



L'AÉROPORT DE SAINT JOHN

YSJ RAPPORT ANNUEL 2020

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

LES 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 2030

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 ET DIRECTEUR GÉNÉRAL →

Nous avons envisagé une année bien différente en 2020.



En janvier et février, nous avons bien débuté l'année et nous étions prêts à profiter de la croissance continue du trafic aérien que nous avons connue. Le plus grand projet d'immobilisations de l'histoire de l'aéroport nouvellement achevé en 2019, notre aérogare est l'un des plus modernes et des plus sûrs au pays. L'YSJ était sur le point et prêt pour les 20 prochaines années de croissance.

En février, nous avons annoncé que Flair Airlines a choisi Saint John comme destination exclusive au Nouveau-Brunswick, marquant le début d'une nouvelle option à tarif modique qui permettra aux voyageurs d'agrément de Saint John de s'envoler vers plus d'endroits que jamais.

C'est alors que notre monde a changé. La pandémie mondiale a entraîné des restrictions de voyage et, à la mi-mars, nos trois transporteurs aériens partenaires, Air Canada, Porter Airlines et Sunwing, ont annoncé des suspensions de vols liées au COVID-19. Le 1^{er} avril, les vols commerciaux à destination et en provenance de YSJ ont été suspendus. Notre équipe a travaillé d'arrache-pied pour s'adapter à une situation en constante évolution, dans le but de relancer les voyages aériens, tout en faisant de la santé et de la sécurité une priorité absolue pour les voyageurs, les employés et la collectivité de Saint John dans son ensemble.

La suspension de vols commerciaux a eu une incidence notable sur nos revenus. En avril, nous avons agi rapidement pour endiguer les dépenses contrôlables et réduire au maximum les coûts d'exploitation, tout en maintenant les protocoles

de sécurité et en respectant la réglementation fédérale. Nous avons reporté plus de 5 millions de dollars en projets d'immobilisations, réduit les dépenses de 1,3 million de dollars et exploré tous les programmes de soutien gouvernementaux disponibles. Malheureusement, ces mesures n'ont pas été suffisantes; en juillet, nous avons pris la difficile mesure d'ajuster notre main-d'œuvre.

Au printemps 2020, nous n'aurions jamais pu imaginer que la suspension des vols commerciaux durerait (pour toutes fins pratiques) le reste de l'année. Une lueur d'espoir a pointé à la mi-juin alors qu'Air Canada est revenu à l'YSJ, offrant un vol quotidien sans escale entre Saint John et Montréal. Mais en début décembre, Air Canada annonçait que le service serait réduit dans toute la région de l'Atlantique à compter du 11 janvier 2021. Pour nous, cela signifiait la suspension indéfinie de tous les vols commerciaux à destination et en partance de l'aéroport de Saint John.

Même avec tous les vols commerciaux suspendus, nos pistes sont restées et resteront ouvertes 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour fournir des services essentiels aux vols d'évacuation sanitaire, au fret et aux transporteurs privés pour les nombreuses entreprises nationales et mondiales dont le siège social est à Saint John.

En novembre, l'YSJ a été l'un des premiers aéroports du Nouveau-Brunswick reconnu à l'échelle mondiale par le Conseil international des aéroports (CIA) pour ses mesures de santé et de sécurité mises en œuvre en réponse au COVID-19. Nous avons travaillé très fort pour mériter cette

accréditation sanitaire mondiale.

Et nous continuerons de travailler d'arrache-pied pour rassurer le public voyageur que nous faisons tout pour que notre aéroport soit au sommet de sa forme en matière de santé et de sécurité, maintenant et à l'avenir.

Je tiens à remercier notre conseil d'administration, notre équipe de direction, notre personnel et notre communauté pour leur soutien continu. L'Aéroport de Saint John accueillera des passagers dès qu'il sera sécuritaire de le faire, et qu'ils désirent voyager à nouveau.

Greg Hierlihy Président et chef de la direction par intérim

L'ancien président et chef de la direction de l'Aéroport de Saint John, Derrick Stanford, a démissionné de ses fonctions à compter du 10 mars 2021. Pour plus d'information, veuillez consulter la page 10.



MESSAGE DU PRÉSIDENT →

À la suite de cette année éprouvante pour l'industrie aéronautique, un ciel dégagé s'annonce.



L'année 2020 a été la plus difficile de l'histoire de l'aéroport de Saint John, ainsi que pour l'industrie aéronautique dans son ensemble. La pandémie COVID-19, et les restrictions de voyage et suspensions de vols qui ont suivi, se sont avérées une rude épreuve quotidienne. Je suis fier de notre équipe qui a travaillé résolument dans des circonstances fluctuantes et incertaines, avec pour premier objectif de pouvoir reprendre les voyages en avion, tout en faisant de la santé et de la sécurité une priorité absolue pour tous.

Partout dans le monde, les compagnies aériennes et les aéroports ont réagi au ralentissement sans précédent de la circulation aérienne mondiale en raison de la pandémie. Nous avons été très déçus de la suspension de vols commerciaux par nos partenaires aériens, mais nous avons compris qu'il s'agissait de décisions commerciales qui devaient être prises. La suspension des vols a eu un impact significatif sur les revenus de l'aéroport YSJ. Heureusement, nous avons été prudents sur le plan financier et nous sommes en mesure de traverser ce ralentissement temporaire.

Nous continuons d'entretenir de bonnes relations avec nos partenaires aériens : Air Canada, Porter, Sunwing et Flair Airlines, et le service de vol devrait reprendre en 2021. En fin de compte, la demande des passagers déterminera le retour du service aérien commercial à l'YSJ. Nous sommes d'avis que les gens choisiront de prendre l'avion à nouveau lorsque les restrictions de voyage seront levées, et lorsqu'ils auront le sentiment qu'il est sécuritaire de voyager grâce au nombre de personnes vaccinées à l'échelle globale. D'ici là, le secteur de l'aviation, y compris les compagnies

aériennes canadiennes, aura besoin d'un soutien financier pour résister à la pandémie.

