



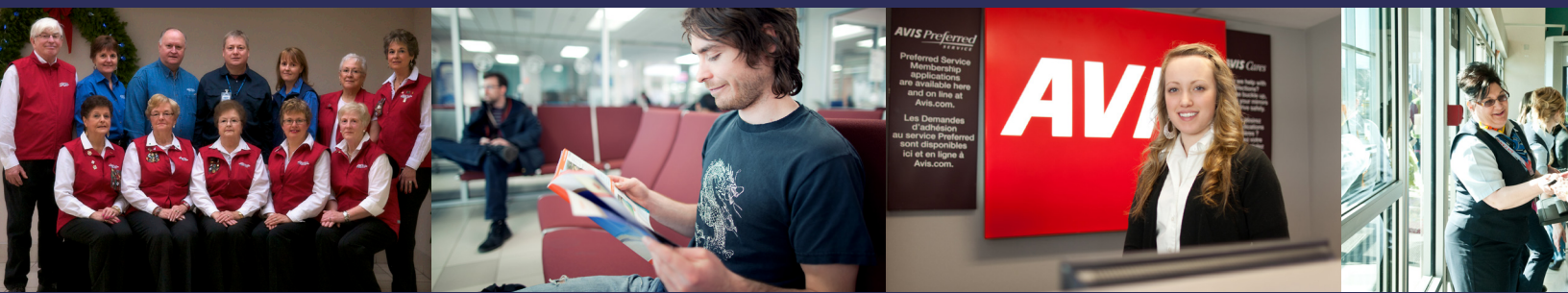
RAPPORT ANNUEL 2012

Votre **YSJ** 
Aéroport de Saint John
saintjohnairport.com



Votre **YSJ** 
Aéroport de Saint John

saintjohnairport.com





Saint John Airport Inc.

Saint John Airport Inc. est une entreprise communautaire à but non lucratif. Administrée par un conseil dont les membres sont nommés et élus, elle est dirigée par une équipe de gestion.

L'aéroport de Saint John est un facteur clé du développement social et économique du Grand Saint John et du Sud du Nouveau-Brunswick.

Vision

L'aéroport de Saint John sera un portail de choix vers des destinations canadiennes et étrangères. Il offrira les plus hautes normes de sécurité et de service à la clientèle à la communauté du Nouveau-Brunswick.

Stratégies clés

- Promouvoir les capacités de l'aéroport de Saint John et tenter d'obtenir des vols réguliers sans escale vers les États-Unis.
- Élaborer un plan de croissance stratégique en se concentrant sur le service à la clientèle.
- Veiller à ce que les membres de l'équipe de gestion fassent connaître la vision de l'aéroport de Saint John et son image de marque en publiant une liste de normes de rendement.



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'année 2012 a été assez occupée. Depuis mon élection à la présidence, le conseil a affronté des difficultés inédites et a dû prendre des décisions sur l'orientation future de l'aéroport. Il a demandé de l'aide à l'entreprise Price Waterhouse Coopers, qui s'est tournée elle-même vers Mintage Financial Corporation, un groupe consultatif sur l'aviation possédant plus de 30 années d'expérience en dynamisation d'activités, pour obtenir une évaluation de l'aéroport et aider à augmenter le trafic aérien. En juin, le conseil a engagé Mintage et lui a donné le mandat suivant :

- Augmenter les services d'Air Canada pour les passagers.
- Obtenir de nouvelles liaisons directes vers des aéroports « points d'accès » des États-Unis.
- Améliorer les services vers le reste de l'est du Canada, en particulier vers Halifax, Terre-Neuve et Labrador.

En octobre, des changements à la haute direction ont eu lieu et Mintage a aidé le conseil à engager David Allen, le nouveau président-directeur général de l'aéroport. David est entré en fonction le 15 octobre 2012 et il possède une quarantaine d'années d'expérience en aviation, allant de la formation dans les lignes aériennes à l'aviation commerciale en passant par la direction d'un grand constructeur aéronautique. Il a également à son actif de nombreuses années passées à titre d'expert-conseil auprès d'aéroports et de lignes aériennes partout dans le monde. Le rôle de David consiste à collaborer avec Mintage et l'industrie aérienne pour faire augmenter le chiffre d'affaires et le trafic passagers en créant un accès aux grands aéroports des États-Unis et en améliorant les liaisons avec le reste du Canada.

L'équipe de gestion et le personnel continuent d'administrer l'aéroport avec efficacité et professionnalisme, tout en conservant l'approbation des autorités réglementaires, des passagers, des lignes aériennes et des autres utilisateurs.

En cette période dure économiquement et turbulente pour notre secteur, le conseil d'administration ne ménage ni son dévouement ni ses efforts pour guider l'aéroport. D'autres changements se produiront dans l'industrie de l'aviation et du voyage, et le conseil sera là pour s'en occuper.

Je souhaite la bienvenue à Jonathan McKenzie, Ross Jefferson et Nell Halse au conseil et j'espère qu'ensemble nous pourrons faire de notre aéroport le meilleur du Nouveau-Brunswick. Je remercie aussi pour leur bon travail Wayne Power, Kathleen MacDonald et Doug Gaudett qui ne siègent plus au conseil, leurs mandats étant terminés. La nomination de Christopher Waldschutz a été renouvelée et il entame un nouveau mandat de trois ans.

Pour terminer, je remercie toutes les personnes qui ont travaillé sans relâche pendant l'année pour faire progresser l'aéroport de Saint John selon notre vision d'avenir, pour le bien de toute notre communauté.

Le président du conseil d'administration,
Norman McFarlane

MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL



À titre de nouveau président-directeur général, je dois dire que 2012 a été une année occupée et stimulante. Tout d'abord, je dois remercier le conseil et le personnel pour s'être consacrés à m'intégrer harmonieusement dans l'équipe.

Une équipe qui, d'ailleurs, a accompli beaucoup de choses en très peu de temps, depuis mon arrivée à la direction.

En 2012, le nombre de passagers qui sont passés par l'aéroport a augmenté de 4,5 % par rapport à 2011 pour atteindre 216 000 personnes. Nous prévoyons une autre augmentation en 2013 étant donné que Sunwing offre un vol vers une nouvelle destination, Punta Cana en République Dominicaine. Par ailleurs, Air Canada réduira la capacité de son vol du soir vers Montréal, en raison d'une réaffectation prévue de son avion Q400 vers l'ouest du Canada. Ce changement n'aura pas un très grand impact sur l'aéroport et nous continuerons de coopérer avec Air Canada en vue d'augmenter la fréquence des vols et le nombre de destinations en général.

