

RAPPORT ANNUEL

2014

2013

2012

2011

2010

2009

2008

2007



Aéroport de

SAINT JOHN

Airport



Vision

L'aéroport de Saint John est un portail de choix vers des destinations canadiennes, transfrontalières et internationales et il offre aux voyageurs du Nouveau-Brunswick les normes de sécurité et de service à la clientèle les plus élevées qui soient.

Stratégies principales

Promouvoir les capacités de l'aéroport de Saint John et s'efforcer d'élargir l'offre de vols réguliers, y compris le service sans escale à destination du nord-est des États-Unis.

Assurer la mise en place et l'entretien des infrastructures aéroportuaires pour répondre aux besoins à long terme de facilitation des services aériens.

Renforcer les activités d'engagement communautaire, en donnant à l'équipe de gestion des outils et des occasions de communiquer la vision et l'image de marque de l'aéroport de Saint John.

Respecter et dépasser l'ensemble des exigences en matière de sûreté, de sécurité, d'environnement et d'exigences réglementaires, en s'appuyant sur une liste établie de normes de rendement.

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 talentueuse.

L'aéroport de Saint John est un moteur essentiel du développement social et économique du Grand Saint John et du sud du Nouveau-Brunswick.



Message du président du conseil d'administration



Je suis heureux d'annoncer que 2014 a été le témoin d'un record sans précédent, avec 248 820 passagers. Moi-même, ainsi que mes collègues du conseil d'administration, souhaitons féliciter le chef de la direction, David Allen, et le personnel de gestion pour un travail bien fait. Je tiens également à féliciter le personnel de gestion pour la super transformation du terminal, notamment avec l'introduction du nouveau restaurant, lequel continue de recevoir de nombreux compliments de la part des passagers.

Il y a eu quelques changements au niveau de votre conseil d'administration au cours de l'année, incluant des démissions et le départ de directeurs se retrouvant à la fin de leur mandat. J'offre un gros merci aux administrateurs qui nous ont quittés et accueille chaleureusement nos nouveaux administrateurs.

Larry Hachey remplace Jamie Irving, Charles Hickey remplace Ron Oldfield, Susan Layton remplace Owen Green et Rob Scott remplace Norma Eaton, tandis qu'Andrew MacGillivray a joint le conseil grâce à une nomination de l'aéroport et Mark Beetle en tant que candidat de la Chambre Régionale de Commerce de Saint John.

Le conseil a été très actif au cours de l'année, travaillant en étroite collaboration avec le chef de la direction et l'équipe de gestion, et ce sur plusieurs des défis et projets uniques mis en marche par l'aéroport. Je suis heureux d'annoncer que

nous avons réalisé de solides progrès sur de nombreux points au cours de l'année.

Nous continuons à travailler avec notre partenaire Air Canada sur des points d'intérêt mutuel afin d'offrir le meilleur service possible dans le sud du Nouveau-Brunswick.

J'offre également un gros merci à Sunwing pour continuer de croire en Saint John et pour continuer d'offrir quatre destinations d'escapades hivernales, et ce de notre aéroport.

Bien sûr, tout cela ne serait pas possible sans votre coopération, vous le public. Vous devenez de plus en plus conscients que l'aéroport de Saint John est important pour vous et pour la prospérité économique de la région.

En terminant, je remercie le chef de la direction pour sa vision à la réalisation des objectifs du conseil et son travail quotidien avec le personnel, lequel mérite aussi un gros merci pour son travail dur cette année.

Notre équipe de gestion continue à opérer votre aéroport de façon efficace et professionnelle, répondant à toutes les exigences des autorités de réglementation et à toutes les attentes des passagers et des utilisateurs.

Norman McFarlane
Président du conseil d'administration

Message du président et chef de la direction



2014 a été une année tumultueuse, se terminant cependant avec la connaissance gratifiante que nous avons atteint un record en passagers sans précédent. Je remercie mon équipe de gestion et tout le personnel pour leur dévouement à l'aéroport, et ce afin d'assurer que tous les aspects des opérations aéroportuaires sont présentés selon les meilleures normes possibles. Nous recevons beaucoup de compliments de la part des pilotes et des passagers passant par notre aéroport, sur la qualité de nos installations, et ce malgré des conditions défavorables à l'époque. Garder les pistes, voies de circulation et aires de trafic, sans neige et glace, en tout temps tout au long de l'hiver, est une énorme entreprise qui nécessite un réel dévouement de la part de tout le personnel. Le nouveau restaurant a reçu beaucoup d'éloges, en particulier sur l'ambiance ainsi que sur les choix des produits alimentaires offerts.

Une fois de plus, nous avons eu des problèmes d'espace de stationnement, en particulier pendant les mois d'hiver et lorsque Sunwing était en opération. Pour relever ce défi, nous avons construit une nouvelle aire de stationnement pavée l'été dernier sur le côté opposé de notre entrée principale, créant ainsi 100 nouvelles places. Ce nouvel espace possède un potentiel d'expansion, si le besoin se présente dans l'avenir.

Au même moment, nous avons élargi l'aire de trafic principal pour accueillir plus de gros avions.

Les consultations avec Air Canada, sur de nombreux aspects d'intérêt commun, ont continué afin d'assurer que nous offrons le meilleur service possible à la région. L'introduction d'un quatrième vol pour Toronto durant l'été s'est avéré très populaire.

De plus, nous sommes demeurés régulièrement en contact avec Sunwing et avons touchés certains aspects visant leur prestation de services dans notre région. Je suis heureux d'annoncer que grâce à nos efforts, un calendrier opérationnel normal a été atteint.

Nous continuons à travailler en étroite collaboration avec le conseil d'administration et ses différents comités sur les différents points qui continuent de faire surface et sur les plans en cours d'élaboration pour revigorer l'aéroport. Je remercie les administrateurs du conseil d'administration pour leur soutien tout au long de l'année et leur précieuse contribution à de nombreux sujets que je leur ai présentés pour discussion.

Une fois encore, je remercie l'équipe de gestion pour son soutien et ses efforts tout au long de l'année. Je sais que 2015 sera tout aussi passionnante et productive.

Merci

David Allen
Président et chef de la direction

Les comités du conseil

Comité des finances, de la vérification et de l'investissement |

Président — Jonathan McKenzie

Un comité de quatre administrateurs et de cadres supérieurs se réunit régulièrement afin d'examiner les activités opérationnelles, financières et générales, le plan d'affaires annuel, le plan d'immobilisations et le budget financier, et de formuler des recommandations à l'intention du conseil. Le comité passe en revue l'audit annuel en compagnie des auditeurs de la société, et ce avant présentation au conseil pour approbation. Il recommande également au conseil des possibilités d'investissement et, s'il y a lieu, des possibilités en ce qui a trait à la nomination des auditeurs.