Le financement annoncé par le gouvernement fédéral à la fin de 2020 était une bonne première mesure pour le secteur de l'aviation, y compris les petits aéroports comme le nôtre. Il témoigne de l'importance que le gouvernement fédéral accorde à l'ensemble de l'industrie du voyage et à sa pérennité par rapport aux services et à la croissance futurs.

En ces temps difficiles, il a été gratifiant de constater l'élan de soutien pour notre aéroport de la part des dirigeants politiques et communautaires, des entreprises locales et des organisations de développement économique et du grand public. Ils reconnaissent que l'aéroport de Saint John a un rôle important à jouer dans le rétablissement de notre collectivité après la pandémie. L'YSJ relie la région du Grand Saint John au reste du Canada et du monde. Nous savons que notre capacité à faciliter les voyages à destination et en partance de notre région a un impact positif direct sur l'attraction, la rétention et la croissance des entreprises; la reprise et la croissance du tourisme; la croissance démographique; et l'attraction et la rétention de nouveaux arrivants.

Cette année, nous avons accueilli Peter G. Gaulton à notre conseil d'administrateurs dynamiques et débrouillards, et nous avons dit adieu à Andrew Green dont le mandat au conseil était terminé. Larry Hachey a quitté son poste de président du conseil et j'ai assumé ce rôle à partir du 1^{er} juillet. Nous sommes très reconnaissants à Larry et à

Andrew pour leur leadership et leurs contributions au succès de notre aéroport.

Le conseil d'administration et la direction de l'YSJ continuent de travailler sur des stratégies pour rétablir les opérations, afin que nous puissions reprendre notre travail important d'avant le COVID. Je les remercie pour leur travail acharné et leur soutien pendant cette année des plus inhabituelles et exigeantes.

N'hésitez pas à communiquer avec moi ou tout autre membre de notre conseil d'administration pour nous faire part de vos préoccupations ou suggestions, ou pour contribuer à la reprise de l'aéroport de Saint John. C'est votre aéroport et nous vous remercions de votre appui.

Mark Bettle
Président du conseil d'administration



MERCI ET AU REVOIR

Derrick Stanford, président et chef de la direction de l'Aéroport de Saint John depuis 2016, a démissionné de ses fonctions le 10 mars 2021. Pendant près de cinq ans, Derrick a été un ambassadeur passionné de l'Aéroport de Saint John. Sous sa direction, l'aéroport a connu une croissance record du nombre de passagers, des améliorations importantes des immobilisations, des améliorations de l'expérience des passagers, ainsi que l'ajout de nouveaux transporteurs aériens, soit Porter Airlines et Flair Airlines. L'Aéroport de Saint John tient à remercier Derrick pour ses importantes contributions et nous lui souhaitons bonne chance.

Greg Hierlihy, le directeur des Finances et de l'Administration de l'aéroport depuis 2017, devient le président et chef de la direction par intérim, à compter du 11 mars 2021. Greg a démontré son leadership en dirigeant l'aéroport à travers les pressions financières exercées par la COVID-19. Son rôle en tant de président et chef de la direction par intérim consiste à fournir la vision et l'orientation stratégique de l'Aéroport de Saint John jusqu'à ce qu'un chef de la direction permanent soit choisi.

GOVERNANCE D'ENTREPRISE

Votre conseil d'administration (en décembre 2020)

Président : Mark Bettle

Nommé par : la Chambre de commerce de la région de Saint John

Vice-présidente : Susan Harley

Nommée par : Transport Canada

Trésorière : Shilo Boucher

Nommée par : la Commission des services régionaux de Fundy

Secrétaire : Susan Layton

Nommée par : l'Aéroport de Saint John Inc.

Président, Services aériens :

Andrew MacGillivray

Nommé par : l'Aéroport de Saint John Inc.

Président, Ressources humaines :

Kevin Scott

Nommé par : la Ville de Saint John

John Wheatley

Nommé par : Développement Économique Grand Saint John

Paulette Hicks

Nommée par : la Ville de Saint John

Karen Chantler

Nommée par : la Commission de services régionaux 8

Peter Gaulton

Nommé par : le ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick

Nancy Creamer-Ervin

Nommée par : Transport Canada

Dwayne Stoddart

Nommé par : l'Aéroport de Saint John Inc.

Charles Hickey

Nommé par : Saint John District Labour Council

COMITÉS DU CONSEIL

COMITÉ DES FINANCES, DE LA VÉRIFICATION ET DES INVESTISSEMENTS

PRÉSIDENTE – SHILO BOUCHER

Un comité composé des présidents des comités du conseil, du vice-président et de la haute direction se réunit régulièrement afin d'examiner les activités opérationnelles et financières, passer en revue le plan d'activités annuel, le plan d'immobilisations et le budget financier, et 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 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 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 gère également le recrutement et l'orientation des nouveaux membres du conseil d'administration. Ce comité évalue aussi les possibilités de formation du conseil, le mandat du

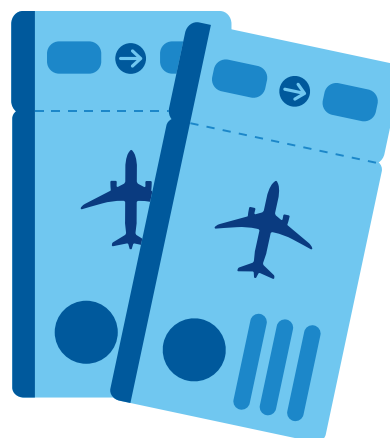
comité, la composition du conseil et les lacunes éventuelles en ce qui a trait à la diversité et aux compétences collectives de ses membres.

COMITÉ DES INSTALLATIONS ET DES SERVICES AÉRIENS

PRÉSIDENT – ANDREW MACGILLIVRAY

Un 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 communauté pour les activités visant à attirer des compagnies aériennes afin d'étendre les options de l'aéroport à cet égard.

