



Aéroport de
SAINT JOHN
Airport

YSJ 2019

RAPPORT ANNUEL 2019 DE L'AÉROPORT DE SAINT JOHN





À PROPOS DE L'AÉROPORT

Saint John Airport Inc. est une société communautaire sans but lucratif qui répond aux besoins 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 90 millions de dollars et la création directe et indirecte de plus de 650 emplois.

Saint John Airport réinvestit tous les bénéfices dans l'aéroport et les communautés locales.



NOTRE VISION

Être l'aéroport de préférence au Nouveau-Brunswick.

NOTRE MISSION

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

NOS VALEURS

Nos valeurs fondamentales servent de repères à toutes nos activités.



SÉCURITÉ

La sûreté et la sécurité constituent pour nous une priorité absolue.



NORMES

Respecter ou dépasser toutes les normes environnementales et réglementaires.



SERVICE

S'efforcer de dépasser les attentes des passagers.



NOUVEAU-BRUNSWICK

Être un participant actif de la dynamique collectivité du Grand Saint John et un véritable portail vers la croissance économique du Nouveau-Brunswick.

STRATÉGIES PRINCIPALES

Les quatre piliers de la croissance

Ces quatre objectifs doivent être atteints afin de réaliser la mission et la vision de l'aéroport.

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 SOURCE DE REVENUS

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

3

FAVORISER LE SENTIMENT D'APPARTENANCE COMMUNAUTAIRE

- Améliorer l'expérience des passagers
- Accroître les retombées sociales, environnementales et économiques dans la région
- Accroître la mobilisation communautaire

4

AMÉLIORER 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
- Mesurer l'expérience des passagers
- Accroître la sécurité, la cybersécurité et la conformité

MESSAGE DU CHEF DE LA DIRECTION

Votre aéroport s'emploie sans relâche à améliorer l'expérience de ses passagers.

Cette année, nous avons manifesté cet engagement par des dépenses en immobilisation, le renforcement des mesures de sécurité et de protection ainsi que des mesures pour faire face au changement climatique et une plus grande mobilisation communautaire. Ensemble, ces mesures ont permis à YSJ de conserver, pour l'exercice, le même nombre de passagers en dépit d'une année tumultueuse pour l'industrie de l'avion, qui a connu un ralentissement lié aux conditions économiques mondiales, et d'un changement dans la capacité des aéronefs, après que la flotte de Boeing 737 MAX s'est trouvée clouée au sol.

L'aéroport de Saint John a été en chantier durant une grande partie de l'année 2019. Nous avons effectué des investissements importants – totalisant 20,4 millions de dollars – pour transformer et moderniser complètement les deux pistes, les voies de circulation et l'aire de trafic de l'aéroport. YSJ est également **devenu le premier aéroport canadien de sa taille à posséder des RESA (aires de sécurité d'extrémité de piste), qui réduisent le risque de dommages aux appareils en cas d'atterrissage trop court, trop long, ou de sortie de piste. Il a par ailleurs été le troisième aéroport au Canada atlantique à se doter de feux d'axe de piste sur sa piste principale, améliorant ainsi l'accessibilité pour les aéronefs.** Grâce à ce grand projet d'immobilisation, YSJ satisfait désormais aux plus récentes normes en matière de sécurité et de technologies – ce qui facilite la navigation pour les pilotes tout en réduisant les annulations de vols et les retards. **L'aéroport de Saint John possède maintenant l'un des terrains d'aviation les plus sécuritaires au Canada.** J'aimerais remercier notre communauté locale et tous les passagers de leur patience durant les travaux.

La sûreté et la sécurité constituent pour nous une priorité absolue; il a donc été gratifiant de voir nos efforts reconnus lors de la **présentation du projet d'identification numérique biométrique de Saint John Airport, visant à accroître la sécurité dans les aéroports, au troisième Symposium annuel sur la sûreté de l'aviation**, à Montréal. C'est formidable qu'un petit aéroport et qu'une jeune entreprise de technologie du Canada atlantique puissent être les premiers à créer un outil de sécurité de pointe qui va au-delà des niveaux de sécurité que l'on trouve dans les plus grands aéroports du monde.

Notre engagement à l'égard de pratiques commerciales écologiques et responsables s'est aussi trouvé reconnu lorsque **l'aéroport de Saint John a bénéficié d'un investissement de 205 000 \$ dans le cadre du Programme de l'évaluation des risques liés aux ressources de transport de Transports Canada.** Cet investissement fédéral tient compte du risque



que représente le changement climatique, et permettra à YSJ de mener, en 2020, une évaluation d'impact des changements climatiques extrêmes, évitant ainsi d'éventuels effets néfastes sur son infrastructure, sa productivité et son économie dans le futur. L'aéroport de Saint John a été le premier aéroport au Canada à profiter de ce fonds nouvellement créé.

