exigences environnementales ou de tout autre sujet pertinent. Le mandat du comité inclut également l'évaluation de problématiques afin de proposer des recommandations aux dirigeants.

Ce comité est composé du directeur de l'exploitation d'Aéroport de Québec ainsi que de représentants des gouvernements fédéral, provincial et municipal, de même que de l'industrie aéronautique. Deux réunions ont eu lieu au cours de l'année 2005.

Il importe de rappeler que très peu de résidents ont manifesté leur mécontentement quant au bruit. L'AIJL fait donc très rarement l'objet de plainte.

Sûreté, sécurité et mesures d'urgence

En 2005, Aéroport de Québec a collaboré avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) en vue de la mise en place de systèmes de détection d'explosifs (SDE) qui sont, conformément à la nouvelle réglementation, fonctionnels depuis le 1^{er} janvier 2006.

Toujours en appui à l'ACSTA, responsable du contrôle des accès à la zone réglementée, un nouveau système des contrôles d'accès a été implanté. Il permet une double vérification de l'identité du titulaire par la biométrie (empreintes digitales et iris).

Notons également deux réalisations importantes en cours d'année, soit une revue complète des activités dans le cadre de l'examen quinquennal de l'automne 2005, et la création du comité de sûreté aéroportuaire. Ce dernier a été mis sur pied avec le mandat de fournir des conseils sur l'élaboration des mesures de sûreté à prendre à l'aéroport et en coordonner la mise en œuvre, communiquer les directives et les informations relatives à la sûreté aéroportuaire et traiter d'autres sujets tels des points relatifs à la sécurité et aux mesures d'urgence.

Par ailleurs, Aéroport de Québec s'implique activement au sein du sous-comité de sûreté du Conseil des aéroports du Canada, ce qui lui permet de suivre l'évolution des mesures de sûreté et de proposer des recommandations.

En ce qui concerne les mesures d'urgence, des exercices de simulation se sont tenus durant l'année, permettant d'établir des liens efficaces de collaboration et de communication entre les divers intervenants. Plusieurs rencontres ont également eu lieu afin de préciser le rôle des intervenants susceptibles d'être impliqués en situation d'urgence, et de préparer la tenue d'un exercice majeur en 2006.

Une révision exhaustive du plan des mesures d'urgence de l'aéroport a été amorcée en 2005, et le document final devrait être disponible au printemps 2006.

RESSOURCES HUMAINES

Dans la foulée de la signature de la convention collective, Aéroport de Québec a poursuivi une gestion harmonieuse des ressources humaines afin de consolider l'appartenance, d'établir une vision commune et de faciliter l'atteinte des objectifs organisationnels.

À cet égard, la direction a procédé à la mise en œuvre d'une structure organisationnelle et des descriptions de tâches. Cette structure met l'accent sur le service à la clientèle. Plusieurs programmes et politiques en matière de gestion des ressources ont été développés en 2005, et leur implantation est prévue au cours de la prochaine année, dont le programme de gestion du rendement.

UN PROJET PORTEUR

PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROGARE

Témoin de nos rires, de nos larmes, de nos poignées de main ou de nos étreintes, l'aéroport est certes un lieu privilégié de rencontre, d'accueil, d'au revoir et de rendez-vous d'affaires. Il constitue, avant tout, la porte d'entrée de l'Est du Québec et joue un rôle majeur dans le développement économique et touristique de la région. _____

Une année record

- > Depuis quelques années, l'achalandage affiche une forte croissance
- > En 2005, 771 000 passagers ont franchi les portes de l'aéroport de Québec
- > D'ici 2025, 1,2 million de voyageurs choisiront d'y décoller ou d'y atterrir
- > Les vols réguliers hebdomadaires ont augmenté passant de 240 à plus de 300
- > Le secteur des vols nolisés pour les voyageurs internationaux a également connu une hausse : 15 vols sont maintenant offerts, soit 11 de plus qu'en 2002

En partie construite en 1957, l'aérogare est plus que jamais appelée à développer son potentiel afin de répondre aux normes de l'industrie et de contribuer davantage à notre vitalité économique. _____

Embarquement immédiat...