Ce comité formule également des recommandations sur l'amélioration et l'aménagement des infrastructures et des stratégies de développement commercial et les soumet au conseil d'administration. Enfin, il 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 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 pour les gestionnaires, et les plans de recrutement et de modification du personnel.

Le Comité des ressources humaines donne aussi un aperçu général des politiques et processus visant à assurer la conformité de l'aéroport aux lois relatives à l'hygiène et la sécurité au travail et à l'environnement. Il est aussi 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 – DERRICK STANFORD

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.



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 construire, d'exploiter et d'assurer la gestion courante d'un aéroport sûr, sécuritaire et écologiquement durable pour l'ensemble des employés, des intervenants et des clients.

L'Aéroport YSJ a présentement des politiques de sûreté, de sécurité et d'environnement 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 processus.

L'équipe de gestion est responsable de :

- respecter toutes les lois et règlements s'appliquant à la sûreté, à la sécurité et à l'environnement;

- former et sensibiliser le personnel à l'excellence en matière de sûreté, de sécurité et d'environnement et mettre à leur disposition les ressources nécessaires;

- fixer des objectifs mesurables précis en matière de sûreté, de sécurité et de rendement environnemental et soumettre régulièrement des rapports portant sur ces résultats;

- promouvoir une culture où les employés et les intervenants peuvent :

- ↳ signaler volontairement chaque geste, lacune ou faiblesse, danger, incident et événement qui menace la sûreté, la sécurité ou l'environnement,

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

AIRPORT HEALTH ACCREDITATION (CIA)

En 2020 nous avons été confronté par un nouveau défi : la pandémie COVID-19. À l'Aéroport de Saint John nous avons réagi rapidement et nous avons reçu l'Airport Health Accreditation de la CIA. Un examen de toutes les zones et les processus passagers a été effectué 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 établie 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 veiller à 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, notamment) pour effrayer et disperser les animaux pouvant poser un danger. À l'aide d'outils (p. ex. Un cerf-volant qui fait peur aux oiseaux) et des systèmes caméra-moniteur intégrés pour observer la faune dans les zones boisées. En 2020, le signalement d'animaux présents a doublé, tandis que les heurts ont diminués.

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 de l'aéroport. Notre plan de gestion du glycol prévoit des objectifs précis afin de réduire les effets sur la qualité de l'eau. Cela comprend un objectif d'aucun échantillon d'eau contenant une concentration de glycol supérieure à 100 mg/L prescrit par les lignes directrices canadiennes sur le glycol. En 2018, nous avons testé l'eau de pluie recueillie à l'aéroport et nous avons atteint notre objectif, car la concentration de glycol dans tous les échantillons testés était inférieure à 5 mg/L.

FORMATION

Chaque année, nous investissons dans des milliers d'heures de formation en matière de sécurité, surtout dans les domaines suivants :

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

SANTÉ ET SÉCURITÉ

Notre Comité mixte 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, normes, lignes directrices et pratiques exemplaires soient intégrés. L'objectif est d'atteindre un milieu de travail complètement exempt de pratiques dangereuses.

En 2020, 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 à mesure que les lignes directrices en matière de santé publique et de sécurité au travail ont été modifiées.

BLESSURES ENTRAÎNANT UN ARRÊT DE TRAVAIL

Nous évaluons le rendement en matière de santé et sécurité en faisant le suivi des blessures et des jours d'absences d'un employé. Notre objectif consiste à éviter toute blessure 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'urgence réelle. Les exercices nous offrent une formation précieuse sur les interventions d'urgence et permettent à YSJ et à 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'est engagé à poursuivre les exercices simulés annuels en 2021.

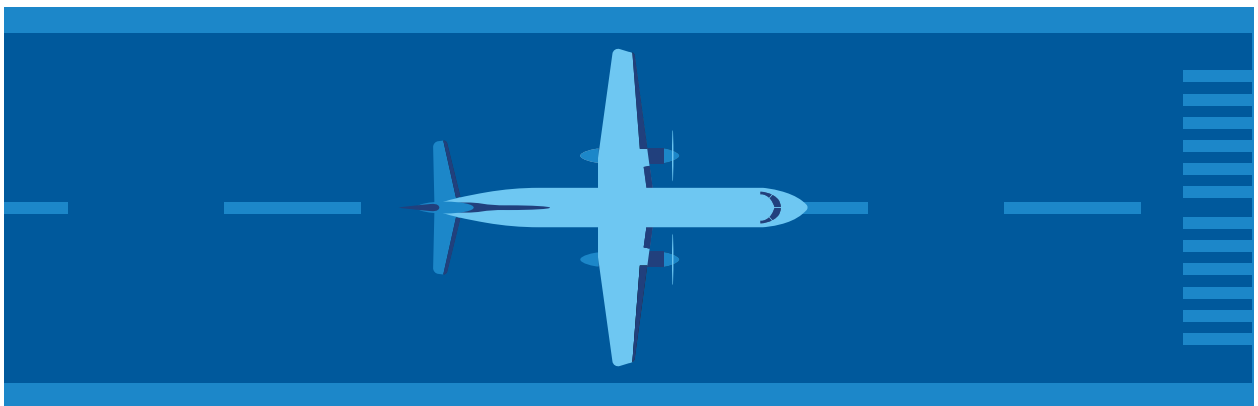
MOBILISATION COMMUNAUTAIRE

UNE PLATEFORME POUR LES ÉCHANGES AVEC LA COMMUNAUTÉ LOCALE

Le Comité consultatif communautaire de l'aéroport (CCCA) facilite un dialogue efficace entre l'aéroport et les parties intéressées de notre communauté susceptibles d'être touchées par les activités de l'Autorité aéroportuaire de Saint John.

La consultation publique annuelle du CCCA de l'aéroport a eu lieu en mai 2019. Les membres du comité ont échangé et discuté des questions liées aux activités courantes de l'Aéroport de Saint John et ses projets d'avenir. Ainsi la communauté locale dispose ainsi d'une tribune publique où exprimer ses préoccupations et être entendue directement de l'équipe de direction de l'aéroport.