Nous avons collaboré avec des experts-conseils nommés par le conseil afin d'élaborer un plan de redynamisation de l'aéroport et d'augmenter le trafic passager. Ce travail a mené à des discussions avec Air Canada, qui évoluent de façon favorable. Toute discussion avec une ligne aérienne prend du temps. En effet, ces entreprises ont besoin de données à jour sur l'achalandage et d'une justification économique pour étayer une demande d'augmentation de la fréquence du service. Pour mieux comprendre la demande des passagers qui veulent s'envoler de Saint John, il faut examiner avec soin les besoins et demandes des entreprises du bassin de clientèle de Saint John et des agences de voyage locales. Plus de 35 entreprises ont été sondées et les données recueillies serviront à informer Air Canada des besoins des voyageurs de notre bassin de clientèle. À l'occasion de cette démarche, nous avons établi que plus de 45 % des voyageurs de notre région utilisent d'autres

aéroports de la province ou qu'ils se rendent à Halifax pour prendre des vols vers les endroits où ils veulent aller et ce, à des tarifs qu'ils sont prêts à payer. Nous nous efforçons de changer cela.

Pour conserver nos normes élevées en matière de service à la clientèle et permettre ainsi une croissance du nombre de passagers, nous comprenons qu'il faut aussi agrandir et changer l'infrastructure de l'aéroport. Nous envisageons donc diverses voies pour moderniser le terminal et offrir une meilleure expérience aux passagers. L'aéroport devra être plus convivial et agréable à utiliser. Quelques changements ont déjà été entrepris en vue de moderniser le terminal, par exemple une nouvelle salle de toilettes et l'ajout de sièges dans la salle d'attente. Une rénovation générale du terminal est en cours de planification et les travaux commenceront en 2013. Nous nous consacrons aussi à améliorer le stationnement à l'aéroport.

Pour aider nos lignes aériennes et faire connaître davantage ce qu'offre notre aéroport et nos vols directs vers des destinations populaires, nous avons lancé des campagnes de publicité conjointes avec Sunwing et Air Canada. Les réservations anticipées de Sunwing montrent déjà un intérêt accru de la part des passagers. Nous allons suivre sans relâche nos activités de marketing, y compris des campagnes de marketing axées sur les résultats avec nos compagnies aériennes partenaires.

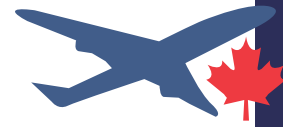
Je remercie encore le personnel et le conseil d'administration pour l'engagement et le soutien dont ils ont fait preuve pendant mon intégration. L'année 2013 devrait être occupée et stimulante, mais, ensemble, je suis certain que nous atteindrons nos buts et objectifs.

David Allen

Le président-directeur général,
David Allen

Saint John Airport Inc.





LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE SAINT JOHN AIRPORT INC. EN DÉCEMBRE 2012

Président : Norman McFarlane

Nommé par Transport Canada
Fin du mandat en juin 2013

Vice-président : Philip Reeves

Nommé par le caucus régional des maires
Fin du mandat en juin 2014

Nell Halse, Cooke Aquaculture

Nommé par Entreprise Charlotte
Fin du mandat en décembre 2015

Ron Oldfield, Centraide du Grand Saint John

Nommé par le conseil du travail de Saint John et du district
Fin du mandat en avril 2014

Gary Rent

Nommé par Entreprise Fundy
Fin du mandat en avril 2013

Jamie Irving, Brunswick News Inc.

Nommé par la Chambre de commerce de Saint John
Fin du mandat en mai 2014

Norma Eaton, Rockies Sports Bar/Relish Gourmet Burgers

Nommée par le ministère des Transports du
Nouveau-Brunswick
Fin du mandat en juin 2014

Ross Jefferson, Découvrez Saint John

Nommé par la Ville de Saint John
Fin du mandat en octobre 2015

Troy Northrup, Northrup Group

Nommé par Entreprise Saint John
Fin du mandat en avril 2014

Owen Green, Adams Green Consulting Ltd.

Nommé par Saint John Airport Inc.
Fin du mandat en mars 2013

Jonathan McKenzie, Irving Oil

Nommé par la Ville de Saint John
Fin du mandat en septembre 2015

Christopher Waldschutz

Nommé par Transport Canada
Fin du mandat en octobre 2015

Comités du conseil de Saint John Airport Inc.

COMITÉ DES FINANCES, DE LA VÉRIFICATION ET DE L'INVESTISSEMENT

Président – Jonathan McKenzie

Un comité de cinq administrateurs se réunit périodiquement avec le PDG et la directrice des Finances et de l'Administration

pour examiner les activités financières opérationnelles et générales, le plan d'affaires annuel, le plan d'immobilisations et le budget financier et faire les recommandations appropriées au conseil d'administration.

La vérification des états financiers est analysée par les vérificateurs de la société avant d'être présentée au conseil d'administration à des fins d'approbation. Le Comité des finances et de la vérification recommande les possibilités d'investissement au conseil d'administration et, s'il y a lieu, les options pour la nomination des vérificateurs de la société.

COMITÉ DE LA GOUVERNANCE

Président – Ross Jefferson

Un comité de cinq administrateurs se réunit avec le PDG et la gestionnaire des Affaires réglementaires pour examiner les politiques du conseil, les règlements de la société et les Principes de responsabilité envers le public des administrations aéroportuaires canadiennes afin de veiller à la conformité avec les lois, procédures, politiques et règlements pertinents. Ce comité est aussi responsable de recruter de nouveaux membres du conseil et de les orienter. Il évalue également les possibilités de formation du conseil, le mandat du comité, la composition du conseil et toute lacune éventuelle dans les compétences et la diversité du conseil.

COMITÉ DES SERVICES AÉRIENS

Président – Jamie Irving

Au besoin, un comité de cinq administrateurs se réunit avec le PDG pour déterminer les priorités en matière de service aérien et élaborer des stratégies destinées à attirer des lignes aériennes. Ses membres s'efforcent d'obtenir l'appui de la communauté pour des activités visant à attirer les lignes aériennes et sollicitent des avis d'experts au sujet des présentations à des partenaires aériens éventuels. Le but de ces activités est d'étendre nos options en matière de service aérien.

COMITÉ DES INSTALLATIONS ET DE LA CROISSANCE

Président – Norman McFarlane

Au besoin, un comité de six administrateurs se réunit avec la haute direction pour formuler des recommandations sur les améliorations et agrandissements à apporter aux infrastructures ainsi que sur les stratégies de possibilités de croissance commerciale. Il s'exprime sur des questions liées à la croissance à long terme et à la viabilité, à la diversification des revenus et aux options d'aménagement du terrain.