Aéroport de Québec propose un important projet de modernisation de l'aérogare en vue d'accroître sa capacité d'accueil, d'améliorer les services offerts et d'attirer de nouveaux transporteurs. À l'aube des festivités du 400^e de Québec, l'aéroport doit aussi devenir une source de fierté. _____

Une modernisation

Le projet de réaménagement de l'aérogare propose notamment :

- > Une configuration sur deux niveaux
- > Un réaménagement de la section de traitement des bagages dans la zone des arrivées
- > Des salles d'attente repensées, agrandies et confortables
- > Un espace réservé aux compagnies aériennes mieux adapté à leurs besoins
- > Un réaménagement des espaces commerciaux

Et ce, dans l'esprit d'un concept architectural moderne et bien intégré à l'image de Québec. _____

Prendre son envol

- > Phase de préconstruction complétée
- > Dévoilement public en janvier 2006
- > Phase de construction de 2006 à 2008
- > Inauguration en 2008 pour le 400^e de Québec

Un investissement porteur pour la région

Investissement global

- > 65,8 millions \$
- > 54 % du financement assumé directement par Aéroport de Québec, soit 35,8 millions \$



D'AUJOURD'HUI...



Contributions demandées aux secteurs publics

- > Gouvernement fédéral: 15 millions\$
- > Gouvernement provincial: 15 millions\$
- > Ville de Québec: contribution estimée de 1 million\$ par année pendant 10 ans équivalant à un remboursement de l'augmentation des taxes municipales

Des retombées significatives

Fortement appuyé par les milieux d'affaires de la région, le projet devient d'autant plus prioritaire qu'il engendrera des retombées significatives en termes d'emplois, de revenus et de recettes fiscales. Un investissement rentable et assurément positif pour l'économie de la région :

- > 756 emplois permanents par année durant les travaux de construction
- > À terme, de nouvelles dépenses et une augmentation des services permettant de soutenir 1 700 emplois annuellement
- > 1 597 autres emplois générés par l'augmentation du nombre de visiteurs dans la région

Sur le plan fiscal :

- > Des revenus de 13,1 millions\$ durant les travaux de construction
- > À terme, des revenus de 20,7 millions\$ générés annuellement par l'accroissement de visiteurs dans la région

**Un dynamisme accru...
une ouverture sur le monde**

Pour la région :

- > Une augmentation des dépenses des visiteurs dépassant 90 millions\$ par année d'ici 2015, profitant aux secteurs de l'hébergement, de la restauration et du divertissement
- > Des gains d'efficacité et des services aériens efficaces, rapides et flexibles
- > Un rayonnement accru, une plus grande visibilité, une vitrine sur le monde

De concert avec ses partenaires, Aéroport de Québec veillera à la réalisation de ce projet mobilisateur pour la région, afin que l'aéroport soit une source de fierté et offre à Québec une vitrine sur le monde pour favoriser son développement au cours des années à venir.



...A DEMAIN





DES
RÉSULTATS
CONCRETS
ET VIABLES

RÉSULTATS FINANCIERS

Au terme de ses premières années d'exploitation, Aéroport de Québec est fière d'afficher un bilan fort positif en 2005.

La situation financière de l'organisation est saine. Les excédents annuels des produits par rapport aux charges sont satisfaisants compte tenu de la situation toujours fragile du secteur, le taux d'endettement est presque nul et les contrôles budgétaires sont adéquats. Les projets d'investissements sont bien définis, analysés, contrôlés et respectueux des objectifs poursuivis.

Les produits de l'exercice sont en croissance de 12 % sur ceux de 2004. En 2005, les produits totalisent 12 642 000\$ comparés à 11 308 000\$ en 2004. Les charges décroissent, passant de 10 887 000\$ en 2004 à 10 498 000\$ en 2005.