Comité de la gouvernance | Présidente — Susan Layton

Un comité de cinq administrateurs et de cadres supérieurs se réunit afin d'examiner les politiques du conseil d'administration, les règlements internes à la société et les principes de responsabilité, envers le public, des administrations aéroportuaires canadiennes, de façon à assurer la conformité aux lois, procédures, politiques et règlements pertinents. Le recrutement de nouveaux membres au conseil d'administration et leur orientation relèvent également du comité de la gouvernance. De plus, il évalue les possibilités de formation du conseil, le mandat du comité, la composition du conseil et les lacunes éventuelles dans les compétences et la diversité du conseil.

Comité des installations et services aériens | Président — Andrew MacGillivray

Un comité de quatre administrateurs et de cadres supérieurs se réunit au besoin pour définir les priorités en matière de services aériens et élaborer des stratégies destinées à attirer des compagnies aériennes. Les membres du comité s'efforcent également d'obtenir l'appui de la communauté pour les activités visant à attirer des compagnies aériennes. De plus, il sollicite des avis d'experts en ce qui concerne les présentations à d'éventuels partenaires des services aériens en vue d'élargir nos options à cet égard.

Le comité formule, et ce pour le conseil d'administration, des recommandations sur les améliorations à apporter aux infrastructures et élabore des stratégies relatives aux occasions d'expansion commerciale. Le comité donne son avis sur les questions touchant la croissance et la viabilité à long terme, la diversification des revenus et les 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 étudier les questions concernant la conduite des affaires de la société, et ce d'une manière qu'il considère la meilleure pour les intérêts de la société.

Le conseil d'administration

Président : Norman McFarlane
Nommé par : Transports Canada

Vice-président: Jonathan McKenzie, Irving Oil
Nommé par : Ville de Saint John

Mark Bettle, JD Irving Limited
Nommé par : The Saint John Region Chamber

Nell Halse, Cooke Aquaculture
Nommé par : Entreprise Charlotte

Larry Hachey, Blue Chip Leasing
Nommé par : Saint John Airport Inc.

Ross Jefferson, Facilicorp
Nommé par : Ville de Saint John

Susan Layton, Emera New Brunswick
Nommé par : Saint John Airport Inc.

Andrew MacGillivray
Nommé par : Saint John Airport Inc.

Troy Northrup, Northrup Group
Nommé par : Entreprise Saint John

Charles Hickey
Nommé par : Conseil du travail de Saint John et du district

Philip Reeves
Nommé par : Commission de services régionaux de Fundy

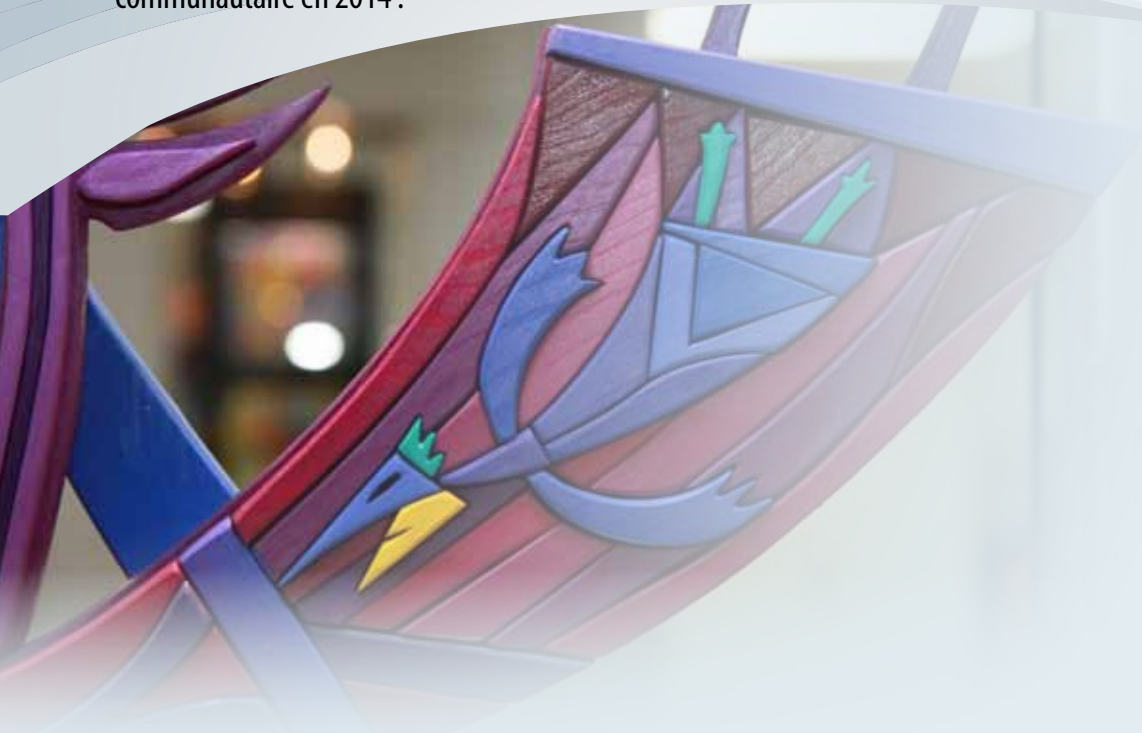
Gary Rent
Nommé par : Entreprise Fundy

Rob Scott, State Farm Insurance
Nommé par : Ministère des Transports et Infrastructure du Nouveau-Brunswick

Christopher Waldschutz
Nommé par : Transports Canada Questions réglementaires générales

Votre aéroport de Saint John Fier de faire partie de Saint John

En tant que fier membre du Grand Saint John, l'aéroport de Saint John est engagé à créer une atmosphère accueillante tout en s'associant et en s'engageant activement avec la communauté. Voici quelques exemples de notre engagement communautaire en 2014 :



Expansion de l'art

Le point culminant de nos activités d'engagement communautaire en 2014 a été l'expansion de notre programme d'art local. Nous sommes fiers de présenter les œuvres d'artistes locaux reconnus, et ce pour créer une atmosphère accueillante pour les passagers dès leur arrivée ou leur départ. Les expositions, qui sont situées tout au long du premier étage de l'aérogare, comprennent des peintures; des vitrines de bijoux, de poterie et un mélange d'œuvres multimédias d'artisans locaux; un mur d'accueil de photographie locale ainsi qu'un mur d'œuvres d'élèves, incluant les créations des élèves de l'école Loch Lomond.





Éducation locale

L'année 2014 nous a vus mettre à profit notre relation avec le programme PALS, et ce avec nos voisins de l'école Loch Lomond. En plus d'avoir 70 élèves participer à la quatrième course annuelle Runway Run, nous avons fourni l'espace nécessaire pour la rencontre d'athlétisme de leur district et avons aidé à construire un jardin d'oiseaux et de papillons qui sera apprécié et utilisé comme un outil d'enseignement pour les années à venir. Les élèves de la chorale de l'école ont diverti les passagers à leur arrivée, lors de Noël et de la Saint-Valentin. Ils ont également fourni des œuvres pour notre nouveau mur d'œuvres d'élèves, et ce tout au long de l'année et, l'une des pièces a été choisie pour paraître dans notre annonce de l'annuaire de l'école Loch Lomond. Nous donnons toutes nos canettes et bouteilles recyclables à l'école, lesquelles peuvent être échangées contre remboursement.