Nous nous efforçons continuellement d'améliorer l'expérience des passagers. En 2019, en plus de la modernisation complète de notre terrain d'aviation, nous avons apporté d'autres améliorations, comme le lancement d'une nouvelle version de notre **application mobile FlySJ**, avec de nouvelles fonctionnalités comme la possibilité de réserver facilement un taxi à destination de l'aéroport ou en provenance de ce dernier. L'amélioration de la communication avec nos passagers et la communauté locale est importante pour nous, c'est pourquoi nous avons également lancé le nouveau **bulletin électronique trimestriel Dépêches de YSJ**, un excellent moyen de demeurer informé par rapport à nos plans, à nos priorités et à nos progrès.

Pour améliorer l'expérience des passagers, il faut impérativement solliciter la rétroaction des clients. En 2019, nous avons fait l'installation au terminal de **kiosques FEEDBACK NOW**, qui nous permettent de recevoir les commentaires des passagers en temps réel. Les kiosques avisent le personnel de l'aéroport du mécontentement des clients, de sorte que nous puissions enquêter et régler rapidement le problème. Nous avons aussi lancé notre premier **sondage auprès des parties intéressées** pour obtenir la rétroaction de membres de la communauté locale et de voyageurs. Des 375 personnes y ayant répondu, la vaste majorité a décrit YSJ comme un aéroport « pratique », « concurrentiel » et « fiable » qui répond à ses besoins en matière de voyages.

Je remercie notre conseil d'administration, notre équipe de direction, notre personnel et notre communauté pour leur soutien continu tandis que nous nous efforçons de créer, au cours de la prochaine année, un aéroport encore meilleur.

Derrick Stanford
Président et chef de la direction
Aéroport de Saint John

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le projet de modernisation du terrain d'aviation est le plus important projet d'immobilisations de l'histoire de YSJ.

Cette entreprise majeure pour notre équipe de direction et nos partenaires s'est étalée sur 18 mois. Nous avons maintenant l'un des terrains d'aviation les plus modernes et les plus sûrs de tout le Canada. Ce projet n'aurait été possible sans un investissement de 10 millions de dollars de Transports Canada et un investissement de 4 millions de dollars du gouvernement du Nouveau-Brunswick, combinés à une contribution de plus de 6 millions de dollars de Saint John Airport, pour un coût de projet total de 20,4 millions de dollars.

Ces améliorations essentielles nous ont permis d'améliorer la navigation, la visibilité et la capacité d'atterrissage pour les pilotes. Dérouter un avion coûte cher; il est donc désormais plus attirant pour nos transporteurs aériens partenaires – et partenaires futurs! – de décoller de YSJ ou d'y atterrir.

La croissance de notre aéroport profite à Saint John de même qu'à tout le sud du Nouveau-Brunswick. Lorsque cela s'avérait possible, nous avons eu recours à des entreprises locales, et nous sommes heureux d'annoncer que le **projet de modernisation du terrain d'aviation à lui seul a rapporté 21 millions de dollars de plus en retombées économiques à la région de Saint John.** Au nom de notre conseil d'administration, j'aimerais remercier toutes les personnes ayant participé pour leur travail acharné et pour avoir mené à bien ce grand projet d'immobilisation **à temps, dans le respect du budget établi.** J'aimerais aussi remercier nos passagers de leur patience et de leur soutien.

L'aéroport de Saint John est déterminé à contribuer à la préservation de l'environnement, tant à l'échelle locale que mondiale. En 2019, nous avons officiellement entrepris de réduire l'empreinte carbone de YSJ. **Nous avons obtenu la certification de niveau 1 d'Airport Carbon Accreditation (ACA)**, un programme mondial de gestion du carbone à participation volontaire pour les aéroports qui évalue et reconnaît les efforts déployés par ceux-ci pour gérer et réduire leurs émissions de CO₂.



Cette dernière année entrera dans l'histoire comme une année particulièrement difficile pour l'industrie du transport aérien, mais nous sommes heureux de pouvoir annoncer que nos activités sont demeurées stables. Notre équipe de direction continue de travailler diligemment à élargir le service aérien et à diversifier les itinéraires. Attirer de nouveaux transporteurs à n'importe quel aéroport exige du temps, mais YSJ a déjà fait une première annonce en ce sens en 2020, et entend bien réitérer.

Nous avons, cette année, accueilli Nancy Creamer Ervin au sein de notre conseil d'administration assidu et polyvalent. J'ai eu l'honneur de travailler avec ce formidable groupe de chefs de file de la communauté en tant que membre du conseil pendant six ans, et en tant que président les deux derniers. J'aimerais profiter de l'occasion pour souligner que je quitterai, le 30 juin 2020, mon poste de président du conseil. J'ai trouvé très enrichissant d'observer la croissance transformatrice et l'amélioration qu'a connues notre aéroport ces dernières années. Je voudrais remercier le conseil d'administration et la direction de YSJ pour tout le soutien. Le projet de modernisation du terrain d'aviation étant maintenant achevé, l'aéroport est prêt à poursuivre sa croissance pour les 20 prochaines années. Nous entendons notamment diversifier nos transporteurs et nos itinéraires aériens, améliorer l'expérience de nos passagers et en accroître le nombre.