L'excédent des produits par rapport aux charges démontre une forte croissance passant de 426 000\$ en 2004 à 2 147 000\$ en 2005. Cependant, l'excédent budgété, avant loyer à Transports Canada, totalisait près de 1 800 000\$. En vertu du bail, le loyer payable à Transports Canada est basé sur un nombre minimum de passagers, soit 781 259. Ce nombre n'a pas été atteint, et ainsi aucun loyer n'était exigible pour 2005.

L'actif total passe de 21 332 000\$ en 2004 à 28 170 000\$ au 31 décembre 2005, soit une croissance de 32 %.

Par ailleurs, de nombreux projets ont été réalisés en 2005 dans le cadre du programme d'immobilisations quinquennal d'Aéroport de Québec.

Les acquisitions d'immobilisations totalisent 3 893 000\$ comparées à 1 747 000\$ en 2004 et incluent notamment 1 290 400\$ pour la réfection des routes, du stationnement public et du tablier. Les revenus provenant des frais d'améliorations aéroportuaires s'élèvent à 4 312 000\$ par rapport à 3 229 000\$ en 2004. Les placements totalisent 14 926 000\$ comparés à 11 405 000\$ au 31 décembre 2004.

L'exercice 2005 a aussi été celui de la préparation du projet de modernisation de l'aérogare, avec la réalisation de la phase de préconstruction. Beaucoup d'efforts y ont été consacrés. Des frais de 840 000\$ ont été investis par Aéroport de Québec au cours de l'exercice afin de procéder aux études, aux analyses de concept et à l'évaluation des coûts.

RAPPORT DES VÉRIFI- CATEURS ET ÉTATS FINANCIERS 05

AUX ADMINISTRATEURS D'AÉROPORT DE QUÉBEC INC.

Nous avons vérifié le bilan d'Aéroport de Québec inc. au 31 décembre 2005 et les états des résultats, de l'évolution des actifs nets et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification. _____

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

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'organisme au 31 décembre 2005, ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. _____

Raymond Robert Grand-Theriot S.E.N.C.R.L.

Comptables agréés
Québec
Le 10 février 2006

1 RÉSULTATS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

	2005	2004
PRODUITS		
Atterrissage et aérogare	6 438 731 \$	5 839 312 \$
Concessions et locations	2 467 811	2 112 073
Stationnement	1 542 784	1 393 889
Recouvrements	520 676	468 781
Sûreté et sécurité	352 023	327 850
Intérêts	828 542	707 133
Amortissement des frais d'améliorations aéroportuaires reportés	475 978	439 701
Autres	15 041	18 947
	12 641 586	11 307 686
CHARGES		
Salaires et charges sociales	3 807 827	3 617 587
Frais d'exploitation	5 672 579	6 396 364
Amortissement des immobilisations	871 677	660 999
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(30 469)	
Amortissement des frais reportés	176 342	212 280
	10 497 956	10 887 230
Excédent des produits par rapport aux charges avant autre produit	2 143 630	420 456
Autre produit		
Gain sur la cession d'immobilisations	3 853	5 065
EXCÉDENT DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES	2 147 483	425 521

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

2 ÉVOLUTION DES ACTIFS NETS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

	INVESTIS EN IMMOBILISATIONS	AFFECTÉS D'ORIGINE INTERNE	NON AFFECTÉS	2005 TOTAL	2004 TOTAL
Solde au début	268 867 \$	8 484 246 \$	624 587 \$	9 377 700 \$	8 952 179 \$
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	(361 377)		2 508 860	2 147 483	425 521
Investissements nets en immobilisations	933 889		(933 889)		
Solde à la fin	841 379	8 484 246	2 199 558	11 525 183	9 377 700