En raison de la perturbation importante causée par la pandémie mondiale, les réunions du comité ont été suspendues en 2020. Les futures réunions se tiendront tous les deux ans, avec une première réunion virtuelle au deuxième trimestre de 2021, et seront représentatives de la communauté, en particulier les voyageurs parmi le public et les syndicats.



FAITS MARQUANTS EN 2020

L'OBJECTIF PRIMORDIAL DE L'AÉROPORT DE SAINT JOHN A ÉTÉ D'AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE DES PASSAGERS.

YSJ REÇOIT L'ACCRÉDITATION SANTÉ MONDIALE DE LA CIA

L'aéroport de Saint John est l'un des premiers aéroports du Nouveau-Brunswick à être reconnu à l'échelle mondiale par le Conseil international des aéroports (CIA) pour ses mesures de santé et de sécurité, mises en œuvre en réponse au COVID-19. De nombreux changements ont été mis en œuvre dans l'aérogare afin d'assurer la santé et la sécurité des passagers, des employés de l'aéroport et des locataires. Le public voyageur peut être assuré que l'aéroport de Saint John est au sommet de sa forme en matière de santé et de sécurité, maintenant et à l'avenir.

LES VOLS À TARIF MODIQUE DE FLAIR AIRLINES INTRODUITS À SAINT JOHN

Flair Airlines a choisi Saint John comme destination exclusive au Nouveau-Brunswick, marquant le début d'une nouvelle option à tarif modique qui permettra aux voyageurs d'agrément de Saint John de s'envoler vers plus d'endroits que jamais. Le vol inaugural de Flair Airlines de l'aéroport de Saint John (YSJ) à l'aéroport de Toronto Pearson (YYZ) était prévu pour le 25 juin 2020, mais a été reporté à 2021 en raison des restrictions de voyage liées au COVID-19.

L'YSJ EST LE PREMIER AÉROPORT AU CANADA À INSTALLER UN UPOD POUR LES VOYAGEURS D'AFFAIRES

L'aéroport de Saint John s'est associé à USTATION, une entreprise en démarrage du Canada atlantique, pour installer une station de travail mobile, appelée UPOD, dans l'aérogare, permettant aux voyageurs d'affaires de rester productifs lors de leurs déplacements. L'YSJ a été sélectionné comme le premier de trois sites pour tester le concept innovant UPOD.

COMMODITÉS AMÉLIORÉES

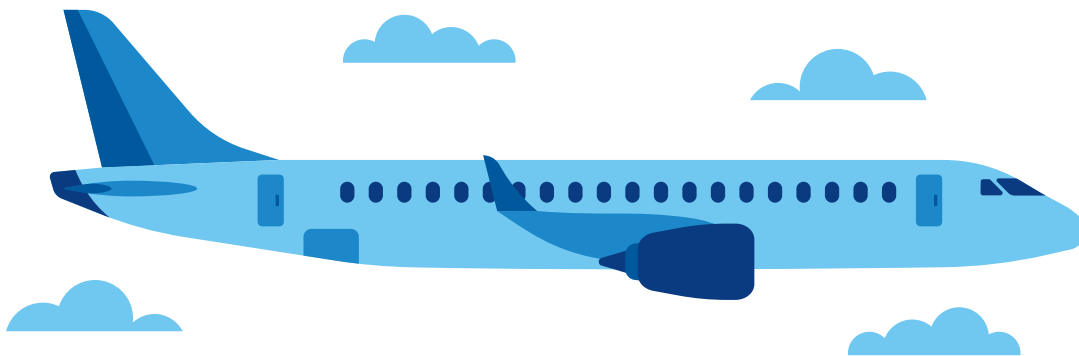
- Grâce aux rénovations apportées au marché et à la zone hors taxes à YSJ, les clients profitent d'une disposition plus accueillante et d'une meilleure expérience passagers, dont le service de breuvages alcoolisés et non alcoolisés, de collations et d'autres rafraîchissements dans la zone des portes d'embarquement, après avoir été soumis aux contrôles de sécurité.

STATIONNEMENT BONIFIÉ

- Le stationnement de longue durée est désormais plus commode aussi. L'YSJ offre maintenant la commodité du service de stationnement HotSpot dans les terrains de stationnement à long et à court terme.

ENTENTE QUINQUENNALE CONCLUE AVEC LE SYNDICAT

- Une convention collective a été conclue avec le Syndicat canadien des employés des transports (UCTE). L'entente avec la section locale 60615 garantit que les employés syndiqués de l'aéroport bénéficieront d'un nouveau régime de retraite progressif et des augmentations de salaire au cours des cinq prochaines années.



Plan d'affaires 2020 par rapport aux données réelles (EN MILLIERS)

	PLAN	DONNÉES RÉELLES	DIFFÉRENCE
Revenus	7 391	1 984	(5 407)
Dépenses	6 187	3 943	2 244
Dépenses en immobilisations	6 635	2 360	4 275

REVENUS :

En raison de la pandémie, il y a eu une baisse significative du trafic de passagers et du nombre de vols

DÉPENSES :

Les coûts d'exploitation ont été réduits en réponse à la baisse significative de revenus. La sûreté et la sécurité de l'aérodrome et du terminal restent la priorité ; les ajustements aux frais de ce genre sont limités.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS :

un camion-citerne commandé en 2019 a été reçu en 2020. Les dépenses de projets d'immobilisations ont été annulées ou reportées en raison de la pandémie de Covid-19

Prévisions du plan d'affaires 2021-2024 (EN MILLIERS)

	2021	2022	2023	2024	2025
Revenus <i>(note 1)</i>	1 475	3 680	5 941	6 937	9 263
Dépenses <i>(note 2)</i>	3 483	4 584	5 032	5 331	5 586
Dépenses en immobilisations <i>(note 3)</i>	545	1 622	2 025	2 375	1 497

1. Les revenus comprennent les frais d'exploitation et des installations pour passagers

2. Les dépenses comprennent les intérêts et n'incluent pas les éléments hors trésorerie de l'amortissement des immobilisations et de la subvention différée.