Fiers commanditaires

Nous sommes fiers d'avoir été les commanditaires d'une série d'organismes, d'activités et d'événements communautaires importants en 2014, notamment les suivants : Empty Stocking Fund, Sea Dogs de Saint John, Mill Rats de Saint John, Saint John Neighbourhood Police Council, Légion royale canadienne, Fondation Rêves d'Enfants, Centre de réadaptation Stan Cassidy, Association de la prévention du crime du Nouveau-Brunswick, souper du KV Rotary Club, concours du Festival de musique du Nouveau-Brunswick, brochure sur la sécurité des chefs pompiers du Nouveau-Brunswick, Théâtre Impérial et plusieurs dons commémoratifs.

Runway Run 2014

Notre course récréative annuelle de 5 km/10 km pour les enfants, un événement sportif de bienfaisance, a été repris dans d'autres aéroports du Canada. Notre quatrième course annuelle Runway Run a eu lieu en mai; le personnel de l'aéroport et les locataires ont fait du bénévolat pour que cette activité soit un succès pour les 600 coureurs. Un total de 2 800 \$ a été recueilli en 2014 pour l'organisme Centraide desservant Saint John, Kings et Charlotte, et les préparatifs pour la cinquième course annuelle Runway Run sont bien en cours pour mai 2015.

Merci de faire de notre quatrième course annuelle Runway Run un énorme succès !

Merci à :

- Les 600 coureurs
- Les 10 commanditaires
- Les 60 bénévoles
- Les 10 fournisseurs
- Tous ceux qui ont rendu cela possible !

Nous avons recueilli 2 800 \$ pour l'organisme Centraide desservant Saint John, Kings et Charlotte.



Tours et événements spéciaux

Nous avons effectué plusieurs visites guidées tout au long de 2014. De plus, le personnel a participé à plusieurs événements et comités de partenariats communautaires, notamment les journées portuaires ainsi que le partenariat avec True Growth Network.

En mai, en partenariat avec Entreprise Saint John, nous avons organisé un déjeuner pour les chefs d'entreprise locaux afin qu'ils puissent dialoguer avec Kevin Howlett, vice-président directeur des marchés régionaux d'Air Canada. En décembre, nous avons organisé un autre déjeuner pour recueillir de l'information auprès de la communauté d'affaires, et ce afin de connaître leurs habitudes et préférences de voyage. Cette rétroaction sera inestimable alors que nous procéderons à de futures initiatives de développement de services aériens.

Nous avons couronné l'année en célébrant la grande ouverture de notre restaurant tout récemment rénové, le Connexions Bistro. Les voyageurs et le grand public ont profité d'une soirée fabuleuse avec "Tomato Tomato", des musiciens locaux, et ont pu goûter à une délicieuse sélection de nourriture et de boissons provenant de la cuisine du restaurant.



Connections

Le restaurant Connections Bistro de l'aéroport de Saint John présente un tout nouveau look moderne, et ce après une rénovation qui a duré quatre mois pendant l'été et l'automne 2014.



Le restaurant dispose désormais d'un coin salon confortable prenant place aux côtés d'un foyer électrique, un tout nouveau bar en forme de L, une longue rangée de banquettes rembourrées et plusieurs stations de travail.

Le menu original demeure le même – avec ses délicieux paninis grillés, sandwiches et roulés faits sur commande ainsi que des salades spéciales fraîchement préparées et des hamburgers. *“Nous l'avons appelé Connexions Bistro, non seulement en raison des liaisons que les passagers font partout dans le monde, mais aussi en raison des liaisons que nous voulons établir avec la communauté”*, a déclaré Yan de Valle qui, avec sa femme Yeny, a repris l'exploitation du restaurant de l'aéroport en février dernier.

Conçu par TOSS Solutions Inc., le travail a été effectué sur plus de quatre mois pour donner à l'espace un nouveau look contemporain, tout en offrant un lieu confortable pour les passagers.

“C'était notre objectif”, a déclaré Judith Brown, directrice des finances et de l'administration de l'aéroport, *“avoir une zone où les passagers – s'ils rencontrent des retards au départ de leurs vols ou s'ils doivent arriver ici quelques heures plus tôt – puissent profiter d'un espace confortable pour savourer une collation ou un breuvage.”*

Nous avons effectué une révision complète de l'espace, grâce à un nouvel aménagement, de nouveaux sièges et un nouveau décor. Le nouvel espace pour manger présente des murs rouges attrayants avec des poutres noires et de nouveaux luminaires suspendus au plafond et au-dessus du bar. L'espace dispose également de plusieurs sièges supplémentaires, y compris un long banc rembourré à double-face, des chaises en cuir blanc et plusieurs zones de travail pouvant être utilisées par les clients lorsqu'ils souhaitent consulter leurs ordinateurs portables ou pour tout simplement recharger leurs téléphones cellulaires.

“Nous voulons vendre notre culture et aussi qui nous sommes en tant que ville. Nous sommes le tout dernier passage de la Ville de Saint John pour ceux qui voyagent par avion”

Niché dans une petite alcôve se retrouve la nouvelle boutique de cadeaux du restaurant, avec souvenirs et cadeaux, ainsi que les œuvres de plusieurs artistes des provinces maritimes. Parmi eux se retrouvent le céramiste Andrew McCullough, l'artiste Michael McQuay de Queenstown et les poteries de Albert County Clay et Island Stoneware.

Un tout nouveau bar prend place à l'une des extrémités de l'espace et fournit un endroit où les gens peuvent prendre un verre et regarder notre télé à écran plat. Adjacent au bar, les clients peuvent commander de la nourriture au comptoir tout en étant témoin de sa préparation, ou tout simplement acheter des aliments pour manger sur le pouce.

“La plupart de ce que nous avons sur le menu est préparé ici”, a déclaré de Valle.

Ouvert très tôt le matin pour accommoder les passagers des tous premiers vols, le restaurant sert également du café Java Moose ainsi que des smoothies, sandwiches *“petit-déjeuner”* et des muffins. Le restaurant est ouvert tous les jours jusqu'à 20 heures.

La rénovation n'est que la première étape d'un plan à long terme pour faire du restaurant une destination culinaire pour les passagers mais aussi pour les résidents du côté est de la ville de Saint John. Le propriétaire a bien d'autres idées en tête en ce qui a trait aux étapes de planification, des idées qu'il espère feront de son restaurant un lieu culturel sur le côté est de la ville.

“Nous voulons vendre plus que de la nourriture”, a déclaré de Valle. *“Nous voulons vendre notre culture et aussi qui nous sommes en tant que ville. Il s'agit plus que d'entrer et obtenir un sandwich. Nous sommes le tout dernier passage de la Ville de Saint John pour ceux qui voyagent par avion.”*



Responsabilités et obligations réglementaires

Saint John Airport Inc. remplira toutes ses obligations et responsabilités réglementaires et, dans la mesure du possible, dépassera les normes.



