



L'AÉROPORT DE SAINT JOHN YSJ

Rapport annuel 2021



À PROPOS DE L'AÉROPORT

L'Aéroport de Saint John Inc. est une société communautaire sans but lucratif qui répond aux besoins des voyageurs du sud-ouest du Nouveau-Brunswick en matière de transport aérien.

En 2019, l'aéroport (YSJ) a joué un rôle de premier plan dans le développement économique et social du Grand Saint John, avec des retombées économiques estimées à plus de 68,7 millions de dollars et la création de plus de 480 emplois directs et indirects.

L'Aéroport de Saint John (YSJ) réinvestit tous les bénéfices dans l'aéroport et les communautés locales.



NOTRE VISION

Être l'aéroport de préférence
au Nouveau-Brunswick.



NOS VALEURS

Nos valeurs fondamentales servent de balises dans
tout ce que nous entreprenons.



SÉCURITÉ :

La sûreté et la sécurité sont
primordiales pour nous...



SERVICE :

Notre objectif est de dépasser les
attentes des passagers



NORMES :

Nous respecterons ou dépasserons
toutes les normes environnementales
et réglementaires.



NOUVEAU-BRUNSWICK :

Nous sommes un participant actif à la
collectivité dynamique du Grand Saint John
et un portail essentiel vers la croissance
économique pour le Nouveau-Brunswick.

NOTRE MISSION

Maintenir un aéroport sûr, pratique et moderne qui relie le Grand Saint John au reste du Canada et du monde.



STRATÉGIES PRINCIPALES

QUATRE PILIERS DE LA CROISSANCE

La mission et la vision de l'aéroport reposent sur ces quatre objectifs.

1 ÉLARGIR LE SERVICE AÉRIEN ET DIVERSIFIER LES ITINÉRAIRES

- Diversifier les transporteurs et itinéraires aériens
- Atteindre 500 000 passagers d'ici 2025

2 DIVERSIFIER NOTRE FLUX DE RENTRÉES

- Développer notre territoire
- Élargir notre bassin de locataires
- Optimiser les concessions

3 FAVORISER LE SENTIMENT D'APPARTENANCE COMMUNAUTAIRE

- Améliorer l'implication des parties prenantes
- Accroître les retombées sociales, environnementales et économiques dans la région
- Améliorer la mobilisation communautaire

4 REHAUSSER LES INSTALLATIONS, L'INFRASTRUCTURE, LES PROCESSUS ET L'EXPÉRIENCE DES PASSAGERS

- Investir en nous-mêmes : moderniser et embellir l'aéroport
- Améliorer la planification, les processus et les procédures opérationnels
- Accroître l'engagement des employés
- Évaluer l'expérience des passagers
- Améliorer la sécurité, la cybersécurité et la conformité

MESSAGE DU PRÉSIDENT

L'année 2021 a été très pénible pour l'aéroport de Saint John ; sans vols commerciaux pendant les six premiers mois, notre situation financière a été gravement affectée. Malgré une baisse significative des revenus, nous avons maintenu une position de liquidité en réduisant nos coûts ; reporté les projets d'immobilisations lorsque c'était prudent ; et tiré parti des fonds publics disponibles. Durant cette période, nous avons investi les fonds nécessaires pour maintenir nos pistes ouvertes 24 heures sur 24 et tous les jours afin de fournir les services essentiels, d'assurer la sûreté et la sécurité des opérations et de nous conformer aux règlements gouvernementaux. Je suis très fier de la façon dont notre conseil d'administration et notre direction ont relevé le défi de veiller à ce que nous soyons dans une situation financière solide à l'avenir.

Au nom de toute l'organisation de l'Aéroport de Saint John, je tiens à exprimer notre sincère reconnaissance au gouvernement fédéral pour le financement de 4,9 millions de dollars par l'intermédiaire du Fonds d'aide aux aéroports et de l'Initiative régionale de transport aérien. En nous accordant ce soutien, le gouvernement fédéral a reconnu le rôle essentiel de notre aéroport par rapport à la croissance économique du sud-ouest du Nouveau-Brunswick, et le rôle important qu'YSJ jouera dans la reprise post-pandémique de notre communauté au cours des mois et des années à venir.

L'an 2021 n'était pas si différent de l'année précédente. Ce qui a changé, c'est notre point de vue. Nous nous sommes rendu compte non seulement que la pandémie est une situation à court terme que nous pouvons surmonter jusqu'à ce que la vie revienne à la normale, mais que les voyages en avion dans un monde où



Covid-19 existe seront la norme dans un avenir prévisible.

Malgré les défis, c'est une période de changement passionnante pour l'Aéroport de Saint John. La pandémie a fourni à la fois la nécessité et l'occasion de réinventer YSJ avec une nouvelle perspective. C'est le moment opportun pour accueillir Alexander (Sandy) Ross, qui a joint YSJ en tant que nouveau président et chef de la direction le 3 janvier 2022. J'ai la plus grande confiance en Sandy ; son expérience à guider les entreprises à travers des périodes de transition et de croissance lui fournit exactement les compétences nécessaires en ce moment.

Je tiens à remercier Greg Hierlihy, qui, en tant que PDG par intérim, a efficacement dirigé YSJ durant l'une des périodes les plus exigeantes et les plus incertaines de l'histoire de l'aéroport, maintenant une main ferme sur les opérations et positionnant l'aéroport pour la réémergence du transport aérien. Je tiens également à remercier Paulette Hicks et Susan Layton, dont les mandats ont pris fin en 2021, pour leur leadership et leurs contributions au succès de notre aéroport. Merci à Peter Gaulton qui remplit actuellement les fonctions de secrétaire et de président du Comité de gouvernance d'entreprise, remplaçant Paulette et Susan dans leurs rôles respectifs.

Nous sommes dotés d'une équipe exceptionnelle à l'Aéroport de Saint John. Je remercie le conseil d'administration, la direction et l'ensemble du personnel pour leur collaboration et leur

engagement à remplir la mission de l'aéroport, au quotidien. Je suis convaincu que nous offrirons de nouveaux et de meilleurs services dans les années à venir, que nous continuerons à dépasser les attentes des passagers et que nous assurerons que YSJ demeure un moteur économique vital pour notre région.

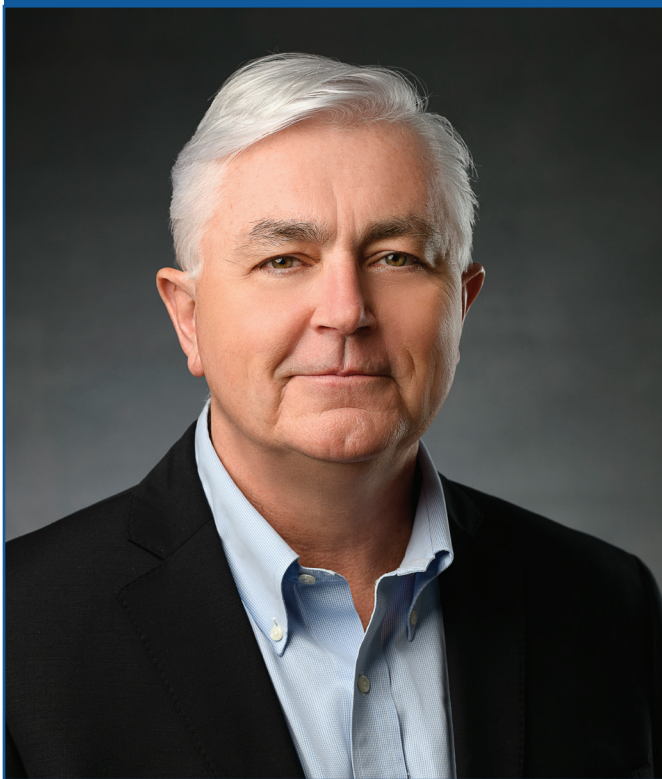
Je vous prie de ne pas hésiter à communiquer avec moi ou avec n'importe quel membre de notre conseil d'administration pour nous faire part de vos préoccupations ou de vos idées pour aider à rendre l'Aéroport de Saint John encore meilleur. C'est votre aéroport, et nous vous remercions de votre soutien continu.



Mark Bettle
Président du conseil d'administration



MESSAGE DU PDG



Durant le premier semestre de 2021, notre équipe a travaillé d'arrache-pied afin de reprendre le transport aérien commercial. Nous avons collaboré avec les responsables locaux et internationaux du secteur de la santé publique, pour nous assurer que les mesures de santé et de sécurité les plus modernes seraient en place pour protéger les voyageurs lors du retour du service de vols.

Fin juin, nous avons été ravis d'accueillir Air Canada de nouveau, qui offre des vols quotidiens vers Montréal et Toronto. Et fin septembre, nous étions très heureux d'accueillir Porter Airlines, reprenant le service vers Ottawa et l'île de Toronto.

Le mois de juillet a été palpitant. Nous avons fièrement lancé Flair Airlines, un transporteur à très bas prix (ULCC), offrant le service de vol d'YSJ à Toronto Pearson au prix modique de 49 \$. Nous avons été très heureux que Flair ait choisi Saint John comme destination exclusive au Nouveau-Brunswick. Nous avons également lancé PAL Airlines, un transporteur régional établi, assurant le transport de Saint John à Halifax, une destination importante pour nos voyageurs d'affaires et de loisirs.

Le secteur de l'aviation au Canada subit de nombreux changements. La réduction du trafic-passagers causée par la pandémie a obligé les compagnies aériennes établies à rationaliser leurs opérations. En conséquence, les vols reliant les petits aéroports régionaux ont été réduits ou supprimés. Mais ces changements ont créé des possibilités pour de nouveaux transporteurs à très bas prix (tels que Flair) et les petites compagnies aériennes régionales (telles que PAL) de se développer afin de combler les lacunes et éventuellement de créer de nouvelles destinations sans escale pour les voyageurs de Saint John.