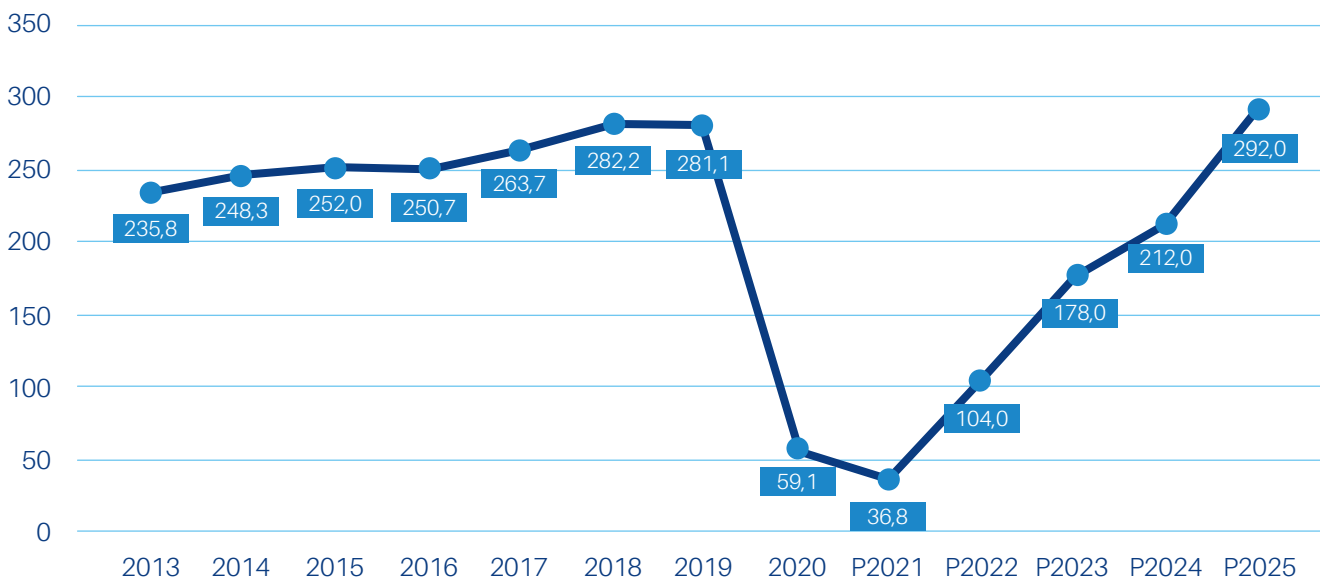
3. Les prévisions d'immobilisations comprennent la modernisation des centres de traitement de l'eau et des eaux usées, un nouveau véhicule d'urgence et de l'équipement lourd

Sommaire des dépenses d'investissement en 2020 [EN MILLIERS]

Camion d'incendie d'aéronefs	1 150
Modernisation de l'aérodrome	681
Systèmes et commandes CVC	59
Équipements et véhicules lourds	90
Système de recettes et de contrôle du stationnement	30
Améliorations du bâtiment de l'aérogare	193
Logiciels, systèmes et matériel informatique	71
Caméras de sécurité	43
Équipement	34
Autres articles (<10000 \$ chacun)	9
	<u>2 360</u>

Tous les contrats attribués en 2020 de plus de 120 000 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 ajustés par l'indice des prix à la consommation) ont été attribués sur la base d'un appel d'offres public.

Statistiques Passagers



Examen 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 2020, 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.

- Acquiert une compréhension du contrôle interne pertinent pour la vérification afin de concevoir des procédures d'audit adaptées aux circonstances, mais non 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, déterminer 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 avec les 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 que nous identifions au cours de notre vérification.

**Saint John, Nouveau-Brunswick
25 février 2021**

COMPTABLES AGRÉÉS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

AU 31 DÉCEMBRE 2020

ACTIF

À COURT TERME	2020	2019
Espèces	3 462 118 \$	3 205 117 \$
Débiteurs (note 6)	75 273	510 218
Financement gouvernemental à recevoir	418 332	3 111 144
Taxe de vente harmonisée recouvrable	17 791	584 651
Inventaire des pièces (note 6)	113 205	111 330
Frais payés d'avance	102 687	418 641
	<u>4 189 406</u>	<u>7 941 101</u>
ACTIF CONSTITUÉ AU TITRE DU RÉGIME DE PENSION À PRESTATIONS DÉTERMINÉES (note 8)	1 351 000	1 638 000
INVESTISSEMENTS AFFECTÉS AU REMPLACEMENT DES IMMOBILISATIONS	1 550 123	1 531 166
IMMOBILISATIONS (notes 4, 6)	26 444 759	26 659 316
	<u>33 535 288 \$</u>	<u>37 769 583 \$</u>

PASSIF

À COURT TERME	2020	2019
Comptes créditeurs et charges à payer	502 047 \$	1 358 050 \$
Revenus reportés	29 682	10 351
Portion de la dette à long terme échéant à court terme (note 6)	438 074	264 000
	<u>969 803</u>	<u>1 632 401</u>
PROVISION POUR PRESTATIONS DE RETRAITE (note 8)	53 326	79 255
CONTRIBUTIONS DIFFÉRÉES AUX AMÉLIORATIONS DU CAPITAL AÉROPORTUAIRE (note 5)	12 254 057	12 646 542
DETTE À LONG TERME (note 6)	9 278 663	8 684 720

ACTIF NET

SANS RESTRICTION	9 429 316	13 195 499
AFFECTATIONS D'ORIGINE INTERNE - FONDS DE RÉSERVE DE REMPLACEMENT	1 550 123	1 531 166
	<u>10 979 439</u>	<u>14 726 665</u>
	<u>33 535 288 \$</u>	<u>37 769 583 \$</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 2020