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

3 FLUX DE TRÉSORERIE DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

	2005	2004
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent des produits par rapport aux charges	2 147 483 \$	425 521 \$
Éléments hors caisse		
Gain sur la cession d'immobilisations	(3 853)	(5 065)
Amortissement des immobilisations	871 677	660 999
Amortissement des frais reportés	176 342	212 280
Amortissement des frais d'améliorations aéroportuaires reportés	(475 978)	(439 701)
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(30 469)	
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 3)	304 013	(470 636)
Rentrées nettes de fonds	2 989 215	383 398
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Dépôts à terme	(12 570 844)	(9 405 250)
Encaissements de dépôts à terme	9 050 000	6 900 000
Encaissement de l'effet à recevoir	116 667	116 667
Immobilisations	(3 892 682)	(1 746 526)
Cession d'immobilisations	11 970	6 300
Sorties nettes de fonds	(7 284 889)	(4 128 809)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Encaissement des frais d'améliorations aéroportuaires reportés et rentrées nettes de fonds	4 393 381	3 352 695
Augmentation (diminution) nette de l'encaisse	97 707	(392 716)
Encaisse au début	214 505	607 221
Encaisse à la fin	312 212	214 505

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

4 BILAN AU 31 DÉCEMBRE

	2005	2004
ACTIF		
Actif à court terme		
Encaisse	312 212 \$	214 505 \$
Dépôts à terme (note 4)	3 000 000	2 900 000
Débiteurs (note 5)	1 533 145	1 638 976
Fournitures en inventaire, au coût	165 667	188 176
Frais payés d'avance	178 738	203 488
	5 189 762	5 145 145
Dépôts à terme (note 4)	11 926 094	8 505 250
Effet à recevoir (note 6)	3 043 055	3 159 722
Immobilisations (note 7)	8 011 021	4 345 223
Frais reportés		176 342
	28 169 932	21 331 682
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs (note 9)	1 400 421	1 259 356
Produits reportés	124 068	69 835
Dépôts de clients	230 029	193 029
Versement sur la dette à long terme	349 349	
	2 103 867	1 522 220
Dette à long terme (note 10)	1 048 047	1 397 396
Frais d'améliorations aéroportuaires reportés (note 11)	12 870 394	9 034 366
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 12)	622 441	
	16 644 749	11 953 982
ACTIFS NETS		
Investis en immobilisations	841 379	268 867
Affectés en vertu d'affectations d'origine interne (note 13)	8 484 246	8 484 246
Non affectés	2 199 558	624 587
	11 525 183	9 377 700
	28 169 932	21 331 682

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Au nom du conseil,


Administrateur


Administratrice

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2005

1. STATUTS ET NATURE DES ACTIVITÉS

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

2. CONVENTIONS COMPTABLES

Estimations comptables

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

Amortissement

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

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

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

Constataion des produits

La société applique la méthode du report pour comptabiliser les produits. Selon cette méthode, les produits affectés à des charges d'exercices futurs sont reportés et constatés à titre de produits au cours de l'exercice où sont engagées les charges auxquelles ils sont affectés. Les produits non affectés sont constatés à titre de produits lorsqu'ils sont reçus ou lorsqu'ils sont à recevoir si le montant à recevoir peut faire l'objet d'une estimation raisonnable et que son encaissement est raisonnablement assuré.

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 8 ans.

Frais d'améliorations aéroportuaires reportés

La société perçoit des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) des passagers en partance de l'Aéroport International Jean-Lesage. Ces produits, nets des frais de recouvrements, sont utilisés en totalité pour financer la construction, l'amélioration des infrastructures et tout autre investissement en immobilisations servant aux passagers de l'aéroport. Ces produits sont reportés et amortis aux résultats au même rythme que les immobilisations corporelles acquises à l'aide de ces produits.