N'hésitez pas à joindre tout membre de notre conseil d'administration pour lui faire part de vos préoccupations ou de vos idées dans une perspective d'amélioration de l'aéroport de Saint John. Cet aéroport, c'est avant tout le vôtre – nous vous remercions de votre soutien continu.

Larry Hachey
Président du conseil d'administration

GOVERNANCE D'ENTREPRISE

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION EN DÉCEMBRE 2019

Président : Larry Hachey

Nommé par : Saint John Airport Inc.

Vice-président : Mark Bettle

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

Trésorière : Susan Harley

Nommée par : Transports Canada

Secrétaire : Susan Layton

Nommée par : Saint John Airport Inc.

Andrew MacGillivray

Nommé par : Saint John Airport Inc.

Kevin Scott

Nommé par : la Ville de Saint John

Dwayne Stoddart

Nommé par : Saint John Airport Inc.

Charles Hickey

Nommé par : le Conseil du travail de Saint John et du district

Paulette Hicks

Nommée par : la Ville de Saint John

Karen Chantler

Nommée par : la Commission de services régionaux 8

John Wheatley

Nommé par : Développement Économique Grand Saint John

Shilo Boucher, CPA, CA, ICD.D

Nommé par : la Commission des services régionaux de Fundy

Andrew Green, CPA (Vt.)

Nommé par : le gouvernement du Nouveau-Brunswick – ministère des Transports

Nancy Creamer Ervin

Nommée par : Transports Canada

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DE L'ÉQUIPE DE DIRECTION :

De gauche à droite : Paulette Hicks, Susan Harley, Derrick Stanford, Brian Wiggins, Jacques Fournier, Andrew MacGillivray, Mark Bettle, Shilo Boucher, Charles Hickey, John Wheatley, Nancy Creamer Ervin, Kevin Scott, Greg Hierlihy, Cindy Thorn, Dwayne Stoddart, Larry Hachey

Absents de la photo : Susan Layton, Andrew Green, Karen Chantler



COMITÉS RELEVANT DU CONSEIL

COMITÉ DES FINANCES, DE L'AUDIT ET DES INVESTISSEMENTS PRÉSIDENTE-SUSAN HARLEY

Un comité de trois administrateurs et la haute direction se réunissent régulièrement afin d'examiner les activités opérationnelles, financières et générales, le plan d'affaires annuel, le plan d'immobilisations et le budget financier, et de formuler des recommandations à l'intention du conseil.

Les auditeurs de la société passent en revue l'audit annuel des états financiers, avant que le conseil en soit saisi pour approbation. Le comité des finances, de la vérification et de l'investissement 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 la haute direction se réunissent 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 de nouveaux membres du conseil d'administration et l'orientation de la société. 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 DU SERVICE AÉRIEN PRÉSIDENT-ANDREW MACGILLIVRAY

Un comité de six administrateurs et la haute direction se réunissent au besoin pour définir les priorités en matière de services aériens et élaborer des stratégies destinées à attirer des compagnies aériennes. Les membres du comité s'efforcent également d'obtenir l'appui de la communauté pour les activités visant à attirer des compagnies aériennes. De plus, ils sollicitent des avis d'experts afin de présenter des services aériens à d'éventuels partenaires pour 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

Un 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 des taux du régime d'avantages sociaux pour les gestionnaires ainsi que les plans de recrutement et de modification des niveaux de dotation du personnel, et soumettre ses recommandations au conseil.

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 d'administration des pensions afin de formuler des recommandations au conseil concernant la conception du régime de pension et d'autres questions liées aux pensions, qui relèvent du conseil.

COMITÉ DE DIRECTION PRÉSIDENT-LARRY HACHEY

Un comité constitué de six administrateurs se réunit entre les réunions ordinaires du conseil d'administration pour traiter de questions portant sur la conduite des affaires et des activités de la société, de la manière jugée la plus favorable à ses intérêts.

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 de 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, comme des plans de croissance, des changements de trajectoires de vol ou des questions de bruits – 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. Nous avons pour objectif premier 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.

Nous disposons de politiques en matière de sûreté, de sécurité et d'environnement pour rappeler à chaque employé de l'Autorité aéroportuaire que chacun de nous est responsable de signaler les dangers et de chercher des moyens d'améliorer nos programmes et nos méthodes.

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 menacent 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 durable sur le plan de l'environnement.