Questions réglementaires générales

Les programmes audités en 2014 comprenaient : la conformité du bail foncier, la conformité de l'Office des transports du Canada, les exigences en matière d'assurance, le Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail, Environnement Canada (pour les réservoirs de stockage de carburant et les systèmes et unités de réfrigération), les rapports d'eau potable, d'eaux usées et d'eaux pluviales, ainsi que les inspections et/ou tests de chaudières, arroseurs, alarmes, extincteurs, bornes d'incendie, système de levage / monte-charges / protection contre les chutes, systèmes de gaz et la viabilité de l'état des pistes.



Responsabilité sur la sûreté

La sûreté est au cœur des préoccupations de notre secteur d'activité; elle fait partie des normes d'exploitation. En 2014, nous avons embauché un spécialiste des systèmes de qualité pour aider à gérer notre système de gestion de la sécurité et mettre en œuvre un nouveau système électronique de gestion des programmes. Cela a entraîné des améliorations dans les rapports sur la sécurité, l'analyse des tendances et la communication et a également entraîné des améliorations dans la sécurité de l'aviation en général.



Selon les lignes directrices de Travail Canada, notre comité mixte de santé et sécurité au travail a implanté certaines recommandations, selon notre analyse des risques professionnels. Le personnel sur le terrain a suivi une formation relative à la sécurité, notamment en ce qui a trait aux premiers soins et au Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT) et nos pompiers ont suivi une formation d'intervention incendie en situation réelle.

En octobre, nous avons organisé un exercice d'urgence à grande échelle impliquant plus de 125 participants. L'exercice a testé non seulement nos propres capacités d'intervention à l'interne, mais aussi la réponse inter-institutions avec nos partenaires de la communauté qui sont premiers intervenants. Nous avons appris de nombreuses leçons précieuses, lesquelles nous ont conduits à l'amélioration de nos capacités en matière d'intervention.

Responsabilité sur la sécurité

Aucune dérogation aux normes de sécurité, réelle ou implicite, n'est acceptable. Les normes dictées par les lois fédérales sont considérées comme un seuil minimum dans l'élaboration de protocoles locaux.

En 2014, en plus de nos responsabilités quotidiennes en matière de sécurité, nous avons établi des normes de gestion dans le cadre de notre nouveau plan de sécurité pour l'aéroport et avons dispensé un nouveau module de formation sur la sécurité à nos employés et à notre équipe chargée de la sécurité des installations (Corps canadien des commissionnaires). En octobre, nous avons testé nos mesures de secours dans le cadre de notre exercice à grande échelle. Nous avons également amélioré notre système de caméra de sécurité. Notre programme de sécurité est régulièrement vérifié par Transports Canada.



Responsabilité environnementale

Nous sommes résolu à respecter, voire à dépasser, les divers objectifs de protection de l'environnement, dans l'intérêt de toutes les parties intéressées.

En 2014, nous avons poursuivi la mise en œuvre d'un nouveau modèle de gestion environnementale axée sur le risque. Basé sur une approche ISO, le système de gestion porte sur l'eau et les eaux usées, les eaux pluviales ou de ruissellement, la qualité de l'air, le bruit et les matériaux. Nous avons également amélioré notre installation de distribution d'eau et notre installation de traitement des eaux usées et procédé à un exercice de simulation HazMat avec l'entreprise qui ravitaille les aéronefs en carburant. Nos activités de gestion des matériaux comprennent un programme de recyclage des déchets à base de pétrole, des batteries, des pneus usés, des brins de balayeuses de piste ainsi que des boîtes de conserve et des bouteilles qui sont données à l'école Loch Lomond qui les échange contre remboursement.



En partenariat avec la Gestion des déchets solides de Fundy, le programme de bac bleu communautaire sur notre site a entraîné le détournement de 263 tonnes de déchets solides qui autrement se seraient retrouvés au site d'enfouissement.

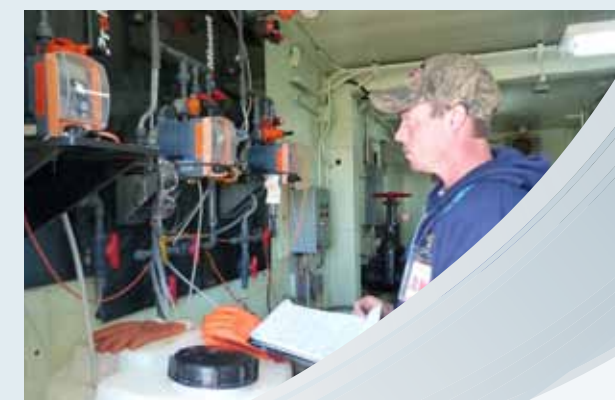
Les répercussions environnementales de nos projets de construction font l'objet d'examen.



Efficacité opérationnelle

Pour renforcer l'efficacité opérationnelle, nous avons recruté deux spécialistes des opérations aéroportuaires en 2014. Ils assureront les deux fonctions de lutte contre l'incendie et d'entretien de l'aéroport. L'ajout d'un spécialiste des systèmes de qualité nous aidera à gérer notre système de gestion de la sécurité, notre programme de sécurité de l'aéroport et notre plan de gestion de l'environnement.

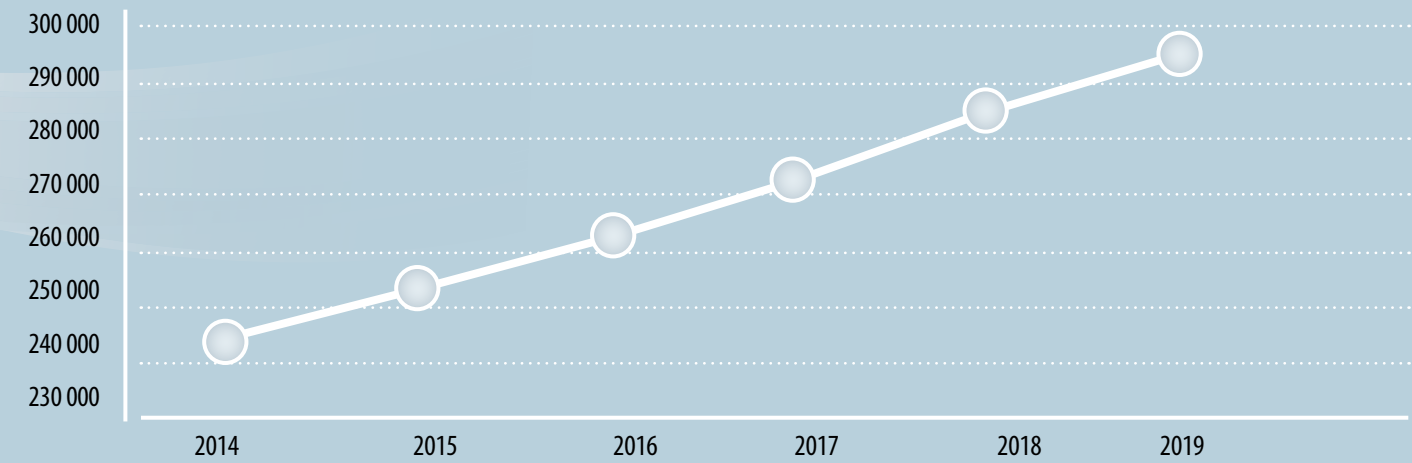
Les principaux investissements dans l'infrastructure en 2014 incluent : agrandissement du stationnement à long terme; agrandissement de l'aire de trafic du côté piste du stationnement pour avion, amélioration de la sécurité et installation de clôtures d'éloignement de la faune; une rénovation complète du restaurant, la mise à jour générale de l'aérogare et l'achat de nouveaux équipements lourds pour aider à l'entretien côté piste.