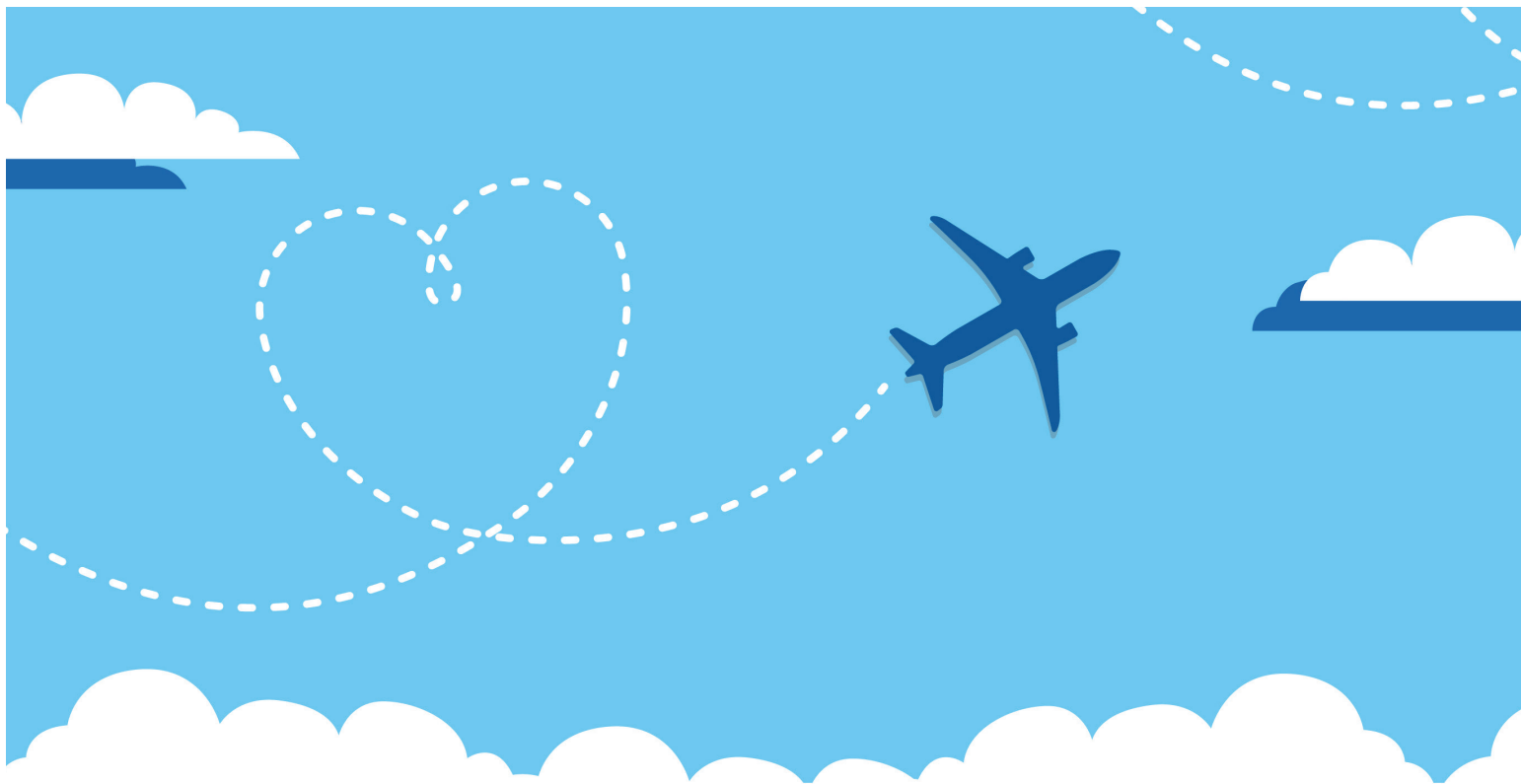
Je tiens à remercier le conseil d'administration de m'avoir choisi comme nouveau PDG et pour sa confiance en ma capacité à guider la vision et l'orientation stratégique d'YSJ pendant cette période dynamique dans le secteur de l'aviation. J'ai hâte d'explorer de nouvelles idées et de nouvelles solutions en communiquant avec notre communauté par le biais de réunions d'intervenants et de consultations publiques. Le défi qui nous confronte n'est pas seulement de reconstruire, mais d'imaginer comment offrir le plus de valeur possible à nos passagers, à nos parties prenantes, à notre communauté locale et à la province. Les prochaines années seront transformatrices alors que l'aéroport de Saint John changera pour le mieux.

Je remercie notre conseil d'administration, la direction et tous nos employés pour leur travail acharné et leur engagement. Et je tiens à sincèrement remercier le gouvernement fédéral pour le financement de 4,9 millions de dollars par l'intermédiaire du Fonds d'aide aux aéroports et de l'Initiative de transport aérien régional.

J'ai hâte d'aborder les défis et les opportunités de l'année à venir. La demande pour le transport aérien est toujours très forte et j'ai confiance en l'engagement de notre équipe envers nos clients, et en notre capacité à dépasser les attentes des passagers et à atteindre de nouveaux sommets. Au nom de tous et de toutes à l'Aéroport de Saint John, je remercie cette communauté pour son soutien continu.

Alexander (Sandy) Ross
Président et PDG

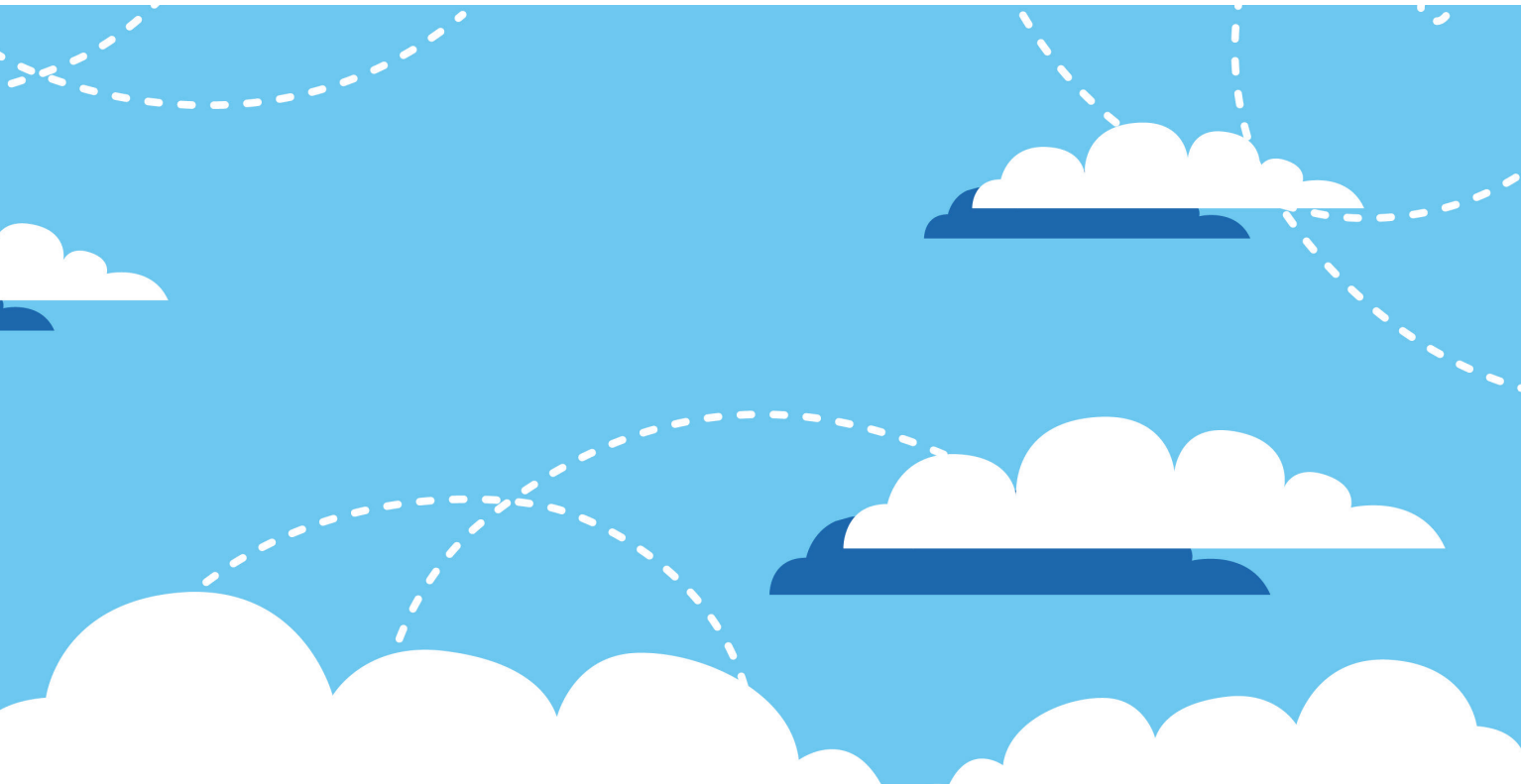




UN GRAND MERCI

POUR L'APPUI INDISPENSABLE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

À l'Aéroport de Saint John nous tenons à exprimer notre sincère reconnaissance au gouvernement fédéral pour le financement de 4,9 millions de dollars : 1,1 million de dollars par l'intermédiaire du Fonds d'aide aux aéroports et 3,8 millions de dollars supplémentaires par l'intermédiaire de l'Initiative de transport aérien régional. Avec ce financement le gouvernement fédéral reconnaît le rôle essentiel que notre aéroport joue dans la croissance économique du sud-ouest du Nouveau-Brunswick, et le rôle important qu'YSJ jouera dans la reprise post-pandémique de notre collectivité dans les années à venir. Grâce à ce financement, l'Aéroport de Saint John pourra se remettre des impacts économiques négatifs de la COVID-19 et continuer à offrir des options de voyage sûres et fiables à notre collectivité.