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 de YSG patrouille autour de l'aérodrome tout au long de l'année et utilise différentes méthodes (pyrotechnie, sirènes et trappage, notamment) pour effrayer et disperser les animaux nuisibles. Elle utilise des outils proactifs (p. ex. un système de dissuasion des oiseaux) et intègre des systèmes caméra-moniteur pour permettre d'observer la faune dans les zones boisées. Ces méthodes augmentent l'efficacité de la gestion de la faune. En 2019, les rapports sur la faune sont demeurés stables par rapport à l'année précédente.

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 d'une 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 installations 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 de zéro échantillon d'eau contenant une concentration de glycol supérieure au niveau de 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

En 2018, nous avons consacré 4 803 heures à la formation du personnel de l'autorité aéroportuaire, soit le double du nombre de heures effectuées en 2017.

SANTÉ ET SÉCURITÉ

Notre Comité mixte de santé et sécurité au travail est constitué d'un nombre égal 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 sont intégrés. Nous avons pour objectif d'atteindre un milieu de travail complètement exempt de pratiques dangereuses.

En 2018, nous avons élaboré et mis en œuvre un programme sur la violence en milieu de travail et formé tous les employés de l'administration aéroportuaire et les commissionnaires.

BLESSURES ENTRAÎNANT UN ARRÊT DE TRAVAIL

Nous mesurons 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. En 2018, nous n'avons enregistré aucune blessure avec perte de temps, une baisse par rapport à une blessure de ce type en 2017.

PROCÉDURES D'INTERVENTION D'URGENCE: EXERCICES RÉELS ET DE SIMULATION

La sûreté et la sécurité sont nos priorités, et il est essentiel d'être prêt en cas d'urgence réelle. Ainsi, chaque année, nous organisons des exercices à petite et moyenne échelle pour évaluer le plan d'urgence de l'aéroport et notre capacité à coordonner rapidement nos mesures avec les équipes d'intervention d'urgence externes. Tous les ans, nous effectuons des exercices de simulation dans trois catégories: sécurité, sûreté et environnement. Nous organisons également, tous les deux ans, un exercice réel de sécurité à grande échelle et tous les quatre ans, un exercice réel de sûreté à grande échelle. Ces exercices constituent une précieuse formation en intervention d'urgence et permettent à l'aéroport de Saint John et aux organismes répondants de tester l'interopérabilité. Tous mettent en évidence les procédures qui fonctionnent bien et permettent de cerner les aspects à améliorer. En 2019, nous avons effectué des simulations de sécurité et de sûreté à grande échelle avec nos organismes répondants et partenaires. Tous ces exercices mettent en évidence les procédures qui fonctionnent bien et cernent les aspects qui nécessitent des améliorations.



LES RÉPERCUSSIONS DE NOTRE ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE

FIER COMMANDITAIRE COMMUNAUTAIRE

En 2019, nous avons eu le plaisir de parrainer plusieurs grands organismes, événements et activités communautaires, y compris :

- Jeunes entreprises du Nouveau-Brunswick
- Hospice Greater Saint John
- Boy and Girls Club of Saint John
- Kiwanis Charities of Saint John
- Imperial Theatre
- Port Days
- Saint John Region Chamber
- Festival de l'apprentissage interactif Amazeatorium
- Développement économique Grand Saint John
- Rotary Club of Saint John
- Saint John Riptide
- Saint John Sea Dogs
- Prix d'excellence en exportation d'Opportunités Nouveau-Brunswick
- Marathon by the Sea
- Conseil économique des provinces de l'Atlantique



UNE TRIBUNE POUR ÉCHANGER AVEC NOTRE COMMUNAUTÉ LOCALE

Le comité consultatif communautaire de l'aéroport (CCCA) permet 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 échangent et discutent des questions liées aux activités courantes de l'aéroport de Saint John et à ses projets d'avenir.

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.

Les prochaines réunions auront lieu deux fois l'an et seront représentatives de la communauté, plus particulièrement des voyageurs et des groupes syndicaux organisés.

L'ART À L'AÉROPORT

Nous avons une fois de plus eu le plaisir de souligner le travail de nos artistes locaux grâce à notre série « L'art à l'aéroport » en 2019. Les œuvres d'artistes locaux réputés sont exposées pour rendre l'atmosphère encore plus accueillante pour nos passagers. Exposées au rez-de-chaussée de l'aérogare, les œuvres comprennent des tableaux, des vitrines de bijoux, de la céramique et des techniques mixtes ainsi qu'un mur d'accueil de photographies locales. On effectue régulièrement une rotation des œuvres exposées pour permettre aux passagers et aux visiteurs d'en découvrir de nouvelles. Depuis ses débuts, l'aéroport a exposé les œuvres de plus de 80 artistes.

ARTISTES EXPOSANTS EN 2019 :

Dale Cook	Margaret Obermeier
Darlene Keffer	Melanie Craig Hansford
Elena Zamyatina	Phil Savage
Fabiola Martinez	Ralph Simpson
Izabell Fagan	Rob Roy
Larry Fagan	Brian Comeau
Larry Stewart	Wendy Johnston
Liane Thibodeau	



FAITS SAILLANTS DE 2019

SAINT JOHN A MAINTENANT L'UN DES TERRAINS D'AVIATION
LES PLUS MODERNES ET SÛRS DE TOUT LE CANADA.