3. INFORMATIONS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

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

	2005	2004
Débiteurs	24 456 \$	(445 909) \$
Fournitures en inventaire	22 509	(19 080)
Frais payés d'avance	24 750	21 084
Créditeurs	141 065	(210 317)
Produits reportés	54 233	49 741
Dépôts de clients	37 000	133 845
	304 013	(470 636)

4. DÉPÔTS À TERME

	2005	2004
Court terme		
3,00 % à 5,10 %, échéant à différentes dates jusqu'en décembre 2006	3 000 000 \$	2 900 000 \$
Long terme		
3,50 % à 5,10 %, échéant à différentes dates jusqu'en décembre 2010	11 926 094	8 505 250
	14 926 094	11 405 250

5. DÉBITEURS

	2005	2004
Comptes clients	1 020 932 \$	1 132 238 \$
Frais d'améliorations aéroportuaires		81 375
Taxes à la consommation	47 303	
Intérêts courus	303 743	292 642
Portion encaissable à court terme de l'effet à recevoir	116 667	116 667
Autres	44 500	16 054
	1 533 145	1 638 976

Un client représente à lui seul 21 % des comptes clients.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2005

6. EFFET À RECEVOIR

	2005	2004
Balance de prix de vente à recevoir de Nordtech Aérospatial (NTA) inc., garantie par un bâtiment, portant intérêt au taux d'un prêt hypothécaire résidentiel de 5 ans, majoré de 5,25 % (9,70 %), encaissable jusqu'en janvier 2033 par versements mensuels de 9 722 \$, suivis de 333 versements mensuels de 1 \$, échéant le 30 octobre 2060	3 159 722 \$	3 276 389 \$
Portion encaissable à court terme	116 667	116 667
	3 043 055	3 159 722

7. IMMOBILISATIONS

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

	Coût	Amortissement cumulé	2004 Coût non amorti
Améliorations locatives	1 392 082 \$	233 033 \$	1 159 049 \$
Machinerie et équipement	1 317 889	301 402	1 016 487
Équipement informatique	278 770	210 696	68 074
Matériel roulant	2 835 041	1 069 632	1 765 409
Mobilier et agencements	242 308	186 526	55 782
Projets en cours	280 422		280 422
	6 346 512	2 001 289	4 345 223

À la suite de l'échéance de baux d'un locataire, celui-ci a transféré sans contrepartie deux bâtiments. La transaction a été comptabilisée à la juste valeur des bâtiments, soit 652 910 \$.

8. EMPRUNT BANCAIRE

L'emprunt bancaire, d'un montant autorisé de 2 000 000 \$, porte intérêt au taux préférentiel (5,0 %) et est renégociable en 2006. Au 31 décembre 2005, l'emprunt bancaire était inutilisé. Au 31 décembre 2005, une lettre de garantie est émise au montant de 102 000 \$.

9. CRÉDITEURS

	2005	2004
Comptes fournisseurs et charges à payer	1 261 929 \$	1 108 099 \$
Salaires, vacances et avantages sociaux	138 492	144 440
Taxes à la consommation		6 817
	1 400 421	1 259 356

10. DETTE À LONG TERME

	2005	2004
Effet à payer à Transports Canada, garanti par des immobilisations, sans intérêt, remboursable par versements annuels de 349 349 \$, échéant le 1 ^{er} janvier 2009	1 397 396 \$	1 397 396 \$
Versement exigible à court terme	349 349	
	1 048 047	1 397 396

Les versements sur la dette à long terme de 2004 et 2005 ont été reportés de deux ans par Transports Canada. Les versements annuels au montant de 349 349 \$ reprendront en 2006 jusqu'en 2009. Le paiement de ces sommes est assujéti à l'acceptation de certaines modifications au bail avec Transports Canada.

11. FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES REPORTÉS

	2005	2004
Frais d'améliorations aéroportuaires disponibles		
Solde au début	6 154 134 \$	4 532 886 \$
Frais d'améliorations aéroportuaires de l'exercice	4 312 006	3 228 586
Montant alloué aux immobilisations	(2 946 823)	(1 607 338)
Solde à la fin	7 519 317	6 154 134

Frais d'améliorations aéroportuaires non amortis ayant servi aux acquisitions d'immobilisations

	2005	2004
Solde au début	2 880 232 \$	1 712 595 \$
Acquisitions d'immobilisations	2 946 823	1 607 338
Amortissement de l'exercice	(475 978)	(439 701)
Solde à la fin	5 351 077	2 880 232
	12 870 394	9 034 366

12. APPORTS REPORTÉS AFFÉRENTS AUX IMMOBILISATIONS

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2005

13. ACTIFS NETS GREVÉS D'AFFECTATIONS D'ORIGINE INTERNE

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

14. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

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

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

	2005	2004
Régime à prestations déterminées	258 718 \$	234 424 \$
Régime à cotisations déterminées	35 898	24 681
	294 616	259 105

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

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

	2005	2004
Juste valeur des actifs du régime	2 273 200 \$	1 767 256 \$
Obligations au titre des prestations constituées	1 942 500	1 567 500
Situation de capitalisation	330 700	199 756

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

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

	2005	2004
Taux d'actualisation	6,5 %	4,7 %
Taux de rendement prévu des actifs du régime	6,5	3,0
Taux de croissance de la rémunération	5,0	1,5

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

	2005	2004
Cotisations de l'employeur	258 718 \$	234 424 \$
Cotisations des salariés	69 388	54 842
Prestations versées	7 341	2 700

15. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

Instruments financiers à court terme

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

Effet à recevoir

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

Dettes à long terme

La juste valeur de l'effet à payer à Transports Canada n'a pu être déterminée puisqu'il est pratiquement impossible de trouver sur le marché un instrument financier qui présente essentiellement les mêmes caractéristiques économiques.

16. 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 calculé en fonction de l'achalandage et des résultats financiers. Selon les prévisions établies par les administrateurs, les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 308 973 \$ en 2006, 355 367 \$ en 2007, 668 664 \$ en 2008, 1 003 720 \$ en 2009 et 1 305 423 \$ en 2010. Des modifications peuvent être apportées à ces montants en fonction des discussions actuellement en cours.

De plus, la société s'est engagée d'après des contrats de location et de services, échéant à différentes dates jusqu'en août 2009, à verser une somme de 60 667 \$. Les paiements minimums exigibles pour les quatre prochains exercices s'élèvent à 39 754 \$ en 2006, 8 705 \$ en 2007, 7 370 \$ en 2008, et 4 838 \$ en 2009.



MEMBRES DU COMITÉ EXÉCUTIF



Gaëtan Gagné
Président du conseil
d'administration
et du comité exécutif



André Lemieux
Vice-président
du conseil d'administration



Louise Amiot
Administratrice



Ghyslaine Collard
Directrice générale



Louise Gingras
Secrétaire et trésorier

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 1^{er} novembre 2000, Transports Canada cédait à Aéroport de Québec inc. les responsabilités de gestion, d'exploitation et de développement de l'AIJL. Société à but non lucratif et sans capital actions, tout excédent des produits est réinvesti dans les infrastructures de l'aéroport afin d'améliorer les services offerts aux voyageurs et aux transporteurs aériens.

L'organisation est régie par un bail foncier de nature emphytéotique d'une durée de 60 ans, avec une option de renouvellement pour une période de 20 ans.

Aéroport de Québec souscrit à tous les principes d'imputabilité et de transparence conformément à ce bail, mais aussi à son règlement général. Celui-ci a d'ailleurs été amendé en 2003 et approuvé par le Ministre des Transports. Les entités de désignations sont :

- > le gouvernement du Canada (2 membres) ;
- > le gouvernement du Québec (1 membre) ;
- > la Ville de Québec (3 membres) ;
- > la Ville de Lévis (2 membres) ;
- > la Chambre de commerce de Québec (2 membres) ;
- > la Chambre de commerce des entrepreneurs de Québec (1 membre) ;
- > la Chambre de commerce de Lévis (1 membre).