► GOUVERNANCE D'ENTREPRISE

Le Conseil d'administration (en date de décembre 2021)

Mark Bettle ,Président

Proposé par : Saint John Region Chamber

Susan Harley, Vice-présidente

Proposée par : Transports Canada

Shilo Boucher, Trésorière

Proposée par : la Commission de services régionaux de Fundy

Peter Gaulton, Secrétaire

Proposé par : la Commission de services régionaux de Fundy

Andrew MacGillivray, Président, Service aérien

Proposé par : l'Aéroport de Saint John

Kevin Scott, Président, Ressources humaines

Proposé par : l'Aéroport de Saint John

John Wheatley, administrateur

Proposé par : Envision Saint John

Karen Chantler, administratrice

Proposée par : la Commission de services régionaux Région 8

Nancy Creamer-Ervin, administratrice

Proposée par : Transports Canada

Dwayne Stoddart, administrateur

Proposé par : l'Aéroport de Saint John

Charles Hickey, administrateur

Proposé par : Saint John & District Labour Council

Susan Layton, administrateur

Proposé par : l'Aéroport de Saint John

COMITÉS DU CONSEIL

COMITÉ DES FINANCES, DE LA VÉRIFICATION ET DES INVESTISSEMENTS

CHAIR – SHILO BOUCHER

Ce comité composé de cinq administrateurs et de la haute direction se réunit régulièrement afin d'examiner les activités opérationnelles et financières, de passer en revue le plan d'activités annuel, le plan d'immobilisations et le budget financier, et de formuler des recommandations à l'intention du conseil.

Les auditeurs de la société passent en revue la vérification annuelle des états financiers, avant que le conseil en soit saisi pour approbation. Le comité des Finances, de la Vérification et des Investissements recommande au conseil des options de placement et, s'il y a lieu, des possibilités en ce qui a trait à la nomination des vérificateurs.

COMITÉ DE LA GOUVERNANCE

PRÉSIDENT : PETER GAULTON

Ce comité de quatre administrateurs et de la haute direction 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 de la société aux lois, aux procédures, aux politiques et aux règlements pertinents. Il est également responsable du recrutement et de l'orientation des nouveaux membres du conseil d'administration. Ce comité évalue aussi les possibilités de formation des

administrateurs, le mandat du comité, la composition du conseil et toute lacune potentielle en ce qui a trait à la diversité et aux compétences collectives du conseil.

COMITÉ DES INSTALLATIONS ET DU SERVICE AÉRIEN

PRÉSIDENT – ANDREW MACGILLIVRAY

Ce comité de six administrateurs et de la haute direction 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 collectivité pour les activités visant à attirer des compagnies aériennes afin d'élargir les options de l'aéroport à cet égard.

Ce comité élabore également des recommandations sur l'amélioration et l'aménagement des infrastructures et des stratégies de développement commercial et les soumet au conseil d'administration. Ils fournissent aussi des orientations sur les questions touchant la croissance et la viabilité à long terme, la diversification des revenus et les options d'aménagement du terrain.

COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES

PRÉSIDENT : KEVIN SCOTT

Ce comité constitué de quatre administrateurs et de la haute direction se réunit régulièrement pour examiner la politique salariale annuelle du chef de la direction et de l'équipe de gestion (personnel non syndiqué), les mandats relatifs à la négociation des conventions collectives avec les unités de négociation accréditées, le régime d'avantages sociaux des employés, les taux du renouvellement et du régime d'avantages sociaux de la direction, et les plans de recrutement et d'embauche.

Ce Comité exerce une surveillance des politiques et des processus qui assurent la conformité de l'aéroport

à la législation sur la santé et la sécurité au travail et sur l'environnement et il est chargé d'examiner les rapports et les recommandations du Comité de gestion des régimes de retraite et de formuler des recommandations au conseil concernant la conception du régime de retraite et d'autres questions liées aux pensions, qui relèvent du conseil.

COMITÉ EXÉCUTIF

PRÉSIDENT - MARK BETTLE

Un comité de six administrateurs et de la haute direction se réunit entre les réunions régulières du conseil pour traiter des questions relatives à la direction des affaires et des activités de la société, de la manière qu'il juge la meilleure dans l'intérêt de la société.

COMITÉ CONSULTATIF COMMUNAUTAIRE DE L'AÉROPORT (CCCA)

PRÉSIDENT - ALEXANDER (SANDY) ROSS

Le Comité consultatif communautaire de l'aéroport YSJ a pour objectif de permettre un dialogue efficace entre l'Autorité aéroportuaire de Saint John et les parties intéressées de la collectivité, les partenaires gouvernementaux et d'autres représentants de la communauté de l'aviation.

Le CCCA se veut représentatif de l'engagement d'YSJ en matière de transparence et de son engagement efficace auprès des parties intéressées de la communauté locale susceptibles d'être touchées par les activités de l'Autorité aéroportuaire de Saint John.

Les membres du comité échangent et discutent de questions liées aux activités courantes de l'Aéroport de Saint John et à ses projets d'avenir, tels que des plans de croissance, des changements de trajectoires de vol ou des problèmes relatifs au bruit, ce qui permet à l'équipe de direction de l'aéroport de connaître les préoccupations municipales exprimées publiquement et de prendre des mesures tel que convenu et jugé approprié.

ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE

UN FORUM DE DIALOGUE AVEC LA COLLECTIVITÉ LOCALE

Le Comité consultatif de la collectivité aéroportuaire (CCCA) assure un dialogue efficace entre l'aéroport et les parties prenantes des collectivités locales potentiellement touchées par les activités de l'Autorité aéroportuaire de Saint John.

Le comité présente et discute des questions relatives à l'exploitation continue et aux plans futurs de l'Aéroport de Saint John. Grâce au forum, toute préoccupation de la collectivité locale peut être exprimée dans un forum public et l'équipe de gestion de l'aéroport peut l'entendre directement.

En raison des perturbations importantes causées par la pandémie mondiale, les réunions du comité se tiennent désormais deux fois par an, en commençant par une réunion virtuelle au deuxième trimestre de 2021, et sont représentatives de la collectivité, en particulier du public voyageur et des syndicats.

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ



L'Aéroport de Saint John s'engage à l'excellence en matière de sûreté, de sécurité et de gestion environnementale. Notre premier objectif est de bâtir, d'exploiter et d'assurer un aéroport sûr, sécuritaire et écologiquement durable pour l'ensemble des employés, des intervenants et des clients.

Des politiques de sûreté, de sécurité et environnementales s'appliquent actuellement à l'aéroport YSJ pour rappeler à chaque employé de l'administration aéroportuaire que nous sommes tous individuellement responsables de signaler les dangers et de rechercher des moyens d'améliorer nos programmes et nos processus.

L'ÉQUIPE DE GESTION EST RESPONSABLE :

- d'assurer le respect de toutes les lois et règlements s'appliquant à la sûreté, à la sécurité et à l'environnement;
- de former et sensibiliser le personnel à l'excellence en matière de sûreté, de sécurité et d'environnement et de mettre à leur disposition les ressources nécessaires;
- de fixer des objectifs mesurables précis en matière de sûreté, de sécurité et de rendement environnemental et soumettre régulièrement des rapports portant sur ces résultats; et
- de promouvoir une culture où les employés et les intervenants se sentent libres de :
 - signaler volontairement tout geste, manque ou faiblesse, danger, incident et événement qui menace la sûreté, la sécurité ou l'environnement,

- collaborer activement à l'identification, la recherche, la production de rapports, l'analyse et la rectification des dangers afin de prévenir ou d'atténuer leur répétition et de maintenir un milieu aéroportuaire sûr, sécuritaire et écologiquement durable.

AGRÉMENT SANITAIRE AÉROPORTUAIRE DE L'ACI

L'Aéroport de Saint John est fier de détenir l'accréditation sanitaire aéroportuaire de l'ACI. Toutes les zones et les processus passagers ont été examinés et des mesures supplémentaires de santé et de sécurité ont été mises en œuvre, ce qui nous a permis de :

- Démontrer d'une manière mesurable et précise aux passagers, au personnel, aux organismes de réglementation et aux gouvernements, la priorité que l'YSJ accorde à la santé et la sécurité.
- Rassurer le public voyageur qui utilise les installations de l'aéroport.
- Promouvoir la reconnaissance de l'excellence professionnelle dans le maintien d'installations hygiéniques sûres, et
- Promouvoir les meilleures pratiques et harmoniser les efforts dans l'ensemble de l'industrie aéronautique.

GESTION DE LA FAUNE

Nous devons assurer la sécurité des opérations aériennes sans pour autant négliger la faune.



L'équipe de protection de la faune d'YSG surveille la zone de l'aérodrome tout au long de l'année et utilise différentes méthodes (pyrotechnie, sirènes et trappage) pour effrayer et disperser les animaux pouvant poser un danger ainsi que des outils tels qu'un cerf-volant et des systèmes caméra-moniteur intégrés pour dépister la faune dans les zones boisées. Ces méthodes augmentent l'efficacité de la gestion de la faune.

QUALITÉ DE L'EAU

L'Aéroport de Saint John surveille sans cesse la qualité de l'eau potable, des eaux usées et des eaux de pluie à l'aéroport, au moyen de la prise d'échantillons par du personnel spécialisé, et d'analyses effectuées par un laboratoire extérieur accrédité.

Plus de 200 analyses sont effectuées annuellement sur des échantillons d'eau recueillis dans diverses prises à l'aéroport. Dans notre plan de gestion du glycol nous avons prévu des objectifs précis afin de réduire les effets nocifs sur la qualité de l'eau. Nous visons un total de 0 échantillon d'eau contenant une concentration de glycol supérieure à 100 mg/L tel que prescrite par les lignes directrices canadiennes sur le glycol. En 2018, les résultats des tests de l'eau de pluie recueillie à l'aéroport nous ont permis d'atteindre notre objectif, car la concentration de glycol dans tous les échantillons testés était inférieure à 5 mg/L.

FORMATION

Nous investissons annuellement des milliers d'heures de formation en matière de sécurité, particulièrement dans les domaines suivants :

- Système de gestion de la sécurité
- Système de gestion de la sûreté
- Formation à l'accès universel
- Formation sur la faune
- Santé et sécurité au travail

SANTÉ ET SÉCURITÉ

Notre Comité conjoint sur la santé et la sécurité au travail est constitué à parts égales de représentants de la direction et d'employés de l'unité de négociation. Il examine chaque année les politiques, les programmes et les pratiques de travail sécuritaires, et s'assure que la totalité des règlements, des normes, des lignes directrices et des pratiques exemplaires soient intégrés. L'objectif est d'atteindre un milieu de travail complètement exempt de pratiques dangereuses.

En 2021, le Comité sur la santé et la sécurité a élaboré et mis en œuvre de nombreuses procédures pour atténuer les risques du COVID-19 pour nos employés, tout autant que nos clients. Un plan opérationnel a été élaboré et mis en œuvre et une formation a été dispensée à tous les employés. Le plan et les procédures ont été modifiés afin de s'adapter aux changements en matière de santé publique et de sécurité au travail.