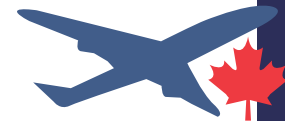
COMITÉ EXÉCUTIF

Président – Norman McFarlane

Un comité de six administrateurs se réunit de temps à autre, entre les réunions ordinaires du conseil d'administration, pour se pencher sur des questions relatives à la conduite des affaires de la société.

**Sécurité, sûreté,
responsabilité
environnementale et
efficacité opérationnelle :**
principes fondamentaux de
l'aéroport de Saint John





Responsabilités et obligations réglementaires

Nous remplirons toutes nos obligations et responsabilités réglementaires et, dans la mesure du possible, nous dépasserons les normes.

Résultats obtenus sur le plan de la sûreté

Dans l'exploitation de notre entreprise, la sûreté revêt une importance primordiale. Cette année, nous avons terminé la dernière phase de la mise en œuvre de notre système de gestion de la sécurité – une approche de la gestion de la sécurité aérienne axée sur le risque. Cette démarche a conduit à des améliorations dans la communication avec les autres organismes et le contrôle de la faune et à la mise en place d'un nouveau système de surveillance électronique de l'état des pistes.

Selon les lignes directrices de Travail Canada, notre comité mixte de santé et sécurité au travail a aussi effectué une analyse des dangers liés à l'emploi. Le personnel de terrain a reçu une formation en matière de sécurité, notamment sur les premiers soins, le système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT) et l'accès à des espaces clos. De leur côté, nos pompiers ont suivi un entraînement en situation réelle d'incendie.

Résultats obtenus sur le plan de la sécurité

Aucune dérogation, réelle ou implicite, aux normes de sécurité ne sera acceptable. Les normes dictées par les lois fédérales seront prises comme seuil minimum dans l'élaboration des protocoles locaux.

Cette année, nous avons aussi conçu et mis en service un nouveau module de formation en sécurité pour notre équipe de sécurité des installations (Corps canadien des commissionnaires) en plus d'avoir complété trois simulations d'exercice d'urgence sur maquette.

Responsabilité environnementale

Nous sommes résolus à respecter les nombreux aspects de la protection de l'environnement pour toutes les parties intéressées ou même à en dépasser les normes.

Cette année, un nouveau modèle de gestion environnementale axé sur le risque a été élaboré et implanté. Basé sur une approche ISO, le système de gestion inclut : de l'eau, des eaux usées, la gestion d'eaux pluviales, des plans de gestion pour la qualité de l'air, du bruit, de la faune et flore, l'utilisation de terrain et l'utilisation de matières. Nous avons aussi vérifié les installations des locataires, amélioré notre système de traitement des eaux usées, mis en place une nouvelle tuyauterie et des systèmes d'alarme pour notre réservoir de carburant et aménagé des puits de surveillance des eaux pluviales sur le terrain d'aviation. À l'automne, nous avons participé avec la Ville de Saint John à une étude sur l'infrastructure de distribution d'eau et, avec une entreprise de réapprovisionnement en carburant d'avions, mené un exercice d'intervention en cas de déversement de matières dangereuses (HazMat). Nos efforts de gestion des matières incluent un programme de recyclage pour la perte de pétrole, des batteries, des pneus utilisés, ainsi que des boîtes et des bouteilles qui sont données à une équipe locale de hockey mineur pour leur collecte de fonds. Enfin, nous avons examiné les répercussions environnementales de nos projets de construction.

Efficacité opérationnelle

Un changement est survenu au service Exploitation et maintenance de l'aéroport de Saint John. En effet, son gestionnaire, Randy Herrell, employé de longue date de l'aéroport, a pris sa retraite. Son remplaçant, Brian Wiggins, s'est joint à l'équipe début avril.

L'investissement dans les infrastructures en 2012 a porté, notamment, sur l'achat de nouvel équipement pour la flotte et d'une nouvelle gamme de matériel de peinture ainsi que sur la remise en état d'une balayeuse de piste. Ces acquisitions nous aideront à garder une excellente disponibilité des pistes en conditions hivernales.

Une nouvelle technologie a été implantée dans le domaine du signalement de l'état de surface des pistes. Ce type de surveillance est imposé par NavCanada et ce nouveau système nous permet d'avoir accès à des renseignements exacts, en temps opportun et transmis de manière beaucoup plus efficace. Les utilisateurs du système et de l'information ont accueilli ce système très favorablement.

L'aéroport de Saint John et la communauté





En 2012, pour susciter l'intérêt de la communauté, nous avons organisé un certain nombre d'événements communautaires et de célébrations pour les employés. Les trois grands moments ont été la visite du prince de Galles et de la duchesse de Cornouailles à l'occasion du jubilé royal, la 2e course annuelle sur la piste, à laquelle ont participé plus de 300 coureurs et bénévoles, et le spectacle aérien YSJ, qui a attiré plus de 2500 spectateurs et bénévoles. La communauté a été emballée par ces activités dont l'organisation facile et sans difficulté témoigne bien du dévouement de notre personnel.

L'aéroport de Saint John a aussi manifesté son engagement envers la communauté en organisant ou appuyant les activités ou événements suivants :

- Plantation de tagètes par l'école Loch Lomond
- Arrivée d'hélicoptères militaires américains
- Portes ouvertes et visites organisées pour l'arrivée des CF 18 Hornet – Fête du centenaire du premier vol motorisé
- Kiosque aux journées du port (Port Days)
- Soirée de l'aéroport de Saint John au match des Sea Dogs

- Fête d'accueil des Sea Dogs (au retour du tournoi de la Coupe Memorial)
- Campagne Bare Necessities
- Chorale de l'école Loch Lomond à Noël
- Banquet annuel des Sea Dogs de Saint John – commandite d'un prix

De plus, l'aéroport a souligné le départ à la retraite de certains employés en organisant les événements suivants :

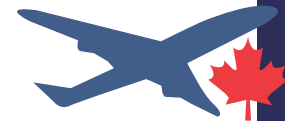
- Célébration de retraite de commissionnaires : Ester VanWart, Terry Morris, Paul O'Connor et Paul Jacques tous reconnus pour leur service dévoué à notre aéroport.
- La fête de départ pour le pompier Carolyn Moore qui est partie pour poursuivre d'autres opportunités et avancer sa carrière.
- Célébration de retraite pour Randy Herrell qui pendant 36 ans s'est consacré au service de notre aéroport.

L'année a été riche en événements mémorables et réussis et l'aéroport de Saint John veillera à ce qu'en 2013, le même sens d'appartenance à la communauté et la même fierté continuent d'animer son personnel.