Aéroport de Québec est aussi représentée par trois membres qui sont sélectionnés puis directement nommés par le conseil d'administration. Au total, le conseil est composé d'au moins 13 membres et d'au plus 15, qui représentent collectivement la communauté d'affaires régionale et dont l'expertise individuelle est reconnue dans les disciplines du transport aérien, de l'aviation, des affaires, du commerce, des finances, de l'administration, du droit, de la gestion, du génie, de l'organisation de la main-d'œuvre ou de la représentation des intérêts des consommateurs.

En plus du cadre réglementaire du bail, du règlement général et des lettres patentes, Aéroport de Québec est assujettie à plusieurs autres réglementations lui permettant d'assurer ses obligations en matière d'imputabilité et de transparence envers le public.

Dans le cadre du programme de surveillance des baux de Transports Canada, Aéroport de Québec fait également l'objet d'une évaluation annuelle. Au cours des cinq dernières années, cet examen n'a révélé aucun manquement important dans la conduite de ses responsabilités. L'ensemble des commentaires formulés par Transports Canada a par ailleurs fait l'objet des suivis adéquats, et ce, sans exception.

En 2005, Aéroport de Québec s'est appuyée sur une équipe de 15 administrateurs dont 2 nouveaux membres. Unissant leur expertise et leurs compétences variées, ces personnes ont soutenu la direction dans l'exercice de ses responsabilités.

MEMBRES AU 31 DÉCEMBRE 2005

- > M^{me} Louise Amiot¹, architecte
Associée
Amiot et Bergeron Architectes
Désignée par Transports Canada
- > M^{me} France Bilodeau^{*4}, FICA, FSA, CFA
Vice-présidente principale
Groupe-conseil Aon inc.
Désignée par Transports Canada
- > M. Guy Boulanger², FCA
Président
Auberge La Pignoronde
Président du comité de vérification
Désigné par la Ville de Québec
- > M^e Michel Boulianne³
Boulianne Morin
Désigné par la Ville de Québec
- > M. Jacques Champagne^{*2}, CA
Désigné par Transports Québec
- > M^{me} Ghyslaine Collard¹
Directrice générale
Aéroport de Québec inc.
Désignée par le conseil d'administration d'Aéroport de Québec inc.
- > M^{me} Suzanne Delisle², CA
Directrice, Finances
Sovar
Désignée par la Chambre de commerce des entrepreneurs de Québec
- > M. Yvan-Miville Des Chênes³
Président du comité de l'environnement
Désigné par la Chambre de commerce de Québec
- > M. Stéphane Desmeules⁴
Directeur du développement régional
Fondation du CHUQ
Désigné par la Ville de Québec
- > M. Guy Dufort
Directeur des affaires publiques
Innergex inc.
Désigné par la Ville de Lévis
- > M. Gaëtan Gagné^{**}, LLIF
Président du conseil et chef de la direction
L'Entraide Assurance, compagnie mutuelle
Président du conseil et du comité exécutif
Désigné par la Chambre de commerce de Québec
- > M^{me} Louise Gingras^{1,4}
Directrice générale
Autobus Etchemin inc.
Secrétaire du conseil et trésorier
Désignée par la Chambre de commerce de Lévis
- > M. Roger Gravel⁴
SCFP
Président du comité des ressources humaines
Désigné par le conseil d'administration d'Aéroport de Québec inc.
- > M. André Lemieux^{1,3}, FCA
Associé directeur
Lemieux Nolet Comptables agréés
Vice-président du conseil
Désigné par la Ville de Lévis
- > M. Paul Pelletier^{2,4}
Président-directeur général
CAA-Québec
Désigné par le conseil d'administration d'Aéroport de Québec inc.