BLESSURES ENTRAÎNANT UN ARRÊT DE TRAVAIL

Nous évaluons le rendement en matière de santé et de sécurité en suivant tout accident de travail causant une blessure à un employé. En 2021, il n'y a pas eu d'accident au travail.

Procédures d'intervention d'urgence : exercices réels et de simulation

La sûreté et la sécurité sont nos principales priorités et il est essentiel que nous soyons prêts en cas d'une véritable urgence. Les exercices nous offrent une formation précieuse sur les interventions d'urgence et permettent à YSJ et aux premiers intervenants de tester l'interopérabilité. Les exercices mettent en évidence les procédures qui fonctionnent bien, ainsi que celles à améliorer. L'Aéroport de Saint John s'engage à poursuivre les exercices simulés annuels en 2022.

FAITS SAILLANTS EN 2022

AIR CANADA, LE PREMIER PARTENAIRE À RÉTABLIR LE SERVICE AÉRIEN

Nous tenons à reconnaître qu'Air Canada a été le dernier de nos partenaires aériens à interrompre le service aérien à YSJ et le premier à le rétablir. Nous avons chaleureusement accueilli Air Canada à Saint John à la fin du mois de juin, lorsqu'ils ont rétabli le service de vols quotidiens vers Montréal et Toronto, reliant YSJ avec le reste du Canada et du monde.

FLAIR AIRLINES OFFRIRA DES TARIFS À TRÈS BAS PRIX À SAINT JOHN

Nous sommes très heureux que Flair Airlines ait choisi Saint John comme destination exclusive au Nouveau-Brunswick. Flair a lancé son service à YSJ le 3 juillet 2021 avec un vol direct de Saint John (YSJ) à l'aéroport Pearson de Toronto (YYZ). Offrant des vols à partir de 49 \$ seulement, cette option à très bas prix permet aux voyageurs de Saint John de voyager vers plus d'endroits que jamais auparavant.

YSJ ACCUEILLE LE TRANSPORTEUR RÉGIONAL PAL AIRLINES

Halifax est une destination importante pour les voyageurs d'affaires et de loisirs de Saint John, nous avons donc été très heureux lorsque le transporteur régional, PAL Airlines, a relié nos deux villes le 30 juillet 2021. Les vols directs vers l'aéroport international Stanfield d'Halifax offrent plus de destinations internationales aux voyageurs de Saint John.

MOINS DE VOLS RETARDÉS DUS AU BROUILLARD GRÂCE À LA CERTIFICATION

YSJ a été officiellement certifié par Transports Canada pour les décollages avec une RVR de 600 pieds. Les avions peuvent désormais décoller à des niveaux de visibilité aussi faible que 600 pieds, ce qui réduit considérablement les risques de retards ou d'annulations de vols en raison de mauvaises conditions météorologiques. Saint John étant le troisième aéroport le plus brumeux au Canada, c'est une très bonne nouvelle pour les compagnies aériennes, les passagers et les entreprises clientes de l'aéroport dont le siège social est à Saint John.

DES TESTS COVID-19 SUR PLACE À YSJ PLUS COMMODES POUR LES PASSAGERS

De nombreuses destinations internationales exigent un résultat négatif de test COVID-19 pour entrer au pays. Nous offrons un moyen pratique de prendre rendez-vous pour un test COVID-19 administré sur place à l'Aéroport de Saint John à tous les passagers voyageant vers les États-Unis et d'autres destinations internationales. Pour de plus amples renseignements, visitez www.distributionadvalorem.com.

LA CAMPAGNE RETOUR AU VOYAGE D'YSJ ENCOURAGE LES RETROUVAILLES DE LA FAMILLE ET DES AMIS

Où irez-vous en premier ? En prévision du retour des vols commerciaux à YSJ, nous avons lancé une campagne Retour au voyage en 3 étapes afin d'offrir aux voyageurs lassés par la pandémie la permission de rêver, d'organiser et d'acheter leurs billets. La campagne encourageait les visites à la famille, la retrouvaille des amis et l'exploration de notre pays. Pour accueillir à nouveau les passagers, YSJ offrait le stationnement gratuit de longue et de courte durée jusqu'à la fin du mois d'août.



PLAN D'AFFAIRES PRÉVU PAR RAPPORT À ACTUEL 2021 (MILLIERS)

	Prévu	Actuel	Différence	
Revenus	1 597	1 824	227	Revenus : le nombre de passagers est demeuré faible pendant la pandémie, mais supérieur aux prévisions.
Dépenses	3 429	3 506	(77)	Dépenses : les coûts d'exploitation ont été réduits suivant la baisse des revenus et ils sont restés conformes à l'année précédente et aux prévisions. La sûreté et la sécurité de l'aérodrome et de l'aérogare étaient primordiales ; très peu d'ajustements aux coûts de ce genre.
Dépenses en capital	545	659	(114)	Dépenses en immobilisations : les dépenses se sont limitées à l'achèvement de notre projet de surfacage des pistes et à la mise à niveau de l'équipement et de l'aérogare pour faciliter la relance des vols en juillet.

PRÉVISIONS D'AFFAIRES 2022-2026 (MILLIERS)

	2022	2023	2024	2025	2026
Revenus (Note 1)	4 224	5 876	6 728	8 843	9 020
Dépenses (Note 2)	5 028	4 982	5 165	5 524	5 635
Dépenses en capital (Note 3)	5 899	2 795	635	1 022	635

1. Les revenus comprennent les redevances d'installations-passagers et les opérations
2. Les charges comprennent les intérêts et excluent les éléments hors caisse de l'amortissement des immobilisations et la subvention reportée.
3. Les prévisions d'immobilisations comprennent les mises à niveau du centre de traitement de l'eau et des eaux usées, le nouveau véhicule d'intervention d'urgence et l'équipement lourd

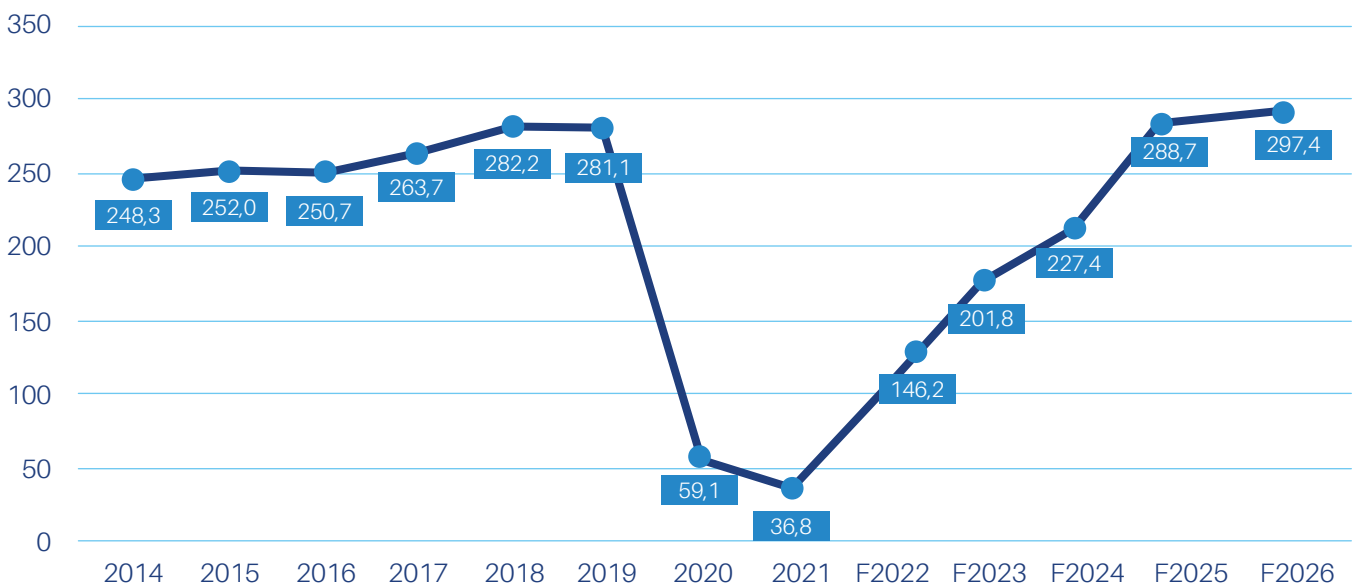
SYNTHÈSE DES DÉPENSES EN CAPITAL EN 2021

[MILLIERS])

CATEGORY	
Modernisation de l'aérodrome - 478	478
Éclairage de l'aire de trafic et des commandes électriques - 93	93
Rampe passagers - 46	46
Améliorations de la pompe à incendie - 18	18
Améliorations de l'aérogare - 13	13
Équipement de sécurité - 11	11
	<u>659</u>

Tous les contrats attribués en 2021 d'une valeur de plus de 120 000 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 ajustés selon l'indice des prix à la consommation) ont été octroyés sur appel d'offres.

STATISTIQUES SUR LES PASSAGERS



BILAN FINANCIER

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR INDÉPENDANT

**À l'attention du Conseil
d'administration de
l'Aéroport de Saint John Inc.**

OPINION

Nous avons vérifié les états financiers de l'Aéroport de Saint John Inc. (la « Société »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2021, et les états de l'évolution de l'actif net, de l'exploitation et des flux de trésorerie pour l'année se terminant au 31 décembre, et les notes afférentes aux états financiers, y compris un résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Société au 31 décembre 2020, ainsi que les résultats de ses opérations et ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour organisations sans but lucratif.

FONDEMENT DE L'OPINION

Nous avons effectué notre vérification conformément aux normes généralement reconnues du Canada. Nos responsabilités en vertu de ces normes sont décrites plus en détail dans la section Responsabilités des vérificateurs pour la vérification des états financiers de notre rapport. Nous sommes indépendants de la Société conformément aux exigences déontologiques qui s'appliquent à notre vérification des états financiers au Canada, et nous avons rempli nos autres responsabilités déontologiques conformément à ces exigences. Nous estimons que les

éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

RESPONSABILITÉS DE L'ADMINISTRATION ET DES PERSONNES QUI ASSURENT LA GOUVERNANCE PAR RAPPORT AUX ÉTATS FINANCIERS

L'équipe de direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux normes comptables canadiennes pour les organismes sans but lucratif, et du contrôle interne qu'elle juge nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent d'une fraude ou d'une erreur.