Planifier pour l'avenir





Initiatives d'immobilisations en 2012

Projets d'immobilisations réalisés par l'aéroport de Saint John en 2012 :	
Balayeuse de piste	156 171
Équipement de contrôle de l'état des pistes	32 215
Réservoir à carburant	28 265
Système de chauffage	27 450
Clôture de sécurité	24 441
Camion de service léger	20 545
Asphaltage de la voie de circulation	10 892
Autres actifs fixes de moins de 10 000 \$	35 232
	335 211 \$

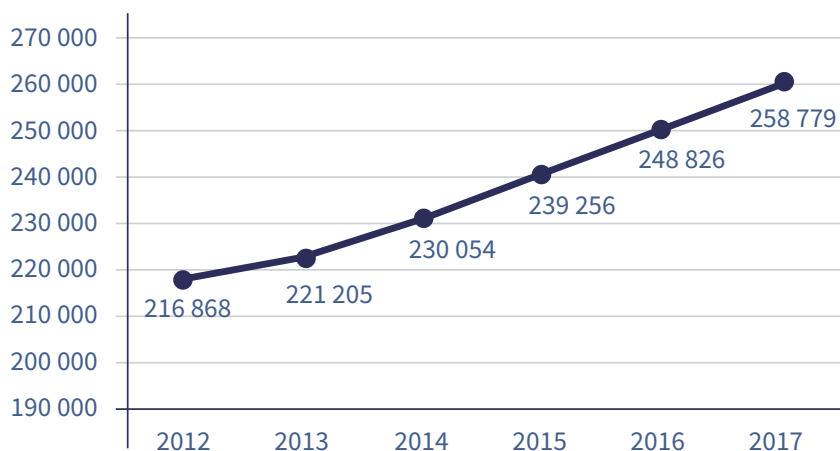
2012 – Chiffres réels versus plan d'affaires

	Plan	Réel	Écart (nég.)
Revenus ¹	4 785 843	5 082 873	297 030
Dépenses ²	4 373 929	4 158 873	215 056
Dépenses d'immobilisations	612 000	335 211	276 790

Prévisions du plan d'affaires 2013-2017

	2013	2014	2015	2016	2017
Revenus ¹	4 896 777	5 097 356	5 264 197	5 436 971	5 615 899
Dépenses ²	4 325 159	4 433 292	4 544 237	4 658 069	4 774 866
Dépenses d'immobilisations	188 000	1 045 000	705 000	820 000	780 000

Prévisions de la croissance du nombre de passagers sur cinq ans



Notes:

1. Les revenus comprennent les frais payés par les passagers et les revenus d'exploitation
2. Les dépenses comprennent l'intérêt, mais exclut les postes non liquides d'amortissement des immobilisations et de la subvention différée.
3. D'après une prévision de croissance du nombre de passagers de 2 % en 2013 et de 4 % pour 2014 à 2017.
4. Les prévisions des dépenses d'immobilisations comprennent l'éclairage des pistes aux DEL, le réasphaltage de la voie de service et le remplacement d'équipement de la flotte.

Un financement gouvernemental sera nécessaire pour terminer les grands projets d'infrastructure à long terme pendant les cinq prochaines années, par exemple la réfection et l'amélioration des pistes. Nous tentons de créer un partenariat avec tous les paliers gouvernementaux pour obtenir le financement nécessaire.

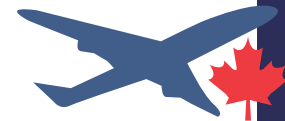


Examen financier

Saint John Airport Inc. a été constituée en société sans capital-actions le 19 février 1997 en vertu de la partie II de la Loi sur les corporations canadiennes. Le 1^{er} juin 1999, la société a signé une entente avec le gouvernement du Canada, qui lui transférait le contrôle de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'aéroport de Saint John. Selon la Loi relative aux cessions d'aéroports, Saint John Airport Inc. n'a pas à payer d'impôt. Tous ses gains sont conservés et réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport. La société n'est pas tenue, non plus, de payer de loyer au gouvernement du Canada avant 2016.

En 2012, les gains nets ont été de 449 485 \$ en comparaison de 359 198 \$ en 2011. Cette augmentation de 25 % vient d'une hausse du trafic passager de 4,1 % et d'une croissance des revenus générés grâce aux passagers tels que le stationnement et les concessions. Toutes les sources de revenu servent à financer l'exploitation et les immobilisations, depuis l'équipement mobile jusqu'à l'éclairage du terrain d'atterrissage.

Grâce au revenu d'intérêts sur investissement, un fonds dédié de remplacement des immobilisations, créé par le conseil, a vu sa valeur passer de 4 472 840 \$ l'année précédente à 4 537 792 \$ cette année.



RAPPORT DES AUDITEURS INDÉPENDANTS

Aux administrateurs de Saint John Airport Inc.

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de Saint John Airport Inc., qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2012, 31 décembre 2011 et 1^{er} janvier 2011, et les états des résultats, de l'évolution des actifs nets et flux de trésorerie pour l'exercice clos au 31 décembre 2012 et 31 décembre 2011, 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 normes comptables du Canada pour les organismes sans but lucratif, 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 des auditeurs

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de nos audits. 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 planifiions et réalisions 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 œuvre 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 des auditeurs, 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, les auditeurs prennent en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation 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 l'entité.

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 Saint John Airport Inc. au 31 décembre 2012 au 31 décembre 2011 et au 1^{er} janvier 2011, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 décembre 2012 et le 31 décembre 2011, conformément aux normes comptables du Canada pour les organismes sans but lucratif.

Teed Saunders Doyle Co.

COMPTABLES AGRÉÉS

Saint John, NB | 20 février 2013

ÉTATS FINANCIERS

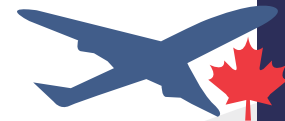
ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE AU 31 DÉCEMBRE 2012

	2012	2011
ACTIFS		
À COURT TERME		
Encaisse (note 3 et 4)	847 798 \$	560 785 \$
Débiteurs (note 3 et 4)	474 987	360 838
Inventaire de pièces (note 3)	91 246	98 354
Charges payées d'avance	96 888	64 604
	<u>1 510 919</u>	<u>1 084 581</u>
PRESTATIONS DÉFINIES ACCUMULÉES AU CAPITAL DE RETRAITE (notes 3 et 7)	668 000	477 000
INVESTISSEMENTS AFFECTÉS AU REMPLACEMENT DES IMMOBILISATIONS (notes 3 et 4)	4 537 792	4 472 840
IMMOBILISATIONS (notes 3 et 5)	6 619 515	7 284 915
	<u>13 336 226 \$</u>	<u>13 319 336 \$</u>
PASSIFS		
À COURT TERME		
Passifs et frais courus (Notes 3 et 4)	554 890 \$	535 376 \$
Taxe de vente harmonisée (TVH) payable	62 425	77 809
	<u>617 315</u>	<u>613 185</u>
DISPOSITION POUR LES PRESTATIONS DE RETRAITE (Notes 3 et 7)	83 091	78 835
OCTROI REPORTÉ POUR L'AMÉLIORATION DES IMMOBILISATIONS DE L'AÉROPORT (Notes 3 et 6)	2 999 590	3 505 523
ACTIFS NETS		
ACTIFS NETS		
Non affecté	1 478 514	869 562
Investi en immobilisations (Note 10)	3 619 924	3 779 391
Interne non affecté – réservé pour les remplacements (Note 3)	4 537 792	4 472 840
	<u>9 636 230</u>	<u>9 121 793</u>
	<u>13 336 226 \$</u>	<u>13 319 336 \$</u>

ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (Note 8)
APPROUVÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

 membre du conseil d'administration

 membre du conseil d'administration



SAINT JOHN AIRPORT INC.

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DES ACTIFS NETS

EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2012

	Non affecté	Actif investi en immobilisations	Sous-total	Fonds de réserve de remplacement	Total 2012	Total 2011
SOLDE EN DÉBUT D'ANNÉE	869 562 \$	3 779 391 \$	4 648 953 \$	4 472 840 \$	9 121 793 \$	8 701 889 \$
EXCÈS (INSUFFISANCE) DE REVENUS SUR LES DÉPENSES	924 000	(474 515)	449 485	64 952	514 437	419 904
ACQUISITION D'IMMOBILISATIONS	(335 211)	335 211	-	-	-	-
CESSION DES IMMOBILISATIONS	20 163	(20 163)	-	-	-	-
SOLDE EN FIN D'ANNÉE	<u>1 478 514 \$</u>	<u>3 619 924 \$</u>	<u>5 098 438 \$</u>	<u>4 537 792 \$</u>	<u>9 636 230 \$</u>	<u>9 121 793 \$</u>

ÉTAT DES RÉSULTATS

EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2012

	2012	2011
REVENUS (Notes 3 et 9)		
Frais d'atterrissage et d'usage du terminus	1 625 081 \$	1 369 837 \$
Concessions	495 593	484 529
Stationnement des automobiles	600 143	509 130
Location de territoire et de bureau	203 375	202,642
Autre	134 111	147,649
Intérêts sur le revenu	2 590	602
Dépréciation de l'octroi reporté (Note 6)	<u>505 933</u>	<u>526 837</u>
	<u>3 566 826</u>	<u>3 241 226</u>
DÉPENSES		
Salaires, honoraires et prestations	2 089 866	1 971 639
Matériaux, biens et services	1 098 194	1 078 668
Dépenses générales et administratives	970 813	804 463
Amortissement des immobilisations	<u>982 837</u>	<u>961 983</u>
	<u>5,141,710</u>	<u>4 816 753</u>
INSUFFISANCE DE REVENU PAR RAPPORT AUX DÉPENSES AVANT LE CALCUL DES FRAIS D'INSTALLATIONS PASSAGERS	(1 574 884)	(1 575 527)
FRAIS D'INSTALLATIONS PASSAGERS (Notes 3 et 9)	<u>2 024 369</u>	<u>1 934 725</u>
REVENU EXCÉDANT LES DÉPENSES ALLOUÉ À:	<u>449 485 \$</u>	<u>359 198 \$</u>
Non affecté	924 000 \$	794 344 \$
Investi en immobilisations	<u>(474 515)</u>	<u>(435 146)</u>
	<u>449 485 \$</u>	<u>359 198 \$</u>

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE
EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2012

	2012	2011
ENCAISSE EN PROVENANCE DE (UTILISÉ POUR)		
Opérations		
Excédant de revenu sur les dépenses	449 485 \$	359 198 \$
Éléments hors caisse		
Amortissement de l'immobilisation	982 837	961 983
Amortissement de l'octroi reporté	(505 933)	(526 837)
Gain sur cession des immobilisations	(2 389)	-
Augmentation des prestations	(191 000)	(119 000)
Augmentation des prévisions pour la prestation de retraite	4 256	3 272
	737 256	678 616
Changement au fonds de roulement hors caisse		
Débiteurs	(114 149)	(37 754)
Inventaire de pièces	7 108	2 556
Charges payées d'avance	(32 284)	(995)
Créditeurs et frais courus	19 514	(81 023)
Taxe de vente harmonisée (TVH) payable	(15 384)	10 327
	602 061	571 727
Activités d'investissement		
Achat d'immobilisations	(335 211)	(177 236)
Produits de la cession des immobilisations	20 163	-
Investissement restreint pour le remplacement des immobilisations	-	(500 000)
	(315 048)	(677 236)
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE L'ENCAISSE	287 013	(105 509)
ENCAISSE EN DÉBUT D'ANNÉE	560 785	666 294
ENCAISSE EN FIN D'ANNÉE	847 798 \$	560 785 \$
AUTRES RENSEIGNEMENTS AU SUJET DE L'ENCAISSE ADDITIONNELLE		
Intérêts reçus	67 542 \$	61 308 \$



NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

1. Incorporation et activités

Saint John Airport Inc. (la "Société") a reçu ses lettres d'incorporation le 19 février 1997 en entité sans capital-actions et sans but lucratif en vertu des dispositions de la Loi sur les compagnies du Nouveau-Brunswick.

Le 1^{er} juin 1999, la Société signe une entente avec le gouvernement canadien qui a pour conséquence de remettre entre les mains de la Société le contrôle de gestion, des opérations et de développement de l'aéroport de Saint John. À compter de cette date, la Société signe une entente de location (bail foncier) avec le gouvernement canadien, lequel stipule que la Société loue les installations de l'aéroport pour une période initiale de soixante ans. À cela s'ajoute la possibilité d'un renouvellement de vingt ans, aux termes duquel, à moins d'une prolongation, la Société doit remettre le contrôle de l'aéroport de Saint John au gouvernement du Canada. La réglementation des normes de sécurité continue à dépendre du gouvernement canadien tandis que la Société doit se porter responsable de la gestion sécuritaire de l'aéroport.

Le revenu généré par l'opération de l'aéroport de Saint John se trouve exonéré de tout impôt fédéral ou provincial. La Société doit cependant payer la taxe de vente harmonisée et les taxes foncières.

2. Application initiale des normes pour les organismes sans but lucratif

Au cours de l'année, la Société a adopté les normes comptables pour les organismes sans but lucratif. Ces états financiers sont les premiers établis conformément à ces normes. L'adoption de ces nouvelles règles n'a eu aucune incidence sur l'actif net au 1^{er} janvier 2011, ni sur l'exploitation ou les flux de trésorerie pour l'exercice clos le 31 décembre 2011, comme indiqué précédemment et conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada en vigueur avant le changement.