	SANS RESTRICTION	FONDS DE RÉSERVE DE REPLACEMENT	TOTAL 2020	TOTAL 2019
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	13 195 499 \$	1 531 166 \$	14 726 665 \$	14 096 143 \$
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES REVENUS SUR LES DÉPENSES	(3 413 183)	18 957	(3 394 226)	268 522
AVANTAGES SOCIAUX FUTURS AUTRES ÉLÉMENTS DE RÉÉVALUATION (<i>note 8</i>)	(353 000)	-	(353 000)	362 000
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	<u>9 429 316 \$</u>	<u>1 550 123 \$</u>	<u>10 979 439 \$</u>	<u>14 726 665 \$</u>

ÉTAT DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2020

REVENUS (NOTE 12)	2020	2019
Redevances d'atterrissage et frais aéroportuaires	560 169 \$	1 666 832 \$
Location de terrains et bureaux	290 145	319 069
Stationnement des véhicules	226 804	955 516
Concessions	181 264	651 023
Produits d'intérêt	51 879	21 801
Services aéroportuaires	22 321	78 799
Autre	4 300	4 300
Gain sur cession d'immobilisations	522	-
	1 337 404	3 697 340
Frais d'installation payés par les passagers (note 10)	646 656	3 279 944
	1 984 060	6 977 284

DÉPENSES		
Salaires et avantages sociaux	2 203 149	2 632 872
Général et administratif (note 9)	686 146	863 704
Bâtiment et terrain	645 141	959 021
Marketing	419 216	763 602
Services d'intervention d'urgence	273 917	471 055
Consultant	81 345	63 653
	4 308 914	5 753 907
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES REVENUS SUR LES DÉPENSES D'EXPLOITATION	(2 324 854)	1 223 377
SUBVENTIONS SALARIALES D'URGENCE CANADIENNES	685 451	-
INTÉRÊT SUR LA DETTE À LONG TERME	(319 260)	-
DÉPENSES D'AMORTISSEMENT NETTES (note 11)	(1 520 520)	(1 081 249)
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES REVENUS SUR LES DÉPENSES AVANT REVENU DE RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉTERMINÉES	(3 479 183)	142 128
REVENUS TIRÉS DU RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉTERMINÉES (note 8)	66 000	81 000
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES REVENUS SUR LES DÉPENSES	<u>(3 413 183) \$</u>	<u>223 128 \$</u>

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2020

PROVENANCE DE L'ENCAISSE (UTILISATION)	2020	2019
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Excédent (insuffisance) des revenus sur les dépenses	(3 413 183) \$	223 128 \$
ÉLÉMENTS HORS CAISSE		
Amortissement des immobilisations	2 574 816	1 460 693
Gain sur cession d'immobilisations	(522)	-
Régime de retraite à prestations déterminées	(66 000)	(81 000)
Diminution des contributions pour prestations de retraite	(25 929)	(9)
Amortissement des apports reportés	(1 054 296)	(379 444)
Amortissement des frais de financement reportés	22 486	-
	(1 962 628)	1 223 368
VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT HORS CAISSE		
Comptes débiteurs	434 945	(154 222)
Financement gouvernemental à recevoir	2 692 812	(2 412 274)
Taxe de vente harmonisée recouvrable	566 860	(451 539)
Inventaire des pièces	(1 875)	18 338
Charges payées d'avance	315 954	64 449
Comptes créditeurs et charges à payer	(856 003)	(265 933)
Revenus reportés	19 331	(64 686)
	1 209 396	(2 042 499)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Achat d'immobilisations	(2 360 259)	(18,642,398)
Produits de la cession d'immobilisations	522	-
Apports reçus pour l'amélioration des immobilisations aéroportuaires	661 811	11 607 149
Fonds à affectation déterminée utilisés pour l'achat d'immobilisations	-	1 685 000
	(1 697 926)	(5 350 249)
ACTIVITÉ DE FINANCEMENT		
Produit net de la dette à long terme	1 149 883	8 948 720
Remboursement de la dette à long terme	(404 352)	-
	745 531	8 948 720
AUGMENTATION DE L'ENCAISSE	257 001	1 555 972
ENCAISSE EN DÉBUT D'EXERCICE	3 205 117	1 649 145
ENCAISSE À LA CLÔTURE DE L'EXERCICE	<u>3 462 118 \$</u>	<u>3 205 117 \$</u>
RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES SUR L'ENCAISSE		
Intérêts perçus	<u>70 836 \$</u>	<u>67 195 \$</u>
Intérêts versés	=	<u>61 241 \$</u>

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

AU 31 DÉCEMBRE 2020

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 en tant qu'entité sans capital-actions et sans but lucratif.

Le 1^{er} 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 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. 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 placement garanti, des fonds communs de placement et des liquidités, et il est comptabilisé à sa valeur initiale plus les intérêts ce qui se rapproche de la valeur marchande. Au 31 décembre 2020, la valeur marchande du fonds était de 1 550 123 \$ (1 531 166 \$ en 2019). Au cours de l'année, aucun montant (1 685 000 \$ en 2019) 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%
Machines 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.

APPORTS REPORTÉS POUR L'AMÉLIORATION DES IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES

Conformément aux modalités du bail foncier, la Société a reçu du gouvernement du Canada une subvention en capital de 6,3 millions de dollars au cours de la période terminée le 31 décembre 1999. Ces fonds, et tous les intérêts courus, ont été dépensés pour des projets d'immobilisations en matière de sûreté et de sécurité des aéroports. La subvention différée est amortie de l'excédent (insuffisance) des revenus sur les dépenses de la même manière que les immobilisations acquises avec les fonds.

La Société a reçu des contributions de Transport Canada et de la Société de développement régional pour financer

des travaux d'infrastructure des pistes. Ces fonds seront comptabilisés quand les dépenses admissibles connexes seront engagées. Les apports reportés seront amortis dans les excédents des revenus sur les dépenses, selon la même méthode que celle des immobilisations acquises avec les fonds.

COMPTABILISATION DES PRODUITS

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

La Société suit la méthode du report pour comptabiliser les apports. Les contributions liées à l'achat d'immobilisations sont reportées et amorties dans les revenus de la même manière que l'amortissement des immobilisations connexes.