LE PROJET DE MODERNISATION DU TERRAIN D'AVIATION



Remise en état et modernisation complètes du terrain d'aviation de YSJ



D'une durée de 18 mois du début à la fin



Investissement majeur d'un coût de projet total de 20,4 millions de dollars



Achevé dans les temps et dans le respect du budget

NOUS AVONS TOUT AMÉLIORÉ

- Fraisage et réasphaltage de toutes les pistes
- Remplacement de tous les éclairages périphériques par des éclairages à DEL écoénergétiques de haute intensité
- Installation de feux d'axe à DEL sur la piste principale
- Diminution de la largeur des pistes, de 200 pi à la norme de l'industrie de 150 pi
- Allongement de 200 pi de la piste principale
- Retraçage de toutes les lignes
- Installation de RESA (aires de sécurité d'extrémité de piste)
- Nouveau drainage amélioré
- Nouveaux équipements et instruments de NAV Canada
- Retrait de pierre à proximité du terrain d'aviation, conformément aux plus récentes normes pour les nouvelles constructions
- **YSJ est le premier aéroport canadien de sa taille à posséder des RESA (aires de sécurité d'extrémité de piste), réduisant le risque de dommages aux appareils en cas d'atterrissage trop court, trop long, ou de sortie de piste.**
- **YSJ est le troisième aéroport au Canada atlantique à se doter de feux d'axe de piste sur sa piste principale pour améliorer l'accessibilité à l'intention des aéronefs qui y atterrissent ou en décollent.**
- **Il est maintenant plus attrayant pour nos transporteurs aériens partenaires d'atterrir à Saint John et d'en décoller, et il nous sera également plus facile d'attirer de nouveaux transporteurs dans le futur.**

CES AMÉLIORATIONS DE L'INFRASTRUCTURE ESSENTIELLE NOUS PERMETTENT :

- de renforcer la sécurité globale;
- de nous conformer aux plus récentes normes de conception des aéroports;
- d'améliorer la navigation pour les pilotes;
- d'accroître l'efficacité opérationnelle;
- de réduire les coûts d'entretien courants annuels;
- de réduire dans toute la mesure du possible les annulations de vols et les retards pour nos passagers;
- d'atteindre nos objectifs en ce qui concerne l'accroissement du nombre de passagers;
- de demeurer un moteur économique clé pour la région.

Le projet de modernisation du terrain d'aviation a engendré des **retombées économiques supplémentaires de 21 millions de dollars** pour la région de Saint John.

Ce projet a été rendu possible par :



Government of Canada

Gouvernement du Canada





LE TRAFIC PASSAGERS DEMEURE IMPORTANT

Loin de fléchir, le trafic passagers est demeuré élevé, 281 069 passagers ayant transité par YSJ en 2019, ce qui représente pour l'essentiel un maintien de la croissance record enregistrée au cours des deux précédents exercices. En dépit d'une année très difficile dans l'industrie, la plupart des aéroports au Canada ayant connu un déclin, YSJ a quant à lui poursuivi sa croissance, n'enregistrant qu'une faible diminution de 0,4 % de son trafic passagers par rapport à 2018.

CÉLÉBRER NOTRE PATRIMOINE AÉRIEN

Nous vous encourageons à venir découvrir la fière tradition d'aviation de Saint John, maintenant exposée de façon permanente au terminal de l'aéroport. La nouvelle installation met en valeur des événements locaux, nationaux et internationaux d'importance au moyen de photographies historiques et d'une ligne du temps. Cette présentation de notre histoire à YSJ informe les voyageurs sur le rôle qu'a joué la ville de Saint John dans l'avancement de l'aviation au Canada. Amelia Earhart, notamment, s'est posée à l'ancien emplacement de l'aéroport à Millidgeville en 1932 pour refaire le plein avec son Vega de Lockheed avant d'entreprendre son célèbre vol transatlantique.

LEADERSHIP EN MATIÈRE DE PRATIQUES OPÉRATIONNELLES ÉCOLOGIQUES ET RESPONSABLES

L'aéroport de Saint John est déterminé à contribuer à la préservation de l'environnement, tant à l'échelle locale que mondiale.

- Étude sur les changements climatiques :**
 L'aéroport de Saint John a bénéficié d'un investissement de 205 000 \$ dans le cadre du Programme de l'évaluation des risques liés aux ressources de transport de Transports Canada. Cet investissement fédéral tient compte du risque que représente le changement climatique, et permettra à YSJ de mener, en 2020, une évaluation d'impact des changements climatiques extrêmes, évitant ainsi d'éventuels effets néfastes sur son infrastructure, sa productivité et son économie dans le futur.