Lors de la préparation des états financiers, la direction est responsable d'évaluer la capacité de la Société à poursuivre son exploitation, de divulguer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation, et d'utiliser le principe de la continuité de l'exploitation, à moins que la direction ait l'intention de liquider la Société ou d'en cesser les opérations, ou n'a pas d'autre alternative réaliste que de le faire.

Les personnes qui assurent la gouvernance sont chargées de superviser le processus de présentation de l'information financière de la Société.

RESPONSABILITÉS DES VÉRIFICATEURS POUR L'AUDIT DES ÉTATS FINANCIERS

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport des auditeurs qui comprend notre opinion. L'assurance raisonnable est un niveau d'assurance élevé, mais ne garantit pas qu'un audit effectué conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permette toujours de détecter une inexactitude importante lorsqu'elle existe. Les inexactitudes peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et sont considérées comme significatives si, individuellement ou globalement, on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles influencent les décisions économiques des utilisateurs prises sur la base des présents états financiers.

Dans le cadre d'un audit conforme aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de l'audit. Nous avons aussi:

- Identifié et évalué les risques d'anomalies significatives dans les états financiers, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, conçu et mis en œuvre des procédures de

vérification adaptées à ces risques et recueilli des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de ne pas détecter une inexactitude significative résultant d'une fraude est plus élevé que pour une inexactitude résultant d'une erreur, car la fraude peut sous-entendre la collusion, la falsification, les omissions intentionnelles, les fausses déclarations ou le dépassement du contrôle interne.

- Pris connaissance du contrôle interne pertinent à la vérification afin de concevoir des procédures de vérification adaptées aux circonstances, mais pas dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la Société.

- Évalué le caractère approprié des méthodes comptables utilisées et le caractère raisonnable des estimations comptables et des informations connexes fournies par la direction.

- Conclu sur le bien-fondé de l'utilisation par la direction de la méthode de la continuité de l'activité comptable et, sur la base des éléments probants recueillis, déterminé s'il existe une incertitude importante liée à des événements ou à des conditions susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention dans notre rapport de vérification sur les informations y afférentes figurant dans les états financiers ou, si ces informations sont insuffisantes, de modifier notre opinion.

Nos conclusions sont fondées sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date du rapport de nos auditeurs. Cependant, des événements ou des conditions futures pourraient faire en sorte que la société cesse de poursuivre ses activités.

- Évalué la présentation générale, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations à fournir, et déterminer si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière qui donne une image fidèle.

Nous communiquons aux personnes responsables de la gouvernance en ce qui concerne, entre autres, la portée et le calendrier prévus de la vérification et les constatations importantes de la vérification, y compris toute lacune importante du contrôle interne identifiée au cours de notre vérification.

Teed Saunders Doyle



ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

AU 31 DÉCEMBRE 2021

ACTIFS COURANTS

CURRENT	2021	2020
Espèces	4 850 277 \$	3 462 118 \$
Débiteurs (Note 6)	360 806	75 273
Financement gouvernemental à recevoir	1 593 162	418 332
Taxe de vente harmonisée recouvrable	28 587	17 791
Inventaire des pièces (Note 6)	103 851	113 205
Frais payés d'avance	96 533	102 687
ACTIF CONSTITUÉ AU TITRE DU RÉGIME DE PENSION À PRESTATIONS DÉTERMINÉES (Note 8)	7033 216	4 189 406
INVESTISSEMENTS AFFECTÉS AU REMPLACEMENT DES IMMOBILISATIONS	1 356 000	1 351 000
IMMOBILISATIONS (Notes 4, 6)	1 562 147	1 550 123
	24 426 364	26 444 759
	<u>34 377 727 \$</u>	<u>33 535 288 \$</u>

PASSIF

À COURT TERME	2021	2020
Comptes créditeurs et charges à payer	940 088 \$	502,047 \$
Revenus reportés	26 041	29 682
Portion de la dette à long terme échéant à court terme (Note 6)	449 074	438 074
	1 415 203	969 803
PROVISION POUR PRESTATIONS DE RETRAITE (Note 8)	59 016	53 326
CONTRIBUTIONS DIFFÉRÉES AUX AMÉLIORATIONS DU CAPITAL AÉROPORTUAIRE (Note 5)	11 579 110	12 254 057
DETTE À LONG TERME (Note 6)	8 841 106	9 278 663

ACTIF NET

SANS RESTRICTION	10 921 145	9 429 316
AFFECTATIONS D'ORIGINE INTERNE - FONDS DE RÉSERVE DE REMPLACEMENT	1 562 147	1 550 123
	12 483 292	10 979 439
	<u>34 377 727 \$</u>	<u>33 535 288 \$</u>

ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (NOTE 9)

APPROUVÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION :

 Administrateur

 Administrateur

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE L'ACTIF NET

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2021

	SANS RESTRICTION	FONDS DE RÉSERVE DE REMPACEMENT	TOTAL 2021	TOTAL 2020
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	9 429 316 \$	1 550 123 \$	10 979 439 \$	14 726 665 \$
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES REVENUS SUR LES DÉPENSES	1 546 829	12 024	1 558 853	(3 394 226)
AVANTAGES SOCIAUX FUTURS AUTRES ÉLÉMENTS DE RÉÉVALUATION (Note 8)	(55 000)	-	(55 000)	(353 000)
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	<u>10,921,145 \$</u>	<u>1,562,147 \$</u>	<u>12,483,292 \$</u>	<u>10,979,439 \$</u>



ÉTAT DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2021

REVENUS (NOTE 12)	2021	2020	2019
Redevances d'atterrissage et frais aéroportuaires	488 841 \$	560 169 \$	1 666 832 \$
Location de terrains et bureaux	297 291	290 145	319 069
Stationnement des véhicules	107 894	226 804	955 516
Concessions	119 177	181 264	651 023
Produits d'intérêt	20 486	51 879	21 801
Services aéroportuaires	23 298	22 321	78 799
Autre	8 000	4 300	4 300
Gain sur cession d'immobilisations	-	522	-
	1 064 987	1 337 404	3 697 340
Frais d'installation payés par les passagers (Note 10)	758 809	646 656	3 279 944
	1 823 796	1 984 060	6 977 284

DÉPENSES

Salaires et avantages sociaux	1,770,527 \$	2 203,149	2 632 872
Général et administratif (Note 9)	613 136	686 146	863 704
Bâtiments et terrain	633 991	645 141	959 021
Marketing	151 991	419 216	763 602
Services d'intervention d'urgence	294 792	273 917	471 055
Consultant	41 877	81 345	63 653
	3 506 314	4 308 914	5 753 907
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES REVENUS SUR LES DÉPENSES D'EXPLOITATION	1 682 518)	(2 324 854)	1 223 377
REVENUS TIRÉS DU RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉTERMINÉE (Note 8)	60 000	60 000	81 000-
INTÉRÊT SUR LA DETTE À LONG TERME	(310 309)	(319 260)	-
DÉPENSES D'AMORTISSEMENT NETTES (Note 11)	(1 622 758)	(1 520 520)	(1 081 249)
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DE RECETTES PAR RAPPORT AUX DÉPENSES MOINS L'AIDE FINANCIÈRE AUX ENTREPRISES POUR LE COVID-19	(3 555 585)	(3 479 183)	142 128
IDE FINANCIÈRE SE RAPPORTANT AU COVID-19 (Note 13)	5 102 414	66 000	81 000
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES REVENUS SUR LES DÉPENSES	<u>1 546 829 \$</u>	<u>(3 413 183) \$</u>	<u>223 128 \$</u>

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2021

PROVENANCE DE L'ENCAISSE (UTILISATION)	2021	2020
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Excédent (insuffisance) des revenus sur les dépenses	1 546 829 \$	(3 413 183) \$
ÉLÉMENTS HORS CAISSE		
Amortissement des immobilisations	2 677 836	2 574 816
Gain sur cession d'immobilisations	-	(522)
Régime de retraite à prestations déterminées	(66 000)	(66 000)
Diminution des contributions pour prestations de retraite	5 690	(25 929)
Amortissement des apports reportés	(1 066 596)	(1 054 296)
Amortissement des frais de financement reportés	11 518	22 486
	3 115 277	(1 962 628)
VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT HORS CAISSE		
Comptes débiteurs	(285 533)	434 945
Financement gouvernemental à recevoir	(1 174 830)	2 692 812
Taxe de vente harmonisée recouvrable	(10 796)	566 860
Inventaire des pièces	9 354	(1 875)
Charges payées d'avance	6 154	315 954
Comptes créditeurs et charges à payer	438 053	(856 003)
Revenus reportés	(3 641)	19 331
	2 094 038	1 209 396
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Achat d'immobilisations	(659 454)	(2 360 259)
Produits de la cession d'immobilisations	-	522
Apports reçus pour l'amélioration des immobilisations aéroportuaires	391 649	661 811
Fonds à affectation déterminée utilisés pour l'achat d'immobilisations	-	-
	(267 805)	(1 697 926)
ACTIVITÉ DE FINANCEMENT		
Produit net de la dette à long terme	-	1 149 883
Remboursement de la dette à long terme	(438 074)	(404 352)
	(438 074)	745 531
AUGMENTATION DE L'ENCAISSE	1 388 159	257 001
ENCAISSE EN DÉBUT D'EXERCICE	3 462 118	3 205 117
ENCAISSE À LA CLÔTURE DE L'EXERCICE	<u>4 850 277 \$</u>	<u>3 462 118 \$</u>
RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES SUR L'ENCAISSE		
Intérêts perçus	<u>32 510 \$</u>	<u>70 83 \$6</u>
Intérêts versés	≡	≡

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

DECEMBER 31, 2021

1. CONSTITUTION ET ACTIVITÉS

L'Aéroport de Saint John Inc. (la « Société ») a été constituée le 19 février 1997 en vertu des dispositions de la Loi sur les compagnies du Nouveau-Brunswick tant qu'entité sans capital-actions et sans but lucratif. Le 1er juin 1999, la Société a signé une entente avec le gouvernement du Canada lui conférant le contrôle de la gestion, l'exploitation et de développement de l'aéroport de Saint John. À cette date, la Société a signé un contrat de location foncière (le « bail foncier ») avec le gouvernement du Canada qui prévoit que la Société louera les installations aéroportuaires pour une période initiale de soixante ans. Une option de renouvellement de vingtans peut être exercée, mais à la fin de la période de renouvellement, à moins d'une prolongation contraire, la Société est tenue de rendre le contrôle de l'aéroport de Saint John au gouvernement du Canada. La réglementation des normes de sécurité pour l'aéroport continue d'être la responsabilité du gouvernement du Canada, mais la Société assume la responsabilité de gestion sécuritaire de l'aéroport. Les bénéfices d'exploitation de l'aéroport de Saint John se trouvent exonérés de tout impôt fédéral et provincial. La Société doit cependant payer la TVH et les taxes foncières.