* Membres nommés administrateurs en avril 2005

** Membre d'office de tous les comités

1 Comité exécutif

2 Comité de vérification

3 Comité de l'environnement

4 Comité des ressources humaines

COMITÉS

Le conseil d'administration s'appuie sur le travail de quatre comités actifs en matière de gestion administrative, financière, environnementale et humaine : le comité exécutif, le comité de vérification, le comité de l'environnement et le comité des ressources humaines. —

Ces derniers agissent conformément aux décisions du conseil d'administration et s'assurent que l'organisation réponde à ses obligations légales et fiscales dans la gestion quotidienne des activités. —

Par ailleurs, le conseil d'administration bénéficie également de l'appui d'un comité consultatif communautaire qui contribue à l'avancement de divers dossiers afin de permettre l'amélioration des services aériens et des infrastructures de l'aéroport. Sa composition a fait l'objet d'une révision au cours de l'année 2005, afin d'en assurer une représentativité régionale. —

EXAMEN DE RENDEMENT QUINQUENNAL

En 2005, nous avons procédé à la réalisation de l'examen de rendement quinquennal couvrant les activités pour la période du 1^{er} novembre 2000 au 31 octobre 2005, suivant les clauses prévues à cet effet dans notre bail avec Transports Canada. —

Un consultant externe, M. Claude Beauregard d'Expertise GFB inc., a été mandaté afin de coordonner cette opération. Des mandats sectoriels ont été attribués aux firmes Chartrand Fortin Labelle Solutions en ce qui a trait à la sécurité/sûreté, Dessau-Soprin pour l'environnement, Ernst & Young dans le cadre des vérifications financières, et Michel Boucher, spécialiste en transport, pour les évaluations d'ordre économique. Quant à la vérification des ressources humaines et de la gouvernance, M. Beauregard en a également assuré la responsabilité. —

Produit en 2005, le rapport fait état des paramètres de l'examen, de la sécurité et de l'efficacité des services publics, de l'efficacité de la gestion des ressources humaines, financières et physiques en conformité avec les plans d'affaires et les objectifs approuvés, ainsi que de la protection des biens par des contrôles financiers et administratifs, des systèmes d'information et des pratiques de gestion propres à notre organisation. Le comité de vérification a coordonné la réalisation de l'examen quinquennal et en assure le suivi. —

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'intérêts réel ou apparent. Aéroport de Québec inc. s'est conformée à ces règles tout au long de 2005. —

CONTRATS EXCÉDANT 90 000 \$

Tous les contrats accordés au cours de l'année 2005 excédant 90 000\$ l'ont été par un processus d'appel d'offres, en conformité avec les principes d'imputabilité d'Aéroport de Québec. —

RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS ET DES DIRIGEANTS

Compensation des administrateurs (honoraires annuels)

Président du conseil et du comité exécutif	30 000\$
Vice-président du conseil	15 000\$
Secrétaire et trésorier	15 000\$
Président du comité de vérification	6 000\$
Président du comité de l'environnement	3 000\$
Président du comité des ressources humaines	3 000\$

Jetons de présence

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

Compensation des administrateurs en 2005

M ^{me} Louise Amiot	25 125\$
M ^{me} France Bilodeau	3 000\$
M. Guy Boulanger	16 250\$
M. Michel Boulianne	4 500\$
M. Jacques Champagne	3 500\$
M ^{me} Suzanne Delisle	8 750\$
M. Yvan-Miville Des Chênes	10 500\$
M. Stéphane Desmeules	6 000\$
M. Guy Dufort	1 750\$
M. Gaëtan Gagné, président du conseil et du comité exécutif	93 750\$
M ^{me} Louise Gingras, secrétaire et trésorier	36 750\$
M. Roger Gravel	7 750\$
M. Marcel Jobin *	49 000\$
M. André Lemieux, vice-président du conseil	34 250\$
M. Paul Pelletier	7 750\$

DIRIGEANTS

La rémunération des dirigeants d'Aéroport de Québec inc. pour l'exercice terminé au 31 décembre 2005 a été de 322 195\$. Le groupe de dirigeants est composé de la directrice générale, du directeur de l'exploitation, du directeur du développement et du directeur des finances. —

* M. Jobin a terminé son mandat à titre d'administrateur et de secrétaire le 31 octobre 2005.