- Réduction de l'empreinte carbone :** YSJ a obtenu la certification de niveau 1 du programme Airport Carbon Accreditation (ACA), programme mondial de gestion du carbone à participation volontaire pour les aéroports qui évalue et reconnaît les efforts déployés par ceux-ci pour gérer et réduire leurs émissions de CO₂. L'aéroport de Saint John est déterminé à contribuer à la préservation de l'environnement, tant à l'échelle locale que mondiale, et nous sommes fiers d'avoir officiellement entrepris de réduire l'empreinte carbone de YSJ.

AUTRES FAITS SAILLANTS

- Lancement de la **version 2.0 de l'application FlySJ**, avec plusieurs nouvelles fonctionnalités comme la possibilité de réserver facilement un taxi de l'aéroport ou à destination de ce dernier.
- Publication du nouveau **bulletin électronique trimestriel Dépêches de YSJ**, un excellent moyen de se tenir au courant de ce qui se passe à YSJ et d'en apprendre davantage sur nos plans, nos priorités et nos progrès.
- Dévoilement de la nouvelle **mosaïque de LEGO First Flight** représentant le premier ballon à air chaud à avoir pris son envol au-dessus de Saint John vers 1840, un événement largement reconnu comme la naissance de l'aviation au Canada.
- Rénovation complète de l'intérieur de l'**International Customs Hall** de l'aéroport, rendu conforme aux plus récentes normes de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).
- Le projet d'identification numérique biométrique de l'aéroport de Saint John a été présenté, lors du troisième Symposium annuel sur la sûreté de l'aviation de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à Montréal, à plus de 400 directeurs de la sécurité d'aéroports de partout dans le monde. La solution de sécurité à la fine pointe de la technologie de YSJ a été élaborée en partenariat avec OARO, une jeune entreprise de technologie du Canada atlantique.



DONNÉES RÉELLES VERSUS PLAN D'AFFAIRES 2019 (EN MILLIERS)

	PLAN	RÉEL	DIFFÉRENCE
Revenus	7 158	7 192	34
Dépenses	5 915	5 990	(74)
Dépenses en immobilisations	23 013	18 642	4 371

Revenus : Les données réelles s'harmonisent avec le plan. Il existe un écart positif des revenus par rapport aux concessions dans le terminal.

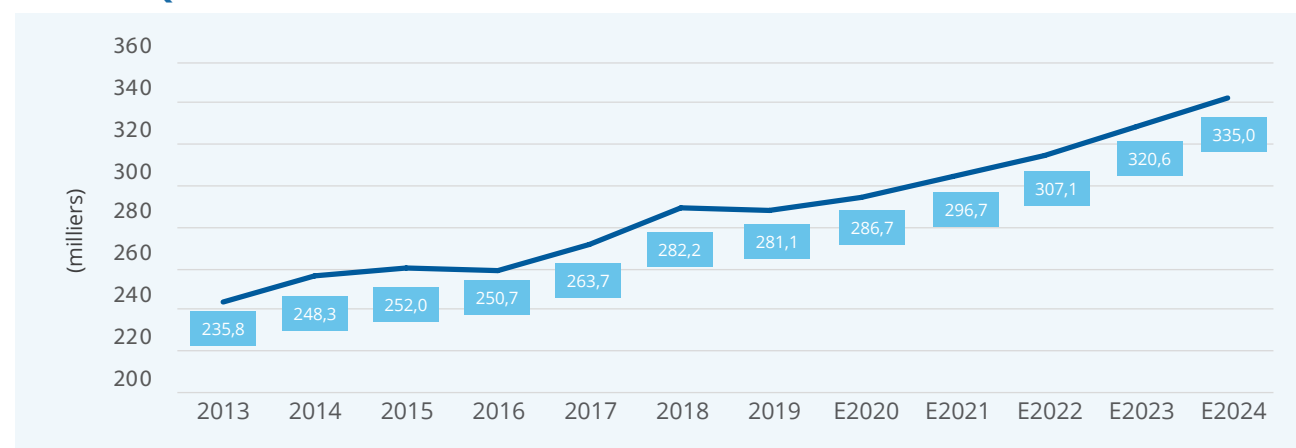
Dépenses : Il existe un écart de 1,2 % par rapport au plan. Il y a eu augmentation des coûts en raison des conditions hivernales (coûts de déneigement et de déglçage, chauffage) et des coûts de marketing à l'appui des efforts de développement des services.

Dépenses en immobilisations : Les coûts de modernisation de l'aérodrome ont été intégrés au plan. Un camion-citerne a été commandé en 2019; la livraison est prévue en 2020 et les coûts liés au traitement des eaux usées ont été reportés à 2020.