Planifier notre avenir



Croissance prévue du nombre de passagers sur cinq ans



Prévisions du plan d'affaires 2015-2019

	2015	2016	2017	2018	2019
Revenus (note 3)	6 123 080	6 400 310	6 493 404	6 588 354	6 685 212
Dépenses (note 2)	4 976 815	5 100 437	5 227 254	5 357 351	5 490 817
Dépenses d'immobilisations (note 4)	2 390 000	5 868 500	3 193 500	18 968 500	7 388 500

Initiatives d'immobilisations en 2014

Les projets d'immobilisations réalisés par l'aéroport de Saint John en 2014 sont :

Stationnement & aire de trafic	496 504 \$
Rénovations du terminal	122 266
Camion répandeur	96 249
Amélioration du balisage lumineux de l'aérodrome	63 993
Clôture de sécurité	62 280
Camion de 1 tonne avec charrue	45 675
Équipement pour stationnement	35 398
Équipement de sécurité	23 964
Autres actifs fixes de moins de 10 000 \$	9 915
	956 244 \$

2014 Chiffres réels en comparaison au plan d'affaires

	Plan (\$)	Réel (\$)	Écart (néгатif)
Revenus (note 1)	5 718 256	6 164 378	446 122
Dépenses (note 2)	4 836 028	5 027 971	(191 943)
Dépenses d'immobilisations	1 810 500	956 244	854 256

Notes

1. Les revenus comprennent les frais d'améliorations aéroportuaires et les revenus d'exploitation
2. Les dépenses comprennent l'intérêt, mais excluent les éléments sans effet sur la trésorerie au titre de l'amortissement des immobilisations et de la subvention différée
3. D'après une prévision de croissance de 5 % pour 2015 et de 2 % de 2016 à 2019
4. Les prévisions de dépenses d'immobilisations comprennent la remise en état de piste, l'équipement de la flotte, les rénovations de l'édifice et le ré-asphaltage de la voie de service

Il faudra un financement gouvernemental pour achever les grands projets d'infrastructure à long terme au cours des cinq prochaines années, tels que la réfection et l'amélioration des pistes. Nous cherchons à établir un partenariat efficace avec tous les ordres de gouvernement pour obtenir le financement nécessaire.



Saint John Airport Inc. (SJAI) a été constituée en société sans capital-actions le 19 février 1997 en vertu de la partie I de la Loi sur les corporations du Nouveau-Brunswick. Le 1er juin 1999, la Société a signé une entente avec le gouvernement du Canada par laquelle le contrôle de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'aéroport de Saint John était transféré à la Société. Aux termes de la Loi relative aux cessions d'aéroports, SJAI n'a pas à payer d'impôt. Elle conserve tous ses gains qui sont réinvestis dans l'exploitation et le développement. De plus, la Société n'aura pas à payer de loyer au gouvernement du Canada avant 2016.

En 2014, le trafic passager a augmenté de 5,5 %, pour un total de 248 820 passagers; comparativement à 235 781 passagers en 2013. Par conséquent, les revenus générés grâce aux passagers, par exemple le stationnement et les concessions, ont augmenté en conséquence. En avril, l'aéroport a augmenté les frais d'améliorations aéroportuaires des passagers à 25 \$ par billet, et ce de 20 \$, ce qui a contribué à l'augmentation de 9 % des revenus de toute provenance. Cette croissance des revenus a été partiellement compensée par une augmentation des dépenses consacrées pour les initiatives de marketing et de conseil de service aérien. Par conséquent, les gains nets en fin d'exercice ont été de 613 000 \$ en 2014 comparativement à 422 000 \$ en 2013.

Toutes les sources de revenus servent à financer l'exploitation et les immobilisations, qu'il s'agisse de l'équipement mobile ou de l'éclairage du terrain d'atterrissage. Au 31 Décembre 2014, un solde de 5,2 millions de dollars existe au fonds affecté au remplacement des immobilisations qui a été créé par le conseil dans le but de remplacer les immobilisations.



État de la situation financière Au 31 décembre 2014

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 2014, ainsi que les états de l'évolution des actifs nets, des résultats et des flux de trésorerie pour les exercices clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux 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 notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en 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 leur 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.

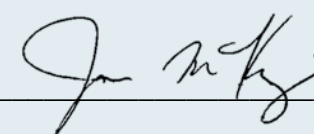
Opinion

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 2014, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes comptables du Canada pour les organismes sans but lucratif.

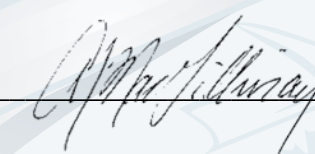
Teed Saunders Doyle & Co.
COMPTABLES PROFESSIONNELS AGRÉÉS
Saint John, Nouveau-Brunswick

Le 26 mars 2015

	2014	Ajusté (note 2) 2013
ACTIF		
À COURT TERME		
Encaisse (notes 2 et 3)	1 176 968 \$	856 211 \$
Débiteurs (notes 2 et 3)	360 969	342 192
Stock de pièces (note 2)	105 065	89 103
Charges payées d'avance	<u>73 658</u>	<u>74 739</u>
	<u>1 716 660</u>	<u>1 362 245</u>
ACTIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES DU RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉTERMINÉES (notes 2, 3 et 6)	<u>889 000</u>	<u>620 000</u>
INVESTISSEMENTS AFFECTÉS AU REMPLACEMENT DES IMMOBILISATIONS (notes 2 et 3)	<u>5 182 066</u>	<u>5 105 790</u>
IMMOBILISATIONS (notes 2 et 4)	<u>5 980 652</u>	<u>6 009 863</u>
	<u>13 768 378 \$</u>	<u>13 097 898 \$</u>
PASSIF		
À COURT TERME		
Créditeurs et charges à payer (notes 2 et 3)	1 026 759 \$	595 575 \$
Taxe de vente harmonisée payable	<u>13 586</u>	<u>74 541</u>
	<u>1 040 345</u>	<u>670 116</u>
PROVISION POUR ALLOCATION DE RETRAITE (notes 2, 3 et 6)	<u>142 210</u>	<u>98 187</u>
SUBVENTION REPORTÉE POUR L'AMÉLIORATION DES IMMOBILISATIONS DE L'AÉROPORT (notes 2 et 5)	<u>2 041 570</u>	<u>2 504 079</u>
ACTIF NET		
ACTIF NET		
Non affecté	1 423 106	1 213 943
Investi en immobilisations (note 9)	3 939 081	3 505 783
Affecté à l'interne – Fonds de réserve pour remplacement (note 2)	<u>5 182 066</u>	<u>5 105 790</u>
	<u>10 544 253</u>	<u>9 825 516</u>
	<u>13 768 378 \$</u>	<u>13 097 898 \$</u>
ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (note 7)		
APPROUVÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION		