En ce qui concerne le passage des anciens principes comptables généralement reconnus aux nouvelles normes comptables pour les organismes sans but lucratif, l'organisation n'a pas présenté ses choix quant à ceux offerts en vertu du chapitre 1501 du *Manuel de l'Institut canadien des comptables agréés (ICCA)* sur les normes comptables canadiennes pour les organismes sans but lucratif :

Le bilan au 1^{er} janvier 2011 ne présente pas de retraitements.

ACTIFS

À COURT TERME

Encaisse	666 294 \$
Débiteurs	323 084
Inventaire de pièces	100 911
Charges payées d'avance	63 608
	<u>1 153 897</u>

ACTIF AU TITRE DES PRESTATIONS DE PENSION CONSTITUÉES

358 000

INVESTISSEMENTS AFFECTÉS AU REMPLACEMENT DES IMMOBILISATIONS

3 912 134

IMMOBILISATIONS

8 069 661

13 493 692 \$

PASSIFS

À COURT TERME

Créditeurs et charges à payer	616 398 \$
Taxe de vente harmonisée payable	67 482
	<u>683 880</u>

PROVISION POUR CHARGES D'INDEMNITÉS DE DÉPART À LA RETRAITE

75 563

SUBVENTION DIFFÉRÉE POUR AMÉLIORATIONS APPORTÉES AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES

4 032 360

ACTIFS NETS

ACTIFS NETS

Non affecté	752 453
Investi en immobilisations	4 037 302
Affecté d'origine interne – Fonds de réserve de remplacement	3 912 134
	<u>8 701 889</u>
	<u>13 493 692 \$</u>

3. Résumé des politiques comptables importantes

Contrat de location avec le gouvernement canadien

Le bail foncier figure en tant que dépense d'opération.

Politique sur les instruments financiers

Les instruments financiers sont comptabilisés à leur juste valeur au moment de leur acquisition ou émission. Au cours de périodes ultérieures, les actifs financiers négociés sur des marchés actifs sont enregistrés à leur juste valeur, les gains et les pertes non réalisés étant comptabilisés au résultat. Tous les autres instruments financiers sont pris en compte au coût amorti, et font l'objet d'un test d'amortissement à chaque date d'arrêté des comptes. Les frais de transaction sur l'acquisition, la vente ou l'émission d'instruments financiers sont comptabilisés en charges au moment où ils sont engagés.

Inventaire de l'équipement

L'inventaire de l'équipement se fait à la valeur du coût de remplacement, et par ordre d'acquisition.

Actif d'immobilisation

On évalue les immobilisations à leur coût initial moins l'amortissement. Dès qu'une immobilisation entre en service, on calcule son amortissement en ligne droite au taux annuel suivant :

Propriétés à bail	
Édifices	5,0 à 20,0 %
Pistes	5,0 à 20,0 %
Véhicules	5,5 à 25,0 %
Machinerie et outillage	6,7 à 30,0 %
Systèmes et logiciels	20,0 à 33,3 %
Mobilier et biens immobiliers	10,0 %

Investissement restreint pour le remplacement des immobilisations et fonds de réserves pour les remplacements

Le conseil d'administration a établi un fonds de réserve pour le remplacement des immobilisations. Les virements en provenance et vers ce fonds exigent l'approbation du conseil d'administration. Les intérêts de ce fonds s'inscrivent comme augmentation directe de la valeur du fonds de réserve pour remplacement. Au cours de l'année, le conseil d'administration a approuvé un virement de fonds de 500 000 \$.

Le fonds de réserve pour le remplacement se compose de certificats de placement garanti et de liquidité et apparaît au bilan à sa valeur initiale d'achat plus les intérêts, ce qui se rapproche de sa valeur marchande. Au 31 décembre 2012, la valeur marchande du fonds se situait 4 537 792 \$ (2011 - 4 472 840 \$).

Prestations à venir pour les employés – Régime de pension à prestations déterminées

Les employés de la Société bénéficient d'un régime contributif à prestations déterminées. La Société a choisi de présenter les avantages sociaux futurs à l'aide de la méthode du report et de l'amortissement. Selon cette méthode, le coût des prestations de retraite annuelles s'appuie sur des estimations actuarielles fondées sur des hypothèses élaborées aux fins de déclaration. L'actif au titre des prestations qui est déclaré représente le coût des prestations constituées moins les contributions de la Société jusqu'à présent. Les pertes et les gains actuariels ainsi que les coûts des services passés sont reportés et amortis sur les périodes futures.

Subvention différée pour l'amélioration des immobilisations de l'aéroport

Selon les termes du bail foncier, la Société a obtenu du gouvernement canadien une subvention en capital de 6,3\$ millions au cours de la période terminée le 31 décembre 1999. Ces fonds, et tous intérêts courus, ont été consacrés à la sécurité des aéroports et à des projets de sécurité des infrastructures de capitaux. La subvention différée sera amortie aux revenus sur la même base que les immobilisations acquises avec les fonds.

Comptabilisation des produits

Les taxes d'atterrissage, d'usage du terminus et les frais de stationnement ne s'appliquent que pour les périodes pendant lesquelles l'aéroport fonctionne. Les revenus de concession s'inscrivent sur une base accumulée et résultent du calcul des pourcentages convenus des ventes rapportées par les concessionnaires moyennant une garantie minimum précise de location. Les revenus de location s'inscrivent au cours de la vie des baux respectifs. Les frais d'embarquement se calculent à partir du nombre de passagers qui montent à bord des avions.

Utilisation des évaluations

La préparation des états financiers se fait en fonction des normes généralement acceptées dans la comptabilité canadienne et exige que la gestion fasse des évaluations et des prévisions qui se reflètent dans les sommes diverses d'actif et de passif au moment de l'écriture des états financiers et sur les revenus et dépenses rapportés pour la même période. On effectue périodiquement des analyses de ces évaluations que l'on amende au besoin et elles figurent au revenu à compter de la période où elles deviennent notoires.

Exemples d'évaluations importantes contenues dans ces états financiers :

- provision pour les créances douteuses;
- provision pour l'obsolescence des stocks;
- durée estimative des biens;
- récupération d'immobilisations corporelles; et
- certaines présomptions actuarielles et économiques utilisées pour évaluer les coûts de prestations déterminées de retraite, les engagements accumulés de retraite et les actifs de la caisse de retraite.