PRÉVISIONS DU PLAN D'AFFAIRES 2020-2024 (EN MILLIERS)

	2020	2021	2022	2023	2024
Revenus (note 1)	7 581	7 846	8 121	8 478	8 860
Dépenses (note 2)	6 072	5 903	6 001	6 254	6 511
Dépenses en immobilisations (note 3)	6 635	2 405	1 680	2 105	1 565

STATISTIQUES PASSAGERS



La croissance du trafic aérien est fonction de la population, de la croissance économique, du tourisme et de la stimulation du trafic aérien.

SOMMAIRE DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT EN 2019 (EN MILLIERS)

Routes et terrains	646
Modernisation de l'aérodrome	17 039
Systèmes et commandes de CVCA	225
Machinerie lourde et véhicules	59
Revenus de stationnement et système de commande	164
Améliorations de l'aérogare	256
Améliorations des immobilisations aéroportuaires	100
Logiciels, matériel et systèmes informatiques	84
Équipement	39
Autres éléments (< 10 000 \$ chacun)	31
	18 642

Tous les marchés attribués en 2019 de plus de 120 000 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 ajustés selon l'indice des prix à la consommation) l'ont été selon un processus d'appel d'offres.

1. Les revenus comprennent les redevances d'installation passagers et le produit d'exploitation.
2. Les dépenses comprennent les intérêts, mais ne comprennent pas certains éléments hors caisse (amortissement des immobilisations et la subvention différée).
3. Les projets d'immobilisation comprennent les efforts d'embellissement extérieur, l'équipement de la flotte, les travaux de modernisation du centre de traitement de l'eau et des eaux usées, le nouveau véhicule d'intervention d'urgence.

EXAMEN FINANCIER

Saint John Airport Inc. est constituée en corporation sans capital-actions le 19 février 1997 en vertu de la partie I de la *Loi sur les compagnies du Nouveau-Brunswick*. Le 1^{er} juin 1999, une entente avec le gouvernement du Canada lui confère le contrôle de la gestion, des opérations et du développement de l'aéroport de Saint John. Aux termes de la *Loi relative aux cessions d'aéroports*, Saint John Airport Inc. n'a pas à payer d'impôt. Elle conserve tous ses gains qui sont réinvestis dans l'exploitation et le développement.

RAPPORT DES AUDITEURS INDÉPENDANTS À L'ATTENTION DES ADMINISTRATEURS DE SAINT JOHN AIRPORT INC.

OPINION

Nous avons effectué un audit des états financiers de Saint John Airport Inc. (ci-après désignée comme la « Société »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2019, ainsi que les états de l'évolution des actifs nets, des résultats et des flux de trésorerie pour l'exercice se terminant au 31 décembre 2019, et les notes afférentes aux états financiers, dont un résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects importants, une image fidèle de la situation financière de Saint John Airport Inc. au 31 décembre 2019, ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour les organismes sans but lucratif.

BASE DE L'OPINION QUE NOUS EXPRIMONS

Pour effectuer cet audit, nous avons suivi les normes généralement reconnues au Canada. Nos responsabilités au sens de ces normes sont décrites plus en détail dans la section « Responsabilités des auditeurs à l'égard de la vérification des états financiers » de notre rapport. Nous sommes indépendants de la Société, conformément aux exigences en matière

d'éthique qui s'appliquent à notre vérification des états financiers au Canada, et nous nous sommes acquittés de nos autres responsabilités éthiques conformément à ces exigences. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION ET DES PERSONNES QUI ASSURENT LA GOUVERNANCE À L'ÉGARD DES ÉTATS FINANCIERS

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

Au cours de la préparation des états financiers, la direction a la responsabilité d'évaluer la capacité de la Société à poursuivre son exploitation, de divulguer, s'il y a lieu, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'utiliser la méthode de la continuité de l'exploitation, à moins d'avoir l'intention de liquider la Société ou d'en cesser les activités, ou de n'avoir d'autre choix 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 AUDITEURS À L'ÉGARD DE LA VÉRIFICATION DES ÉTATS FINANCIERS

Nous avons pour objectifs d'acquiescer l'assurance raisonnable que les états financiers dans leur ensemble sont exempts d'inexactitudes significatives, que ces dernières résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de vérification qui comprend notre opinion. L'assurance raisonnable est un niveau d'assurance élevé, mais non une garantie qu'une vérification effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter une inexactitude importante lorsqu'elle existe. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou d'erreurs et sont considérées comme significatives si, individuellement ou collectivement, elles peuvent raisonnablement influencer les décisions économiques prises par les utilisateurs sur la base des présents états financiers.

Dans le cadre d'une vérification effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada, nous faisons preuve de jugement professionnel et d'esprit critique tout au long de la vérification. Nous nous employons également aux tâches suivantes :

- Déterminer et évaluer les risques d'anomalies significatives dans les états financiers, qu'elles résultent de fraudes ou d'erreurs, concevoir et mettre en œuvre des procédures de vérification adaptées à ces risques et recueillir des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de ne pas détecter une inexactitude importante résultant d'une fraude est plus élevé que celui résultant d'une erreur, car la fraude peut sous-entendre une collusion, une falsification, des omissions intentionnelles, de fausses déclarations ou un contournement du contrôle interne.
- Comprendre le contrôle interne en ce qui concerne la vérification pour concevoir des procédures de

vérification adaptées aux circonstances, mais non pour exprimer une opinion sur le contrôle interne de la Société.