Administrateur



Administrateur

État de l'évolution des actifs nets Exercice clos le 31 décembre 2014

	Actif investi en		Fonds de		Ajusté (note 2)	
	Non affecté	Ammobilisations	Sous-total	réserve pour	Total	Total
			remplacement		2014	2013
SOLDE EN DÉBUT D'EXERCICE						
Tel qu'indiqué précédemment	1 479 943 \$	3 505 783 \$	4 985 726 \$	5 105 790 \$	10 091 516 \$	9 636 229 \$
Ajustement de la période antérieure (note 2)	(266 000)	-	(266 000)	-	(266 000)	(578 000)
Ajusté	1 213 943	3 505 783	4 719 726	5 105 790	9 825 516	9 058 229
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DE REVENUS SUR LES DÉPENSES	1 130 407	(516 946)	613 461	76 276	689 737	490 287
AVANTAGES SOCIAUX FUTURS DES EMPLOYÉS - AUTRES POINTS DE RÉÉVALUATION (notes 2 et 6)	29 000	-	29 000	-	29 000	277 000
ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS	(956 244)	956 244	-	-	-	-
CESSION D'IMMOBILISATIONS	6 000	(6 000)	-	-	-	-
SOLDE DE FIN D'EXERCICE	<u>1 423 106 \$</u>	<u>3 939 081 \$</u>	<u>5 362 187 \$</u>	<u>5 182 066 \$</u>	<u>10 544 253 \$</u>	<u>9 825 516 \$</u>

État des résultats Exercice clos le 31 décembre 2014

	Ajusté (note 2)	
	2014	2013
REVENUS (notes 2 et 8)		
Redevances d'atterrissage et d'aérogare	1 558 305 \$	1 620 021 \$
Concessions	528 649	500 110
Stationnement des véhicules	719 354	669 421
Location de terrains et de bureaux	214 435	212 289
Services aéroportuaires	157 862	130 897
Gain sur cession d'immobilisations	6 000	-
Autres	8 449	12 129
Revenus d'intérêts	3 714	5 118
Amortissement de la subvention reportée (note 5)	462 509	495 511
	<u>3 659 277</u>	<u>3 645 496</u>
DÉPENSES		
Salaires, honoraires et prestations	2 336 085	2 139 350
Matériaux, fournitures et services	1 230 175	1 269 299
Dépenses générales et administratives	1 461 711	1 279 599
Amortissement des immobilisations	985 455	989 954
	<u>6 013 426</u>	<u>5 678 202</u>
INSUFFISANCE DES REVENUS PAR RAPPORT AUX DÉPENSES AVANT LE CALCUL DES FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES (PASSAGERS)	(2 354 149)	(2 032 706)
REDEVANCES D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES (PASSAGERS) (notes 2 et 8)	2 727 610	2 201 995
REVENUS D'EXPLOITATION – EXCÉDENT SUR LES DÉPENSES	373 461	169 289
REVENUS TIRÉS DU RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉTERMINÉES (note 2 et 6)	240 000	253 000
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES	<u>613 461 \$</u>	<u>422 289 \$</u>
ALLOUÉ À :		
Non affecté	1 130 407 \$	916 732 \$
Investi en immobilisations	(516 946)	(494 443)
	<u>613 461 \$</u>	<u>422 289 \$</u>

État des flux de trésorerie Exercice clos le 31 décembre 2014

	Ajusté (note 2)	
	2014	2013
PROVENANCE DE L'ENCAISSE (UTILISATION)		
Activités d'exploitation		
Excédent des revenus sur les dépenses	613 461 \$	422 289 \$
Éléments hors caisse		
Amortissement des immobilisations	985 455	989 954
Amortissement de la subvention reportée	(462 509)	(495 511)
Gain sur cession d'immobilisations	(6 000)	-
Revenus tirés du régime de retraite à prestations déterminées	(240 000)	(253 000)
Augmentation de la provision pour allocation de retraite	44 023	15 096
	<u>934 430</u>	<u>678 828</u>
Variations du fonds de roulement hors caisse		
Débiteurs	(18 777)	132 796
Stock de pièces	(15 963)	2 145
Charges payées d'avance	1 081	22 149
Créditeurs et charges à payer	431 185	40 679
Taxe de vente harmonisée payable	(60 955)	12 118
	<u>1 271 001</u>	<u>888 715</u>
Activités d'investissement		
Achat d'immobilisations	(956 244)	(380 302)
Produit de la cession d'immobilisations	6 000	-
Investissement affecté au remplacement d'immobilisations	-	(500 000)
	<u>(950 244)</u>	<u>(880 302)</u>
AUGMENTATION DE L'ENCAISSE	320 757	8 413
ENCAISSE EN DÉBUT D'EXERCICE	<u>856 211</u>	<u>847 798</u>
ENCAISSE EN FIN D'EXERCICE	<u>1 176 968 \$</u>	<u>856 211 \$</u>
AUTRES RENSEIGNEMENTS SUR L'ENCAISSE		
Intérêts reçus	79 990 \$	73 116 \$



Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2014

1. CONSTITUTION ET ACTIVITÉS

Saint John Airport Inc. (la Société) a été constituée en corporation le 19 février 1997 en tant qu'entité sans capital action et sans but lucratif, en vertu des dispositions de la Loi sur les compagnies du Nouveau-Brunswick.

Le 1er juin 1999, la Société a signé une entente avec le gouvernement du Canada, selon laquelle le contrôle de la gestion, des opérations et du développement de l'aéroport de Saint John est transféré à la Société. À compter de cette date, la Société a signé une entente de location (bail foncier) avec le gouvernement du Canada, lequel stipule que la Société louera les installations de l'aéroport pour une période initiale de 60 ans. À cela s'ajoute la possibilité d'un renouvellement de 20 ans, aux termes duquel, à moins d'une autre prolongation, la Société remettra le contrôle de l'aéroport de Saint John au gouvernement du Canada. La réglementation des normes de sécurité continue à dépendre du gouvernement du Canada, tandis que la Société assume la responsabilité de la gestion sécuritaire de l'aéroport.

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

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Contrat de location avec le gouvernement du Canada

Le bail foncier est inscrit comme contrat d'exploitation.

Politique sur les instruments financiers

Les instruments financiers sont comptabilisés à leur juste valeur au moment de leur acquisition ou de leur 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 inscrits à l'excédent de revenus sur les dépenses. Tous les autres instruments financiers sont pris en compte au coût amorti et font l'objet d'un test de dépréciation à chaque date de déclaration. 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.

Stock de pièces

Le stock de pièces s'évalue au moindre du prix coûtant ou de la valeur de remplacement. Le coût est déterminé selon l'ordre d'acquisition.