4. Instruments financiers

La Société, qui est exposée à divers risques en raison de ses instruments financiers, dispose d'un cadre global pour gérer, surveiller et évaluer ces risques. L'analyse qui suit fournit de l'information, en vigueur le 31 décembre 2012, sur les risques auxquels la Société fait face et sur leur concentration.

Risque de crédit

La Société s'expose à un risque financier sur les débiteurs en souffrance de ses clients. La Société passe en revue le dossier de crédit de tous ses nouveaux clients avant de leur accorder le privilège de crédit et révisé de façon périodique leur cote de crédit. En date du 31 décembre 2012, les débiteurs consistent en majeure partie en honoraires d'aviation et en honoraires de service de passager résultant des opérations normales. Une partie importante des débiteurs est d'un client et ses filiales.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt se définit comme le risque que l'on prend de voir la valeur d'un instrument financier compromise par un changement des taux d'intérêt. La Société ne s'expose à aucun risque de taux d'intérêt, car elle ne dispose d'aucune dette portant intérêt.

Risque de taux de change

Le risque de taux de change consiste en risque que prend la Société de voir ses revenus compromis par les fluctuations du taux de change et la volatilité de ces taux. La Société ne s'expose pas à ce genre de risque, car elle ne détient pas de devises étrangères.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque auquel s'expose une entité qui éprouve de la difficulté à honorer ses obligations associées à des passifs financiers. La Société fait principalement face à des risques concernant la réception de fonds de ses clients, les cotisations au régime de retraite et les comptes créditeurs.

5. Immobilisations

	2012			2011
	Coût	Amortissement Cumulé	Net	Net
Améliorations locatives				
Édifices	5 997 319 \$	3 041 344 \$	2 955 975 \$	3 243 855 \$
Pistes	6 193 776	3 348 879	2 844 897	3 196 306
Véhicules	2 399 725	1 874 038	525 687	534 486
Machinerie et outillage	795 349	556 909	238 440	280 722
Systèmes et logiciels	113 694	62 461	51 233	25 535
Mobilier et biens immobiliers	29 751	26 468	3 283	4 011
	15 529 614 \$	8,910,099 \$	6,619,515 \$	7,284,915 \$

6. Octroi reporté pour l'amélioration des immobilisations aéroportuaires

	2012	2011
Solde en début d'année	3 505 523 \$	4 032 360 \$
Amortissement au cours de l'année (505 933)	(505 933)	(526 837)
Solde en fin d'année	2 999 590 \$	3 505 523 \$

7. Avantages sociaux et futurs

	2012	2011
Actif défini accumulé de prestation de retraite	668 000 \$	477 000 \$
Disposition pour la prestation de retraite	83 091 \$	78 835 \$

Caisse de retraite à prestation déterminée

1^{er} juin 1999, la Société a joint le plan de retraite des autorités aéroportuaires et des autorités portuaires canadiennes, un plan de retraite qui regroupe plusieurs employeurs. Ce plan couvre les employés de la Société qui, avant cette date, appartenaient à la Fédération des fonctionnaires fédéraux et qui contribuaient à une retraite en vertu de la loi sur la retraite des employés fédéraux. Le gouvernement fédéral demeure responsable de toutes les prestations de retraite accumulées par eux jusqu'au 1^{er} juin 1999.

Le fonds de retraite se compose en très grande partie de capitaux propres et d'actions à revenu fixe au Canada et à l'étranger. La juste valeur des capitaux de ce plan se base sur l'évaluation faite par la gestion du rendement à long terme du portefeuille de l'actif du plan de retraite. Les engagements de prestation de retraite se fondent sur l'évaluation faite par la gestion de l'augmentation à long

terme des salaires et escompté à partir de la meilleure évaluation que puisse faire la gestion de l'évolution des taux d'intérêt. Les prétentions actuarielles importantes utilisées pour mesurer l'engagement accumulé de prestation et la juste valeur du plan se présentent comme suit:

	2012	2011
Taux de rendement projeté des actifs à long terme	6,50 %	6,50 %
Augmentation du taux de compensation	4,00 %	4,00 %
Taux d'escompte	4,50 %	5,10 %

Les désaccords entre cette évaluation et la réalité, probablement de nature matérielle, s'amortissent pendant l'espérance de vie des retraités.

La Société s'expose au risque de perte d'expérience par rapport à ces prévisions. Le risque maximum de perte se mesure à la différence entre la juste valeur de l'engagement de retraite et la quantité de l'accroissement de l'obligation de retraite accumulée dans les états financiers. Si la réalité s'avère différente des prévisions et prétentions, on procédera à un ajustement des prestations à venir pour compenser les désaccords. On contrôle le risque en plaçant les capitaux du plan de retraite en fiducie en accord avec la politique d'investissement de retraite qui définit les investissements permis.

Les rapports actuariels établis se basent sur des projections de niveau d'indemnité salariale jusqu'à la retraite et l'évaluation des taux d'intérêt à long terme par les gestionnaires du plan de retraite. L'évaluation actuarielle la plus récente date du 1^{er} janvier 2012. L'évaluation s'est faite au moyen de la méthode actuarielle normale de cotisation d'exercice et d'âge atteint dans le but de calculer la contribution minimum requise de l'employeur par la Loi canadienne de l'impôt sur le revenu. À la suite de la recommandation des actuaires du plan, la contribution annuelle de l'employeur se situe à 22,9 % (22,7 % en 2011) de la masse salariale en plus d'une cotisation mensuelle spéciale de 15 617 \$ (11 317 en 2011). Ces exigences de contribution resteront en vigueur jusqu'à la prochaine estimation actuarielle pour le 1^{er} janvier 2013.

Renseignements sur le volet des prestations déterminées du régime au 31 décembre :

	2012	2011
Juste valeur marchande des actifs du plan	3 084 000 \$	2 659 000 \$
Engagement de prestation accumulé	3 457 000	2 996 000
Capitalisation déficit du plan	(373 000)	(337 000)
Pertes actuarielles nettes non amorties	1 041 000	814 000

Actif accumulé de prestation	668 000 \$	477 000 \$
------------------------------	-------------------	-------------------

Actif accumulé de prestation début d'année	477 000 \$	358 000 \$
Déboursés net de retraite pendant l'année	(92 000)	(136 000)
Contributions de l'employeur	283 000	255 000

Actif accumulé de prestation fin d'année	668 000 \$	477 000 \$
------------------------------------------	-------------------	-------------------

Contributions des employés	20 000 \$	26 000 \$
Prestations de retraite et de cessation d'emploi	108 000	88 000

La valeur actuarielle réelle des prestations accumulées pendant l'exercice budgétaire 2012 se base sur une extrapolation fournie par les actuaires. Ceux-ci croient qu'aucune différence matérielle entre l'extrapolation et les états financiers ne résulterait d'une évaluation formelle en fin d'année.