POLITIQUE RELATIVE AUX INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers sont comptabilisés à leur 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 présentés à la juste valeur, les gains et les pertes non réalisés étant présentés en excédent (insuffisance) des produits sur les 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 liés à 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. Les objectifs de la société en concluant une relation de couverture sont 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 contenues 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 2020.

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 2019, 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 pour gérer le risque de taux d'intérêt variable sur la dette à long terme.

4. IMMOBILISATIONS

	2020		2019	
	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE	VALEUR NETTE
Améliorations locatives				
Bâtiments	8 343 243 \$	5 913 400 \$	2 429 843 \$	2 718 573 \$
Pistes, routes et terrains	29 757 128	8 459 670	21 297 458	22 309 741
Véhicules	4 360 615	2 683 602	1 677 013	625 570
Machines et équipements	2 241 290	1 330 051	911 239	903 496
Systèmes et logiciels	311 535	202 298	109 237	71 853
Meubles et agencements	106 406	86 437	19 969	30 083
	<u>45 120 217 \$</u>	<u>18 675 458 \$</u>	<u>26 444 759 \$</u>	<u>26 659 316 \$</u>

5. APPORTS REPORTÉS POUR L'AMÉLIORATIONS DES IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES

	2020	2019
Solde en début d'exercice	12 646 542 \$	1 418 837 \$
Contributions au cours de l'exercice	661 811	11 607 149
Amorti au cours de l'exercice	(1 054 296)	(379 444)
Solde à la fin de l'exercice	<u>12 254 057 \$</u>	<u>12 646 542 \$</u>

6. DETTE À LONG TERME

	2020	2019
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 au moyen 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.	8 709 000 \$	9 000 000 \$
Prêt de la Banque de Montréal portant intérêt au taux préférentiel moins 1% par année, remboursable par mensualités de 9173 \$ plus intérêts, venant à échéance le 31 mai 2030.	1 036 531	-
	9 745 531	9 000 000
Moins les frais de financement et de transaction	28 794	51 280
	9 716 737	8 948 720
Moins les versements inclus dans le passif à court terme	438 074	264 000
	<u>9 278 663 \$</u>	<u>8 684 720 \$</u>

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

2021	438 074 \$
2022	449 074
2023	461 074
2024	474 074
2025	486 074

Au cours de l'exercice, il n'y a eu aucun montant d'intérêt capitalisé (2019 - 60051 \$) lié à la dette à long terme acquise pour financer les immobilisations en cours de développement.

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

- Un prêt de 3 963 469 \$ 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 1 063 641 \$ (néant en 2019).

7. INSTRUMENTS DÉRIVÉS

Le swap de taux d'intérêt a un montant notionnel amortissable de 8 709 000 \$ (9 000 000 \$ en 2019) avec une date de résiliation le 31 décembre 2039. Aux termes du swap, la Société paie mensuellement un taux fixe d'intérêt de 3,47% et reçoit des taux des acceptations bancaires au taux d'offre mensuel des concessionnaires canadiens (CDOR). Au 31 décembre 2020, le swap de taux d'intérêt était évalué à (1 294 400 \$) (2019 - nul \$).

	2020	2019
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%
Taux d'actualisation	4,50%	4,50%

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 1^{er} janvier 2020. L'évaluation a été effectuée à l'aide de la méthode des unités de crédit projetées pour déterminer la cotisation minimale de l'employeur en vertu de la Loi sur les normes de prestation de pension et la cotisation maximale déductible selon la Loi de l'impôt sur le revenu du Canada. Selon les recommandations de l'actuaire du régime, les cotisations de l'employeur pour l'année ont été fixées à 16,20% (2019 - 16,10%) des gains des employés plus une cotisation spéciale additionnelle de 467 \$ par mois (2019 - 2268 \$). Ces exigences de cotisation resteront en vigueur jusqu'à la prochaine évaluation actuarielle prévue le 1^{er} janvier 2021.

8. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

	2020	2019
Actif au titre des prestations constituées pour le régime de pension à prestations déterminées	1 351 000 \$	1 638 000 \$
Provision pour prestations de retraite	53 326 \$	79 255 \$

RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉTERMINÉES

Le 1^{er} 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 :

	2020	2019
Juste valeur marchande des actifs du régime	5 581 000 \$	5 219 000 \$
Obligation au titre des prestations constituées	3 550 000	3 581 000
	2 031 000	1 638 000
Indemnité de valorisation	(680 000)	-
Actif au titre des prestations constituées	<u>1 351 000 \$</u>	<u>1 638 000 \$</u>

	2020	2019
Actif au titre des prestations constituées - début d'année	1 638 000 \$	1 195 000 \$
Récupération nette de la pension pour l'année	39 000	15 000
Cotisations patronales	27 000	66 000
Autres éléments de réévaluation	(353 000)	362 000
Actif au titre des prestations constituées - fin d'année	<u>1 351 000 \$</u>	<u>1 638 000 \$</u>
Contributions des employés	3 000 \$	3 000 \$
Pensions et indemnités de cessation d'emploi versées	210 000 \$	205 000 \$

La valeur actualisée actuarielle des prestations accumulées pour l'exercice 2020 est basée sur une extrapolation fournie par les actuaires. Les actuaires estiment que les résultats financiers ne diffèrent 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 1^{er} 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 67 419 \$ (100 757 \$ en 2019) à ce plan.

RÉGIME DE RETRAITE DBPLUS

Le 1^{er} 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 collègues 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 22761 \$ (2019 - nul \$) 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 1^{er} juin 1999. Ce montant est limité à un maximum de trente semaines de paie. Des prestations de retraite ont été versées au cours de l'année 157 873 \$ (9 808 \$ en 2019).

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, la somme de 1588 \$ a été comptabilisée comme frais de loyer pour 2020, le gouvernement du Canada ayant renoncé aux paiements de loyer après l'éclosion de COVID-19 (2019 -22 530 \$).

b) Une évaluation environnementale du site 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 de base environnementale. Ce rapport visait à identifier l'étendue des substances dangereuses qui existaient en décembre 1998 et se prolongeait jusqu'à la date de transfert du 1^{er} juin 1999. L'article 37 du bail foncier de l'aéroport régira la responsabilité de tout travail de réparation, si nécessaire.