Immobilisations

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

Améliorations locatives	
Immeubles	5.0 à 20.0 %
Piste, routes, et terrains	5.0 à 30.0 %
vv Véhicules	5.5 à 25.0 %
Machinerie et outillage	6.7 à 30.0 %
Systèmes et logiciels	20.0 à 33.3 %
Mobilier et accessoires	10.0 %

La Société examine régulièrement ses immobilisations pour en éliminer les articles périmés.

Investissements affectés au remplacement des immobilisations et fonds de réserve pour remplacement

Le conseil d'administration a établi un fonds de réserve pour le remplacement des immobilisations. C'est le conseil qui approuve les virements à partir et en direction de ce fonds. Les revenus générés par le fonds sont inscrits comme une augmentation directe de la valeur nette du fonds de réserve pour remplacement.

Le fonds de réserve pour remplacement se compose de certificats de placement garanti et de liquidités, et il est comptabilisé à sa valeur initiale plus les intérêts, ce qui se rapproche de sa valeur marchande. Au 31 décembre 2014, la valeur marchande du fonds était de 5 182 066 \$ (5 105 790 \$ en 2013).

Avantages sociaux futurs des employés – Régime de retraite à prestations déterminées

Les employés de la Société relèvent d'un régime contributif à prestations déterminées. Au cours des années précédentes, la Société avait 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 était basé sur des estimations actuarielles fondées sur des hypothèses établies aux fins de déclaration. L'actif déclaré au titre des prestations représentait le coût des prestations constituées moins les cotisations versées par la Société jusqu'à présent. Les pertes et gains actuariels et les coûts des services passés étaient reportés et amortis sur des périodes futures. Le Conseil des normes comptables (CNC) a supprimé la possibilité de reporter les gains et pertes actuariels pour les exercices ouverts à compter du 1 janvier 2014 ou après.

À compter du 1er janvier 2014, la société rapporte maintenant les avantages sociaux futurs de ses employés basés sur la continuité de la base d'évaluation actuarielle. Ce changement a été appliqué de façon rétrospective. L'impact a été une diminution de l'actif net de 578 000 \$ au 1er janvier 2013, une diminution de 266 000 \$ de l'actif au titre des prestations constituées du régime de retraite à prestations déterminées de 2013, soit une augmentation de 35 000 \$ aux revenus tirés du régime de retraite à prestations déterminées de 2013 et une augmentation de 277 000 \$ à l'actif net de 2013.

Les réévaluations et autres éléments incluent le gain/(perte) du passif au titre du régime de retraite, le gain/(perte) des actifs du régime et la variation de l'impact de la provision pour moins-value. Ceux-ci sont comptabilisés directement dans l'actif net.

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

En vertu des modalités prévues au bail foncier, la Société a obtenu du gouvernement du Canada une subvention en capital de 6,3 millions de dollars durant la période terminée le 31 décembre 1999. Ces sommes et tous les intérêts courus ont été consacrés à la sécurité aéroportuaire et à des projets d'immobilisations visant l'infrastructure de sécurité.

La subvention différée sera amortie dans l'excédent de revenus sur les dépenses, selon la même méthode que les immobilisations acquises avec les fonds.

Comptabilisation des produits

Les redevances d'atterrissage et d'aérogare et les frais de stationnement ne s'appliquent qu'aux périodes durant lesquelles l'aéroport fonctionne. Les revenus de concession sont enregistrés selon une comptabilité d'exercice et calculés à partir de pourcentages convenus des ventes déclarées par les concessionnaires, moyennant une garantie minimale précise de location. Les revenus de location sont comptabilisés sur la durée des différents baux. Le calcul des frais de supplément de service perçus auprès des passagers se base sur le nombre de passagers qui montent à bord des avions.

Incertitude relative à la mesure

Pour préparer les états financiers conformément aux normes comptables du Canada pour les organismes sans but lucratif, la direction doit faire des estimations et formuler des hypothèses ayant une incidence sur les montants présentés de l'actif et du passif de même que sur la présentation de l'actif et passif éventuels, à la date des états financiers, ainsi que sur les montants présentés au titre des revenus et des dépenses au cours de la période de présentation de l'information. Ces estimations sont révisées périodiquement et les ajustements nécessaires sont présentés dans les résultats dans la période au cours de laquelle ils deviennent connus. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Voici des exemples d'estimations importantes contenues dans les états financiers :

- provision pour créances douteuses;
- provision pour obsolescence des stocks;
- durée de vie utile estimative des biens;
- possibilité de recouvrement des immobilisations corporelles; et
- certaines hypothèses actuarielles et économiques servant à évaluer les coûts des prestations déterminées du régime de retraite, le passif au titre des pensions de retraite et l'actif au titre du régime.

3. INSTRUMENTS FINANCIERS

La Société est exposée à divers risques par le biais de ses instruments financiers et dispose d'un cadre global pour surveiller, évaluer et gérer ces risques. L'analyse qui suit fournit des informations sur l'exposition au risque de la Société et la concentration des risques au 31 décembre 2014.

Risque de crédit

La Société est exposée à des risques de crédit associés aux débiteurs de sa clientèle. La Société examine le dossier de crédit de tous ses nouveaux clients avant de leur consentir un crédit et vérifie régulièrement leur rendement sur le plan du crédit. Au 31 décembre 2014, les débiteurs sont surtout constitués de redevances des services aéronautiques et de redevances de supplément de service perçues dans le cours normal des activités. Une part importante des débiteurs sont à recevoir d'un client et de ses filiales.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est défini comme le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie d'un instrument financier fluctuent et entraînent une perte en raison de variations des taux d'intérêt. La Société est exposée au risque de taux d'intérêt lié aux fonds communs de placement qui sont détenus dans les placements affectés au remplacement d'immobilisations.

Risque de taux de change

Le risque de change est le risque au bénéfice de la Société découlant des fluctuations des taux de change et le degré de volatilité de ces taux. La Société n'est pas exposée à ce type de risque parce qu'elle ne détient pas de devises étrangères.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque qu'une entité éprouvera des difficultés à honorer des engagements liés à des passifs financiers. La Société est exposée à ce risque surtout en raison des fonds qu'elle reçoit de ses clients, des cotisations au régime de retraite, des comptes créditeurs et d'autres obligations.

4. IMMOBILISATIONS

	2014		2013	
	Coût	Amortissement	Net	Net
Améliorations locatives				
Immeubles	5 916 182 \$	3 541 116 \$	2 375 066 \$	2 591 728 \$
Pistes, routes et terrains	7 093 017	4 362 449	2 730 568	2 661 779
Véhicules	2 647 471	2 106 706	540 765	521 896
Machinerie et outillage	877 958	614 009	263 949	190 399
Systèmes et logiciels	122 544	87 737	34 807	41 283
Mobilier et accessoires	<u>65 058</u>	<u>29 561</u>	<u>35 497</u>	<u>2 778</u>
	<u>16 722 230 \$</u>	<u>10 741 578 \$</u>	<u>5 980 65 \$</u>	<u>6 009 863 \$</u>

La Société s'expose au risque de perte actuarielle liée aux hypothèses susmentionnées. Le risque de perte maximum est égal à la différence entre la juste valeur de l'obligation liée aux prestations de retraite et le montant de l'obligation liée aux prestations constituées figurant dans les états financiers. Si les résultats réels diffèrent des hypothèses, les cotisations futures seront rajustées pour compenser les écarts. On gère le risque en plaçant en fiducie les actifs du régime de retraite et au moyen de la politique de placement du régime qui définit les investissements permis.