Caisse de retraite à contribution déterminée

Le plan de contribution défini de la Société couvre tous les employés à son emploi depuis le 1^{er} juin 1999. Les employés qui contribuent à ce plan de retraite doivent y verser 5 % de leur revenu, somme que la Société s'engage à égaler. Toutes les contributions de l'employeur deviennent la propriété de l'employé après deux ans de service auprès de la Société. Pendant l'année, la Société a versé 44 718 \$ (37 087 \$ en 2011) à la caisse de retraite.

Prestation de retraite

En vertu de la convention collective des employés de l'aéroport de Saint John, les employés ont droit au moment de leur départ à une (1) semaine de salaire par année de service depuis le 1^{er} juin 1999 avec un maximum de 30 semaines. Au cours de la dernière année la Société a versé 7 629 \$ (12 382 \$ en 2011) en prestation de retraite.

8. Engagements et éventualités

Comme l'explique la note 1 des états financiers, la Société a signé un bail foncier avec le gouvernement du Canada, lequel stipule que la Société louera l'aéroport pendant une période initiale de soixante ans. Une possibilité de renouvellement du bail existe pour une période de vingt ans au terme de laquelle, à moins d'une prolongation, la Société s'engage à remettre le contrôle de l'aéroport de Saint John entre les mains du gouvernement du Canada.

a) Aux termes du bail foncier modifié, la Société n'est pas tenue de payer de loyer pour l'aéroport jusqu'en 2016. Par la suite, la formule de loyer sera la suivante : aucun loyer exigé sur la première tranche de 5 000 000 \$ du chiffre d'affaires de l'aéroport; 1 % de la partie du chiffre d'affaires supérieure à 5 000 000 \$, mais



égale ou inférieure à 10 000 000 \$; 5 % de la partie du chiffre d'affaires supérieure à 10 000 000 \$, mais égale ou inférieure à 25 000 000 \$; 8 % de la partie du chiffre d'affaires supérieure à 25 000 000 \$, mais égale ou inférieure à 100 000 000 \$; 10 % de la partie du chiffre d'affaires supérieure à 100 000 000 \$, mais égale ou inférieure à 250 000 000 \$; 12 % de la partie du chiffre d'affaires dépassant 250 000 000 \$.

- b) Une évaluation environnementale de l'aéroport de Saint John a été menée en décembre 1998 par le gouvernement du Canada. Le rapport qui en est issu s'intitule le Rapport des études de base sur l'environnement. Cette évaluation avait pour but de détecter la présence de matières toxiques ou dangereuses au mois de décembre 1998 et jusqu'à la date de cession du 1^{er} juin 1999. L'article 37 du bail foncier de l'aéroport établira les responsabilités pour tout travail correctif, au besoin.

La responsabilité de toute dépense future reliée à l'existence de matières toxiques ou dangereuses datant d'avant le transfert du 1^{er} juin 1999 vers la Société sera attribuée au gouvernement du Canada. Après cette date, la Société est responsable de toute dépense environnementale engendrée par des problèmes liés à la présence de matières toxiques ou dangereuses. Au 31 décembre 2012, il n'existe aucun problème environnemental connu.

9. Dépendance économique

Le Société dérive une portion significative de son revenu d'Air Canada et de ses filiales et par conséquent, dépend économiquement de ce client.

10. Actifs nets investis en immobilisations

	2012	2011
Investi en immobilisation – début d'année	3 779 391 \$	4 037 302 \$
Amortissement des immobilisations	(982 837)	(961 983)
Amortissement de l'octroi différé	505 933	526 836
Perte sur cession d'immobilisations	2 389	-
Achat d'immobilisation	335 211	177 236
Produit de la cession d'immobilisations	(20 163)	-
Investi en immobilisations – fin d'année	3 619 924 \$	3 779 391 \$

11. Données comparatives

Certains comptes rapportés dans les états financiers de l'année précédente ont été reclassés aux fins de comparaison, de manière à se conformer à la présentation adoptée pour les états financiers de l'exercice courant.

RÉMUNÉRATION ET DIVULGATIONS

Rémunération du conseil d'administration et de l'équipe de gestion

CONSEIL ET ÉQUIPE DE GESTION

Honoraires annuelles au président	5 000 \$
Honoraires annuelles aux directeurs	1 000 \$

Le président et les directeurs reçoivent 100 \$ par réunion.

La rémunération totale payée au conseil d'administration a été de 29 885 \$.

La rémunération totale payée à l'équipe de gestion a été de 592 020 \$, ce qui inclut la rémunération de trois gestionnaires qui ont quitté durant l'année.

CODE DE DÉONTOLOGIE

Tous les administrateurs ont rempli des formulaires de divulgation. En 2012, aucun cas de conflit d'intérêts réel ou potentiel n'a été soumis au conseil d'administration.

Contrats de plus de 75 000 \$ adjugés après appel d'offres public ou sur invitation

Un contrat de services de nettoyage a été adjugé à J. Valle Enterprises Ltd.

Un contrat de remise en état de la balayeuse de piste a été adjugé à Airport Technologies Inc.

Contrats de plus de 75 000 \$ adjugés sans appel d'offres public

Un contrat de services d'expert-conseil et de services financiers a été adjugé à Mintage Financial Corporation, étant donné que peu d'entreprises canadiennes fournissent un tel service de consultation en services aériens et finances et qu'elle nous avait été recommandée par Price Waterhouse Coopers.

PERSONNES-RESSOURCES

SIÈGE SOCIAL

Saint John Airport Inc.
4180, chemin Loch Lomond
Saint John (N.-B.) E2N 1L7
tél. 506.638.5555
fax 506.638.5550
fly@sjairport.ca
saintjohnairport.com

DIRECTION

Président-directeur général
David Allen
506.658.5558
dallen@sjairport.ca

Directrice, Finances et administration
Judith Brown
506.638.5552
jbrown@sjairport.ca

Gestionnaire, Exploitation et maintenance
Brian Wiggins
506.638.5574
bwiggins@sjairport.ca

Gestionnaire, Affaires réglementaires
Angela McLean
506.638.5578
amclean@sjairport.ca

VÉRIFICATEURS

Teed Saunders Doyle
39, rue Canterbury
Saint John (N.-B.) E2L 4S1

AVOCATS

Lawson and Creamer
133, rue Prince William
Saint John (N.-B.) E2L 2B5

BANQUE

RBC Banque Royale
100, rue King
Saint John (N.-B.) E2L 1G4



Votre **YSJ** 
Aéroport de Saint John

4180, chemin Loch Lomond, Saint John (N.-B.) E2N 1L7

saintjohnairport.com