La responsabilité de toute responsabilité pouvant survenir à l'avenir relativement à l'existence d'une substance dangereuse provenant avant le transfert le 1^{er} 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. Au 31 décembre 2020, il n'y a aucune obligation liée à un problème environnemental.

c) La Société a conclu une entente avec Transport Canada et la Société de développement régional pour la modernisation des deux principales pistes de l'aéroport. Le projet s'étendra de 2018 à 2020, à un coût total budgétisé de 20 3760 00 \$. La contribution maximale approuvée par Transport Canada est de 10 134 500 \$ et celle de la Société de développement régional, de 4 000 000 \$. Les 6 241 500 \$ restants du coût budgétisé du projet doivent être financés par la Société. Au 31 décembre 2020, la Société avait occasionné des dépenses totales de 18 735 848 \$ (17 926 130 \$ en 2019) et avait des cotisations à recevoir de 289 735 \$ (3 111 144 \$ en 2019) liées à ce projet.

10. FRAIS D'INSTALLATION PAYÉS PAR LES PASSAGERS

	2020	2019
Frais d'installation perçus des passagers	680 690 \$	3 455 258 \$
Frais de gestion	(34 034)	(175 314)
Frais d'installation payés par les passagers	646 656 \$	3 279 944 \$

11. FRAIS D'AMORTISSEMENT NETS

	2020	2019
Amortissement des immobilisations	2 574 816 \$	1 460 693 \$
Amortissement des contributions différées (note 5)	(1 054 296)	(379 444)
	1 520 520 \$	1 081 249 \$

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 économiquement de ce client.



13. IMPACT DU COVID-19

Le 11 mars 2020, l'Organisation mondiale de la santé a qualifié l'épidémie d'une souche du nouveau coronavirus («COVID-19») de pandémie, qui a entraîné une série de mesures de santé publique et d'urgence mises en place par les gouvernements fédéral et provinciaux pour lutter contre la propagation du virus. Ces mesures comprennent des restrictions généralisées de voyage qui se traduisent par une réduction importante du nombre de passagers et de vols au cours de l'exercice 2020.

L'incidence sur les résultats financiers, les opérations et les flux de trésorerie de la Société a été importante et a entraîné une diminution des frais d'avions et d'autres revenus, ce qui a entraîné une perte d'exploitation de 3 413 183 \$ en 2020. La durée et l'impact des restrictions liées au recouvrement du COVID-19 des niveaux de service de vol et du nombre de passagers n'est pas certain pour le moment.

La Société a pris les mesures suivantes face à la crise sanitaire :

- Le maintien d'une trésorerie de 5 012 241 \$ et d'un actif net de 10 979 439 \$ pour financer les pertes d'exploitation potentielles futures;
- Le maintien de la disponibilité des facilités de crédit inutilisées jusqu'à un montant maximum autorisé de 5 063 469 \$ 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; et
- L'accès à un certain nombre de mesures annoncées par les gouvernements fédéral et provincial pour soutenir les organisations dans le cadre du Plan d'intervention économique COVID-19 du Canada, y compris la subvention salariale d'urgence du Canada et elle fait des soumissions d'autres programmes de soutien du gouvernement.

La direction de la Société a préparé des prévisions financières à long terme et a déterminé que les mesures prises sont suffisantes pour atténuer les répercussions financières de la pandémie.

DONNÉES CONCERNANT LA RÉMUNÉRATION

DIRIGEANTS

Mark Bettle	Président	12 200 \$
Larry Hachey	Ancien président	9 075 \$
Susan Harley	Vice-présidente	9 100 \$
Shilo Boucher	Trésorière	5 625 \$
Susan Layton	Secrétaire	7 375 \$

ADMINISTRATEURS

Andrew MacGillvray	Président – Services aériens	5 975 \$
Kevin Scott	Président - RH Administrateur	5 675 \$
John Wheatley	Administrateur	5 475 \$
Paulette Hicks	Administratrice	5 475 \$
Karen Chantler	Administratrice	4 125 \$
Nancy Creamer-Ervin	Administratrice	4 875 \$
Dwayne Stoddart	Administrateur	3 975 \$
Charles Hickey	Administrateur	4 275 \$
Peter Gaulton	Administrateur	825 \$
<small>(siège sur le conseil depuis le 28 octobre 2020)</small>		
Andrew Green	Administrateur	2 100 \$
<small>(Mandat terminé le 30 juin 2020)</small>		

Le conseil d'administration a choisi de réduire la rémunération en 2020 en reconnaissance des impacts financiers de la pandémie mondiale.

Rémunération des cadres

L'échelle salariale du président et chef de la direction en 2020 se situait entre 200 000 \$ et 250 000 \$

La rémunération totale versée à l'équipe de direction au cours de 2020 se chiffre à 667 000 \$

Conformité / Non-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 de locataires de l'aéroport n'a été signalé.

Une note portant sur le respect et / ou le non-respect par l'Autorité des principes de conflit d'intérêts (paragraphe 9 des principes de responsabilité publique ou section 6.12 du règlement général de fonctionnement)



ÉQUIPE DIRIGEANTE :

PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

Derrick Stanford
dstanford@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

Jacques Fournier
jfournier@sjairport.ca

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 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

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

La nouvelle version de notre appli FlySJ vous permet de réserver facilement un taxi vers ou en provenance de 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, et tout cela au même endroit. 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.

AIRPORT HEALTH ACCREDITATION CIA

L'Airport Health Accreditation décerné par la CIA est basé sur des lignes directrices dont 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.

Nous continuerons de travailler fort pour rassurer le public voyageur sur le fait que nous faisons tout pour que notre aéroport soit au sommet de sa forme en matière de santé et de sécurité, maintenant et à l'avenir.



Aéroport de Saint John Inc.

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