Les rapports actuariels établis se fondent sur les projections relatives aux niveaux de rémunération des employés au moment de la retraite et sur les estimations des taux d'intérêt à long terme qui sont déterminées selon des projections stochastiques des différentes classes d'actifs où les actifs du régime sont investis, et accepté par l'administrateur du régime. L'évaluation actuarielle la plus récente date du 1er janvier 2014. Pour l'établir, on a eu recours à la méthode des unités de crédit projetées pour calculer la cotisation minimale requise de l'employeur en vertu de la Loi sur les normes de prestations de pension et la cotisation maximale déductible en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu du Canada. Compte tenu de la recommandation des actuaires du régime, les cotisations annuelles de l'employeur s'établissent à 20.2 % (24.0 % en 2013) de la masse salariale, plus une cotisation mensuelle spéciale de 14 953 \$ (17 283 \$ en 2013). Les exigences relatives aux cotisations demeureront en vigueur jusqu'à la prochaine évaluation actuarielle qui est prévue au 1er janvier 2015.

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

	2014	Ajusté (note 2) 2013
Juste valeur marchande des actifs du régime	4 339 000 \$	3 760 000 \$
Passif au titre des prestations constituées	<u>3 450 000</u>	<u>3 140 000</u>
Actif au titre des prestations constituées	<u>889 000 \$</u>	<u>620 000 \$</u>
Début d'exercice - tel qu'indiqué précédemment	886 000 \$	668 000 \$
Redressement sur exercices antérieurs (note 2)	<u>(266 000)</u>	<u>(578 000)</u>
Actif au titre des prestations constituées - tel qu'ajusté	620 000	90 000
Déboursés nets pour les retraites au cours de l'exercice	(37 000)	(59 000)
Cotisations de l'employeur	277 000	312 000
Autres éléments de réévaluation	<u>29 000</u>	<u>277 000</u>
Actif au titre des prestations constituées - Fin d'exercice	<u>889 000 \$</u>	<u>620 000 \$</u>
Cotisations des employés	18 000 \$	18 000 \$
Prestations de retraite et de cessation d'emploi	103 000	107 000

La valeur actuarielle actualisée des prestations constituées pour l'exercice 2014 se base sur une extrapolation des actuaires. Ceux-ci estiment que les états financiers ne devraient pas être très différents de l'extrapolation si une évaluation formelle était exécutée en fin d'exercice.

Régime de retraite à cotisations déterminées

Le régime à cotisations déterminées de la Société couvre les nouveaux employés qui y travaillent depuis le 1er juin 1999. Les employés couverts par le régime doivent verser une cotisation qui équivaut à 5 % de leurs revenus, tandis que la Société cotise à un pourcentage égal. Toutes les cotisations de l'employeur reviennent à l'employé après deux années de service au sein de la Société. Au cours de l'exercice, la Société a versé 42 027 \$ (41 975 \$ en 2013) au régime.

Allocation de retraite

Conformément aux lignes directrices énoncées dans la convention collective des employés de l'aéroport de Saint John, les employés qui ont dix années ou plus de service ont droit à une allocation de retraite égale à une semaine de salaire par année de service depuis le 1er juin 1999, jusqu'à concurrence de 30 semaines. Au cours de l'exercice, aucune allocation de retraite n'a été versée (0 \$ en 2013).

5. SUBVENTION REPORTÉE POUR L'AMÉLIORATION DES IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES

	2014	2013
Solde en début d'exercice	2 504 079 \$	2 999 590 \$
Amortissement en cours d'exercice	<u>(462 509)</u>	<u>(495 511)</u>
Solde en fin d'exercice	<u>2 041 570 \$</u>	<u>2 504 079 \$</u>

6. PRESTATIONS FUTURES DES EMPLOYÉS

	2014	Ajusté (note 2) 2013
Actif au titre des prestations constituées du régime de retraite à prestations déterminées	<u>889 000 \$</u>	<u>620 000 \$</u>
Provision pour l'allocation de retraite	<u>142 210 \$</u>	<u>98 187 \$</u>

Régime de retraite à prestations déterminées

Le 1er juin 1999, la Société a adhéré au régime de retraite des administrations aéroportuaires canadiennes et des administrations portuaires canadiennes, qui regroupe plusieurs employeurs. Il couvre les employés de la Société qui, avant cette date, relevaient de la fonction publique fédérale et accumulaient des prestations de retraite en vertu de la Loi sur la pension de la fonction publique. Le gouvernement fédéral demeure responsable de toutes les prestations de retraite accumulées par ces employés jusqu'au 1er juin 1999.

L'actif du régime se compose surtout de fonds d'actions canadiennes et étrangères et de titres à revenu fixe. La juste valeur des éléments d'actif du régime se base sur la valeur de marché des fonds où les actifs du régime sont investis. Les obligations liées aux prestations de retraite sont calculées d'après la meilleure estimation établie par les gestionnaires de la progression salariale à long terme et sont actualisées en fonction de leur meilleure estimation des taux d'intérêt à long terme. Voici les hypothèses actuarielles importantes utilisées pour mesurer l'obligation de la Société au titre des prestations constituées et la juste valeur des actifs du régime :

	2014	2013
Taux d'indexation salariale	4.00 %	4.00 %
Taux d'indexation MGAP	3.50 %	3.50 %
Taux d'indexation	2.50 %	2.50 %
Taux d'actualisation	5.50 %	5.50 %

Les écarts, qui peuvent être importants, entre cette évaluation et les résultats réels, sont comptabilisés immédiatement comme une augmentation directe ou une diminution de l'actif.



Coordonnées

Saint John Airport Inc.

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

Tél. : (506) 638-5555

Télec. : (506) 638-5550

Courriel : fly@sjairport.ca

Site Web : www.saintjohnairport.com

Direction supérieure

Président et chef de la direction

David Allen

dallen@sjairport.ca

(506) 638-5558

Vice-présidente, Exploitation aéroportuaire

Angela McLean

amclean@sjairport.ca

(506) 638-5578

Directrice, Finances et Administration

Judith Brown

jbrown@sjairport.ca

(506) 638-5552

Directeur, Maintenance et Opérations

Brian Wiggins

bwiggins@sjairport.ca

(506) 638-5574

Vérificateurs

Teed Saunders Doyle & Co.

39, rue Canterbury

Saint John, (N.-B.) E2L 4S1

Avocats

Lawson Creamer

133, rue Prince William

Saint John, (N.-B.) E2L 2B5

Banque

RBC Royal Bank

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



Aéroport de Saint John - Pack & Fly

Planifier votre prochain voyage est maintenant plus facile ! L'application "Pack & Fly" de l'aéroport de Saint John offre une planification facile, pratique et à la portée de la main.

Disponible gratuitement sur Apple App Store et Google Play