2. RÉSUMÉ DES POLITIQUES COMPTABLES IMPORTANTES

MÉTHODE DE PRÉSENTATION

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes comptables pour les organismes sans but lucratif (NCOSBL).

ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES

La Société considère l'encaisse, les dépôts à court terme et les soldes bancaires comme des espèces et des quasi-espèces. Le solde de trésorerie à la fin de l'exercice est constitué de fonds détenus dans des comptes bancaires.

BAIL DU GOUVERNEMENT DU CANADA

Le bail foncier est comptabilisé comme un contrat de location simple.

INVENTAIRE DES PIÈCES

L'inventaire des pièces est évalué au moindre du prix coûtant ou de la valeur de remplacement. Le coût est déterminé selon l'ordre d'acquisition.

INVESTISSEMENTS AFFECTÉS AU REMPLACEMENT DES IMMOBILISATIONS ET AU FONDS DE RÉSERVE POUR REMPLACEMENT

Le conseil d'administration a établi un fonds de réserve de remplacement afin de remplacer les immobilisations. Les transferts vers et depuis le fonds doivent être approuvés par le conseil d'administration. Les revenus générés par le fonds sont inscrits comme une augmentation directe de l'actif net du fonds de réserve pour remplacement.

Le fonds de réserve pour remplacement comprend des certificats de placements garantis, des fonds communs de placements et des liquidités, et il est comptabilisé à sa valeur initiale plus les intérêts, qui se rapproche de la valeur marchande. Au 31 décembre 2021, la valeur marchande du fonds était de 1 562 147 \$ (1 550 123 \$ en 2020). Au cours de l'année, aucun montant (néant en 2020) n'a été transféré du fonds de réserve de remplacement pour financer les immobilisations.

IMMOBILISATIONS

Les immobilisations sont évaluées à leur coût initial moins l'amortissement cumulé. Lors de la construction d'immobilisations, les frais de portage directement attribuables, y compris les intérêts, sont capitalisés comme faisant partie du coût de l'immobilisation. Au fur et à mesure de la mise en service des actifs, l'amortissement est calculé linéairement aux taux annuels suivants :

Améliorations locatives

Bâtiments	5,0 - 20,0%
Pistes, routes et terrains	5,0 - 30,0%
Véhicules	5,5 - 25,0%
Machinerie et équipements	6,7 - 30,0%
Systèmes et logiciels	20,0 - 33,3%
Meubles et agencements	10,0 - 20,0%

La Société examine régulièrement ses immobilisations pour éliminer les éléments désuets.

AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société rend compte de son régime de retraite à prestations déterminées en fonction de la base d'évaluation de la capitalisation de continuité. Les

réévaluations et autres éléments comprennent les gains / (pertes) sur les engagements de retraite, les gains / (pertes) sur les actifs de retraite et la variation de l'incidence de la provision pour moins-value. Ceux-ci sont comptabilisés directement dans l'actif net.

La Société comptabilise ses prestations de retraite à cotisations déterminées comme une dépense lorsque les cotisations de l'employeur sont engagées.

La Société comme employeur participe au régime de retraite des collègues d'arts appliqués et de technologie, qui est un régime de retraite multi-employeurs à prestations déterminées. Les dépenses de ce régime de retraite sont les cotisations de l'employeur engagées au cours de la période.

AIDE GOUVERNEMENTALE

La Société comptabilise l'aide gouvernementale aux charges courantes dans l'État des résultats d'exploitation. Lorsqu'il est spécifié que l'aide gouvernementale est liée à des dépenses futures, la Société reporte l'aide et la comptabilise dans l'État des résultats d'exploitation au fur et à mesure que les dépenses connexes sont engagées. Lorsque l'aide gouvernementale est liée à l'acquisition d'immobilisations, la Société reporte l'aide et l'amortit aux résultats sur la même base que l'immobilisation connexe acquise avec les fonds.

Conformément aux modalités du bail foncier, la Société a reçu une subvention en capital de 6,3 millions de dollars au cours de la période se terminant le 31 décembre 1999, du gouvernement du Canada. Ces fonds, et tous les intérêts courus sur ceux-ci, ont été consacrés à des projets d'immobilisations dans le domaine de la sûreté et de la sécurité aéroportuaire. La subvention reportée est amortie par imputation aux résultats sur la même base que les immobilisations connexes acquises avec les fonds.

La Société a reçu des contributions de Transports Canada et de la Société de développement régional pour financer l'amélioration de l'infrastructure des pistes. Ces fonds ont été comptabilisés lorsque les dépenses admissibles connexes ont été engagées. Les apports reportés sont amortis dans les résultats sur la même base que les immobilisations connexes acquises avec les fonds.

COMPTABILISATION DES REVENUS

Les redevances d'atterrissage et d'aérogare et les revenus de stationnement sont comptabilisés au fur et à mesure que les installations aéroportuaires sont utilisées. Les revenus de concession sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice et calculés à l'aide de pourcentages convenus des ventes déclarées des concessionnaires, avec des garanties de loyer minimum spécifiées. Les revenus de location sont constatés sur la durée des baux respectifs. Les redevances de services passagers sont constatées à l'embarquement des passagers. Les autres revenus sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice lorsqu'ils sont gagnés.

La Société applique la méthode du report pour comptabiliser les apports. Les apports liés à l'achat d'immobilisations sont reportés et amortis dans les revenus de la même manière que l'amortissement connexe des immobilisations.

POLITIQUE RELATIVE AUX INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers sont comptabilisés à la juste valeur ajustée des frais de financement et des coûts de transaction lors de leur acquisition ou de leur émission. Au cours des périodes suivantes, les actifs financiers dont les marchés sont activement négociés sont comptabilisés à leur juste valeur, les gains et pertes non réalisés étant déclarés en excédent (insuffisance) des revenus par rapport aux dépenses. Tous les autres instruments financiers sont comptabilisés au coût amorti et soumis à un test de dépréciation à chaque date de clôture. Les coûts de transaction sur l'acquisition, la vente ou l'émission d'instruments financiers évalués ultérieurement à la juste valeur sont passés en charges lorsqu'ils sont encourus.

INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS ET COMPTABILITÉ DE COUVERTURE

La Société utilise un instrument financier dérivé, un swap de taux d'intérêt, pour réduire son exposition au risque de taux d'intérêt lié à son financement bancaire à taux d'intérêt variable. La société a appliqué la comptabilité de couverture de flux de trésorerie conformément aux recommandations du chapitre 3856 du Manuel de l'ACP. L'objectif de la société en concluant une relation de

couverture est de gérer les flux de trésorerie futurs liés à la dette à long terme avec un taux d'intérêt variable.

Au début de l'opération de couverture, la Société a documenté la relation entre l'instrument de couverture (swap de taux d'intérêt) et l'élément couvert (dette à long terme), son objectif de gestion des risques et sa stratégie pour entreprendre la couverture.

La société n'est pas tenue de comptabiliser la juste valeur du dérivé de swap de taux d'intérêt. Les accords de swap de taux d'intérêt impliquent l'échange périodique de paiements sans échange du montant du principal notionnel sur lequel les paiements sont fondés et sont comptabilisés comme un ajustement des intérêts débiteurs sur l'instrument de dette de couverture. Le montant connexe payable ou à recevoir des contreparties est inclus à titre d'ajustement des intérêts courus.

INCERTITUDE DES MESURES

La préparation d'états financiers conformément aux normes comptables canadiennes pour les organismes sans but lucratif exige que la direction fasse des estimations et des hypothèses qui affectent le montant déclaré des actifs et des passifs et la divulgation des actifs et des passifs éventuels à la date des états financiers et montant déclaré des revenus et des dépenses au cours de la période de référence. Ces estimations sont revues périodiquement et, à mesure que des ajustements deviennent nécessaires, ils sont comptabilisés dans les résultats de la période au cours de laquelle ils sont connus.

Voici des exemples d'estimations importantes citées dans ces états financiers :

- la provision pour créances douteuses ;
- la provision pour obsolescence des stocks ;
- la durée de vie utile estimée des actifs ;
- la recouvrabilité des actifs corporels ; et
- certaines hypothèses actuarielles et économiques utilisées pour déterminer les coûts de retraite à prestations déterminées, les obligations de retraite constituées et les actifs des régimes de retraite.

3. INSTRUMENTS FINANCIERS

La Société, qui est exposée à divers risques par le biais de ses instruments financiers, dispose d'un cadre global

des risques pour surveiller, évaluer et gérer ces risques. L'analyse suivante fournit des informations sur l'exposition au risque de la Société et la concentration des risques au 31 décembre 2021.

RISQUE DE CRÉDIT

La Société est exposée à un risque de crédit sur les débiteurs de sa clientèle. Elle étudie 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 2021, les débiteurs étaient 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 LIQUIDITÉ

Le risque de liquidité est le risque qu'une entité éprouve des difficultés à honorer ses obligations à l'égard de passifs financiers. La Société est exposée à ce risque principalement en raison de la réception de fonds de ses clients, des cotisations au régime de retraite, de la dette à long terme, des créanciers et d'autres obligations.

RISQUE DE TAUX DE CHANGE

Le risque de taux de change désigne le risque que font peser les fluctuations du taux de change et la volatilité des taux sur les revenus. La Société n'est pas exposée à ce type de risque parce qu'elle ne détient pas de devises étrangères.

RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la valeur d'un instrument financier soit affectée défavorablement par une variation des taux d'intérêt. La société est exposée au risque de taux d'intérêt sur la dette à long terme portant intérêt à taux variable et les placements détenus dans les placements restreints pour le remplacement des immobilisations. La société a conclu un swap de taux d'intérêt afin de gérer le risque de taux d'intérêt variable sur la dette à long terme.



4. IMMOBILISATIONS

	2021		2020	
	COÛTS	AMORTISSEMENT DES COÛTS CUMULÉS	NET	NET
Améliorations locatives				
Bâtiments	8 361 331 \$	6 373 862 \$	1 987 469 \$	2 429 843 \$
Pistes, routes et terrains	30 322 591	10 233 572	20 089 019	21 297 458
Véhicules	4 578 041	2 988 547	1 589 494	1 677 013
Machines et équipements	2 096 646	1 420 656	675 990	911 239
Systèmes et logiciels	311 535	242 715	68 820	109 237
Meubles et agencements	109 515	93 943	15 572	19 969
	<u>45 779 659 \$</u>	<u>21 353 295 \$</u>	<u>24 426 364 \$</u>	<u>26 444 759 \$</u>

5. APPORTS REPORTÉS POUR L'AMÉLIORATIONS DES IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES

	2021	2020
Solde en début d'exercice	12 254 057 \$	12 646 542 \$
Contributions au cours de l'exercice	391 649	661 811
Amorti au cours de l'exercice	(1 066 596)	(1 054 296)
Solde à la fin de l'exercice	<u>11 579 110 \$</u>	<u>12 254 057 \$</u>



6. DETTE À LONG TERME

	2021	2020
Un prêt de la Banque de Montréal, remboursable conformément à l'amortissement prévu du montant notionnel du swap de taux d'intérêt sur vingt ans, échéant le 31 décembre 2039. La Société a utilisé une facilité de prêt à terme à taux d'intérêt fixe par l'entremise d'un swap de taux d'intérêt et a émis une acceptation bancaire, ce qui a donné un taux net de 3,47 % par année.	8 381 000 \$	8 709 000 \$
Prêt de la Banque de Montréal portant intérêt au taux préférentiel de moins 1 % par année, remboursable par mensualités de 9 173 \$ plus intérêt, venant à échéance le 31 mai 2030.	926 456	1 036 531
	9 307 456	9 745 531
Moins les frais de financement et de transaction	17 276	28 794
	9 290 180	9 716 737
Moins les versements inclus dans le passif à court terme	449 074	438 074
	<u>8 841 106 \$</u>	<u>9 278 663 \$</u>

LE CAPITAL DÛ AU COURS DE CHACUNE DES CINQ PROCHAINES ANNÉES EST LE SUIVANT ::

2022	449 074	449 074
2023	461 074	461 074
2024	474 074	474 074
2025	486 074	486 074
2026	500 074	486 074

La Société dispose des facilités de crédit inutilisées disponibles suivantes au 31 décembre 2020 :

- Un prêt de 4 073 544 \$ à vue ou un prêt à terme à taux fixe portant intérêt au taux préférentiel moins 1 %.
- Un prêt à vue d'une facilité d'exploitation de 1 000 000 \$ portant intérêt au taux préférentiel moins 1 %.
- Une facilité pour risque de trésorerie de 2 500 000 \$ pour faciliter la couverture du risque de taux d'intérêt ou du risque de change sous réserve d'accords spécifiques et de disponibilité.

La dette à long terme et les facilités de crédit sont garanties par une convention de sûreté générale enregistrée fournissant une sûreté sur tous les biens présents et acquis ultérieurement de l'emprunteur avec une charge de premier rang pour la machinerie et l'équipement, les comptes débiteurs et les stocks. Il y a une charge de premier rang spécifique sur un véhicule de sauvetage et de lutte contre l'incendie d'aéronef d'une valeur comptable de 948 653 \$ (2020 : 1 063 641 \$).

7. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Le swap de taux d'intérêt a un montant notionnel amortissable de 8 381 000 \$ (2020 : 8 709 000 \$) avec une date d'échéance du 31 décembre 2039. Aux termes du swap, la Société verse des intérêts fixes mensuels de 3,47 % et reçoit les taux des acceptations bancaires au mois du taux d'offre des concessionnaires canadiens (CDOR). Au 31 décembre 2021, le swap de taux d'intérêt était évalué à (675 868 \$), 2020 - (1 294 400 \$).

	2021	2020
Taux d'augmentation des rémunérations	2.50 %	2.50 %
Taux d'indexation du MGAP	2.50 %	2.50 %
Taux d'indexation	2.00 %	2.00 %

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

La Société assume le risque de perte d'expérience par rapport aux hypothèses ci-dessus. Le risque maximal de perte est égal à la différence entre la juste valeur de l'obligation au titre des prestations de retraite et le montant de l'obligation au titre des prestations de retraite accumulées dans les états financiers. Si l'expérience réelle diffère des hypothèses, les cotisations futures seront ajustées pour compenser tout écart. Le risque est géré en plaçant les actifs du régime de retraite en fiducie et au moyen de la politique de placement des régimes de retraite, qui définit les placements admissibles du régime.

Les rapports actuariels préparés sont basés sur des projections des niveaux de rémunération des employés jusqu'au moment de la retraite, et des estimations des taux d'intérêt à long terme qui sont déterminées en fonction de projections stochastiques des différentes catégories d'actifs dans lesquelles les actifs du régime sont investis et approuvées par l'administrateur du régime. L'évaluation actuarielle la plus récente a été effectuée au 1er janvier 2021. L'évaluation a été effectuée selon la méthode des unités de crédit projetées afin de déterminer la cotisation minimale de l'employeur en vertu de la Loi sur les normes de prestation de pension et la cotisation maximale déductible en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu du Canada. Selon les recommandations de l'actuaire du Régime, il n'y avait aucun pourcentage des gains de l'employé devant être cotisé par l'employeur (2020 : 16,20 %) et aucune cotisation mensuelle spéciale supplémentaire (2020 : 467 \$). Par conséquent, la contribution totale correspond à la provision pour dépenses autres que d'investissement de 15 700 \$ (2020 : 23 500 \$). Ces exigences de cotisation demeureront en vigueur jusqu'à la prochaine évaluation actuarielle prévue pour le 1er janvier 2022.

8. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

	2021	2020
Prestations déterminées		
Actifs de retraite	1 356 000 \$	1 351 000 \$
Provision pour prestations de retraite	59 016 \$	53 326 \$

RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉTERMINÉES

Le 1er juin 1999, la Société s'est jointe au Régime de retraite des administrations aéroportuaires canadiennes et des administrations portuaires canadiennes, un régime de retraite multi-employeurs. Ce régime couvre les employés de la Société qui, immédiatement avant de se joindre à la société, étaient des employés 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 à l'égard de ces personnes jusqu'à ce moment-là.

Les actifs de retraite sont principalement constitués d'actions canadiennes et étrangères et de fonds à revenu fixe. La juste valeur des actifs du régime est basée sur la valeur de marché des fonds dans lesquels les actifs du régime sont investis. Les obligations au titre des prestations de retraite sont déterminées en fonction de la meilleure estimation de la direction des taux d'augmentation des salaires à long terme et sont actualisées en fonction de la meilleure estimation de la direction des taux d'intérêt à long terme. Les principales hypothèses actuarielles utilisées pour évaluer l'obligation au titre des prestations constituées de la Société et la juste valeur des actifs du régime sont les suivantes:

VOICI LES RENSEIGNEMENTS SUR LE VOLET DES PRESTATIONS DÉTERMINÉES DU RÉGIME AU 31 DÉCEMBRE :

	2021	2020
Juste valeur marchande des actifs du régime	5 902 000 \$	5 581 000 \$
	3 535 000	3 550 000
Obligation au titre des prestations constituées	2 367 000	2 031 000
	(1 011 000)	(680 000)
Indemnité de valorisation	<u>1 356 000</u>	<u>1 351 000 \$</u>
	2021	2020
Actif au titre des prestations constituées	1 351 000 \$	1 638 000 \$
Actif au titre des prestations constituées - début d'année	43 000	39 000
Récupération nette de la pension pour l'année	17 000	27 000
Cotisations patronales	(55 000)	(353 000)
Autres éléments de réévaluation	<u>1 356 000 \$ \$</u>	<u>1 351 000 \$</u>
Actif au titre des prestations constituées - fin d'année	\$ -	3 000 \$
Contributions des employés	217 000 \$	210 000 \$
Pensions et indemnités de cessation d'emploi versées		

La valeur actuarielle actualisée des prestations accumulées pour l'exercice 2021 est basée sur une extrapolation fournie par les actuaires. Les actuaires estiment que les résultats financiers ne différeraient pas sensiblement de l'extrapolation si une évaluation formelle était effectuée à la fin de l'exercice.

RÉGIME DE RETRAITE À COTISATIONS DÉTERMINÉES

Le régime de retraite à cotisations déterminées de la société couvre les nouveaux employés qui se sont joints à la société depuis le 1er juin 1999. Les employés couverts par ce régime sont tenus de cotiser 6% de leurs gains qui sont égalés par la société. Toutes les cotisations de l'employeur sont acquises immédiatement à l'employé. Au cours de l'exercice, la Société a contribué 30 706 \$ (67 419 \$ en 2020) à ce plan.

RÉGIME DE RETRAITE DBPLUS

Le 1er juillet 2020, la Société est passée du régime de retraite à cotisations déterminées à un régime de retraite DBplus avec le conseil des fiduciaires du fonds de fiducie du régime de retraite de l'Ordre des arts appliqués et de la technologie pour les employés syndiqués. Les employés syndiqués de la Société qui participent au régime sont

membres du Régime de retraite des collèges d'arts appliqués et de technologie, un régime à prestations déterminées conjoint multi-employeurs destiné aux employeurs partout au Canada. Aux termes du régime, les employés sont tenus de cotiser un montant fixe de 6% de leurs gains qui est égalé par la société.

La Société n'est responsable que de la contribution de contrepartie et n'a aucune obligation de payer ou de verser des contributions supplémentaires, y compris en ce qui concerne le déficit de solvabilité, le passif non capitalisé de continuité ou le déficit de liquidation. Au cours de l'exercice, la Société a contribué 48 381 \$ (2020 : 22 761 \$) pour ce plan.

PRESTATIONS DE RETRAITE

Conformément aux lignes directrices énoncées dans la convention collective de l'Aéroport de Saint John, les employés qui comptent dix ans ou plus de service ont droit à des prestations de retraite d'une semaine de salaire par année de service depuis le 1er juin 1999. Ce montant est limité à un maximum de trente semaines de paie. Aucune allocation de retraite n'a été versée au cours de l'année (157 873 \$ en 2020).

9. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Tel que décrit à la Note 1 des états financiers, la Société a signé un contrat de location foncière avec le gouvernement du Canada qui prévoit que la société louera l'aéroport pour une durée initiale de soixante ans. Une option de renouvellement de vingt ans peut être exercée, mais à la fin de la période de renouvellement, à moins d'une prolongation contraire, la Société est tenue de rendre le contrôle de l'aéroport de Saint John au gouvernement du Canada.

a) Aux termes du bail foncier modifié, l'occupation de l'aéroport par la Société était libre de loyer jusqu'en 2016. Au cours de cette année et par la suite, la formule de loyer est la suivante : aucun loyer facturé sur la première tranche de 5 000 000 \$ de revenus aéroportuaires; 1 % de la partie des revenus aéroportuaires excédant 5 000 000 \$ mais égale ou inférieure à 10 000 000 \$; 5 % de la partie des revenus aéroportuaires excédant 10 000 000 \$ mais égale ou inférieure à 25 000 000 \$; 8 % de la partie des revenus aéroportuaires excédant 25 000 000 \$ mais égale ou inférieure à 100 000 000 \$; 10 % de la partie des revenus aéroportuaires excédant 100 000 000 \$ mais égale ou inférieure à 250 000 000 \$; et 12 % de la portion des revenus aéroportuaires excédant 250 000 000 \$. Au cours de l'année, un recouvrement de 2 746 \$ a été enregistré car le gouvernement du Canada a renoncé aux paiements de loyers après l'écllosion de la COVID-19 (2020 : dépense de 1 588 \$).

b) Une évaluation environnementale du terrain de l'Aéroport de Saint John a été réalisée en décembre 1998 par le gouvernement du Canada et le rapport publié est intitulé le Rapport d'étude environnementale de base. Ce rapport visait à identifier l'étendue des substances dangereuses existantes en décembre 1998 et se prolongeait jusqu'à la date de transfert du 1er juin 1999. L'article 37 du bail foncier de l'aéroport régira la responsabilité de tout travail de réparation, le cas échéant.

Toute responsabilité pouvant survenir à l'avenir relativement à l'existence d'une substance dangereuse

provenant avant le transfert le 1er juin 1999 à la Société incombe au gouvernement du Canada. La société est responsable de tout passif environnemental découlant de substances dangereuses survenant après la date de transfert. En date du 31 décembre 2021, il n'y avait aucune obligation liée à un problème environnemental.

10. FRAIS D'INSTALLATION PAYÉS PAR LES PASSAGERS

	2021	2020
Frais d'installation perçus des passagers	806,693 \$	680,690 \$
Frais de gestion	(47,884)	(34,034)
Frais d'installation payés par les passagers	758,809	646,656 \$

11. FRAIS D'AMORTISSEMENT NETS

	2021	2020
Amortissement des immobilisations	2,677,836 \$	2,574,816 \$
Amortissement des contributions différées (Note 5)	(1,066,596)	(1,054,296)
Amortissement du financement reporté	11,518	-
	1,622,758 \$	1,520,520 \$

12. DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE

Une part importante des revenus de la Société proviennent d'Air Canada et de ses filiales et, par conséquent, l'aéroport dépend sur ce client sur le plan économique.

13. LES RÉPERCUSSIONS DE LA PANDÉMIE

Le 11 mars 2020, l'Organisation mondiale de la santé a qualifié de pandémie l'écllosion d'une souche du nouveau coronavirus («COVID-19») qui a entraîné la mise en place d'une série de mesures de santé publique et d'urgence par les autorités fédérales et provinciales afin de lutter contre la propagation du virus. Ces mesures comprenaient des restrictions de voyage généralisées entraînant une réduction significative des vols et du nombre de passagers dès le début de la pandémie. L'impact sur les résultats financiers, les opérations et les

flux de trésorerie de la Société a été important et a entraîné une diminution des redevances d’atterrissage et d’aérogare et des autres revenus d’exploitation. La durée et l’impact des restrictions de COVID-19, la reprise des niveaux de service de vol et le nombre de passagers sont impossibles à prédire pour le moment. Les chiffres comparatifs de 2019 ont été divulgués dans l’état des résultats d’exploitation afin de présenter les résultats d’une année complète d’exploitation avant la pandémie de COVID-19. La direction de la Société a préparé des prévisions financières à long terme et a déterminé que les mesures prises à ce jour et prévues pour l’avenir sont suffisantes pour atténuer l’impact financier de la pandémie.

Plus précisément, la Société a pris les mesures suivantes :

- Le maintien d’une trésorerie de 6412424 \$ et d’un actif net de 12483292 \$ pour financer les pertes d’exploitation potentielles futures;
- Le maintien de la disponibilité des facilités de crédit inutilisées jusqu’à un montant maximal autorisé de 4 073 544 \$ auprès des prêteurs;
- L’élimination des dépenses d’exploitation et des projets d’immobilisations qui ne sont pas essentiels à l’exploitation sécuritaire de l’aéroport;
- L’accès à plusieurs mesures annoncées par les gouvernements fédéral et provinciaux pour soutenir les

	2021	2020
La Subvention salariale d’urgence du Canada	620,414 \$	685,451 \$
Le Fonds d’aide aux aéroports (Transports Canada)	1,132,000 \$	-
L’Initiative régionale de transport aérien (APECA)	3,350,000 \$	
	5,102,414 \$	685,451 \$

La Société a reçu l’approbation d’un financement total de 3,8 millions de dollars dans le cadre d’une entente avec l’APECA concernant l’Initiative régionale de transport aérien. Le programme a été conçu pour fournir une aide aux coûts de fonctionnement afin d’atténuer les difficultés financières résultant de la COVID - 19. Le programme est en vigueur jusqu’au 31 mars 2022 et la Société s’attend à engager des dépenses admissibles et à être admissible aux 450 000 \$ restants du financement total disponible.

Divulgations de rémunération

OFFICIERS:

Mark Bettle	président	18 150\$
Larry Hachey <small>(M. Hachey a démissionné du conseil à compter du 31 janvier 2021)</small>	ancien président	125 \$
Susan Harley	vice-présidente	11 500 \$
Shilo Boucher	trésorière	800 \$
Susan Layton <small>(Le mandat de Mme Layton au sein du Conseil a pris fin le 31)</small>	secrétaire	7 000 \$

DIRECTORS:

Andrew MacGillivray	président -Services aériens	5 500 \$
Kevin Scott	président -RH	7,300 \$
John Wheatley	administrateur	5 100 \$
Paulette Hicks <small>(Le mandat de Mme Hicks au sein du conseil a pris fin le 30 novembre 201)</small>	administratrice	7 350 \$
Karen Chantler	administratrice	4 200 \$
Peter Gaulton	administrateur	5 850 \$
Nancy Creamer-Ervin	administratrice	5 850 \$
Dwayne Stoddart	administrateur	4 200 \$
Charles Hickey	administrateur	3 750 \$

Rémunération des cadres

L’échelle salariale du président et chef de la direction en 2021 se situait entre 150000 \$ et 200000 \$

La rémunération totale versée à l’équipe de direction au cours de 2021 se chiffre à 667 000 \$

Conformité

Aucun cas de non-conformité aux principes de conflit d’intérêts de la part de membres du conseil d’administration, de l’Autorité aéroportuaire ou deslocataires de l’aéroport n’a été signalé.

LA DIRECTION

PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

Alexander (Sandy) Ross
aross@sjairport.ca

DIRECTEUR, FINANCES ET ADMINISTRATION

Greg Hierlihy
ghierlihy@sjairport.ca

DIRECTEUR, INGÉNIERIE, INSTALLATIONS ET PROJETS D'IMMOBILISATIONS

Brian Wiggins
bwiggins@sjairport.ca

DIRECTRICE, OPÉRATIONS

Cindy Thorn
cthorn@sjairport.ca

DIRECTEUR, DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL DE L'AÉROPORT

Vacant
airservices@sjairport.ca

GRÂCE À L'APPLI MOBILE FLYSJ IL EST PLUS FACILE D'ORGANISER VOTRE PROCHAIN VOYAGE!

Notre appli FlySJ vous permet de réserver facilement un taxi aller-retour à l'aéroport de Saint John, de vous renseigner en temps réel sur les départs et les arrivées, de rester au courant de la météo locale, de sauvegarder votre liste de choses à emporter et d'accéder aux services de l'aéroport. Téléchargeable gratuitement sur iPhone ou Android.

STATIONNEMENT HOTSPOT

Payez vos frais de stationnement de courte ou de longue durée à l'aéroport de Saint John avec l'appli HotSpot pour téléphone mobile. Télécharger pour payer le stationnement vite fait.

VÉRIFICATEURS

TEED SAUNDERS DOYLE & CO.

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

LEGAL COUNSEL

LAWSON CREAMER

133 Prince William Street, Saint John, NB, E2L 4S2

BANQUES

BANQUE ROYALE RBC

100 rue King,
Saint John (N.-B.)
E2L 4B3

BANQUE DE MONTRÉAL BMO

2 rue King
Saint John (N.-B.)
E2L 1G2

AGRÉMENT SANITAIRE AÉROPORTUAIRE DE L'ACI

Le programme d'Agrément sanitaire aéroportuaire de l'ACI est basé sur des lignes directrices gouvernant le nettoyage et la désinfection, la distanciation physique (si possible), la protection du personnel, la disposition de l'installation, la communication avec les passagers et les installations pour les passagers.



Aéroport de Saint John 4180, chemin Loch Lomond
Saint John (N.-B.), Canada E2N 1L7
Téléphone 506-638-5555 | Télécopieur 506-638-5550
Courriel fly@sjairport.ca | www.saintjohnairport.com