- Évaluer le caractère approprié des principes et méthodes comptables suivis et le caractère raisonnable des estimations comptables et des informations connexes fournies par la direction.
- Apprécier le bien-fondé de l'utilisation par la direction de l'hypothèse de la continuité de l'exploitation et, d'après les éléments probants recueillis, vérifier s'il existe une incertitude importante liée à des événements ou à des conditions qui pourraient 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, sur les informations connexes fournies dans les états financiers ou, si ces données sont insuffisantes, de modifier notre opinion. Nos conclusions reposent sur les éléments probants recueillis jusqu'à la date de notre rapport de vérification. Des conditions ou des événements futurs pourraient cependant faire en sorte que la Société cesse de continuer à fournir des services.
- Évaluer la présentation, la structure et le contenu d'ensemble des états financiers, y compris les renseignements à fournir, et déterminer si les états financiers représentent fidèlement les opérations et événements sous-jacents.

Nous communiquons avec les responsables de la gouvernance au sujet, entre autres, de l'étendue et du calendrier prévus de la vérification et des constatations importantes dans le cadre de celle-ci, y compris toute lacune importante du contrôle interne relevée au cours de notre vérification.



COMPTABLES AGRÉÉS
Saint John, Nouveau-Brunswick
27 février 2020

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE AU 31 DÉCEMBRE 2019

ACTIF

À COURT TERME	2019	2018
Encaisse	3 205 117 \$	1 649 145 \$
Comptes débiteurs (note 6)	510 218	355 996
Financement public à recevoir	3 111 144	698 870
Taxe de vente harmonisée à recouvrer	584 651	133 112
Stock de pièces (note 6)	111 330	129 668
Charges payées d'avance	418 641	483 090
	<u>7 941 101</u>	<u>3 449 881</u>
ACTIF CONSTITUÉ AU TITRE DU RÉGIME DE PENSION À PRESTATIONS DÉTERMINÉES (note 8)	1 638 000	1 195 000
INVESTISSEMENTS AFFECTÉS AU REMPLACEMENT DES IMMOBILISATIONS	1 531 166	3 170 772
IMMOBILISATIONS (notes 4, 6)	26 659 316	9 477 611
	<u>37 769 583 \$</u>	<u>17 293 264 \$</u>

PASSIF

À COURT TERME	2019	2018
Créditeurs et charges à payer	1 358 050	1 623 983
Revenus reportés	10 351	75 037
Portion de la dette à long terme échéant à court terme (note 6)	264 000	-
	<u>1 632 401</u>	<u>1 699 020</u>
PROVISION POUR ALLOCATION DE RETRAITE (note 8)	79 255	79 264
APPORTS REPORTÉS POUR L'AMÉLIORATION DES IMMOBILISATIONS DE L'AÉROPORT (note 5)	12 646 542	1 418 837
DETTE À LONG TERME (note 6)	<u>8 684 720</u>	-

ACTIF NET

ACTIF NET	2019	2018
Sans restriction	13 195 499	10 925 371
Affectations d'origine interne - Fonds de réserve de remplacement	1 531 166	3 170 772
	<u>14 726 665</u>	<u>14 096 143</u>
	<u>37 769 583 \$</u>	<u>17 293 264 \$</u>

ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (NOTE 9)

APPROUVÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION :



Administrateur



Administrateur

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DES ACTIFS NETS

AU 31 DÉCEMBRE 2019

	SANS RESTRICTION	FONDS DE RÉSERVE DE REMPLACEMENT	TOTAL 2019	TOTAL 2018
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	10 925 371 \$	3 170 772 \$	14 096 143 \$	13 954 344 \$
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES	223 128	45 394	268 522	385 799
TRANSFERT (note 2)	1 685 000	(1 685 000)	-	-
AVANTAGES SOCIAUX FUTURS AUTRES ÉLÉMENTS DE RÉÉVALUATION (note 8)	362 000	-	362 000	(244 000)
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	13 195 499 \$	1 531 166 \$	1 531 166 \$	14 096 143 \$

ÉTAT DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION

AU 31 DÉCEMBRE 2019

REVENUS (NOTE 12)

	2019	2018
Redevances d'atterrissage et frais aéroportuaires	1 666 832 \$	1 613 768 \$
Stationnement des véhicules	955 516	862 190
Concessions	651 023	639 899
Location de terrains et de bureaux	319 069	275 903
Services aéroportuaires	78 799	113 843
Produits d'intérêt	21 801	13 553
Autre	4 300	3 300
Gain sur cession d'immobilisations	-	16 899
	3 697 340	3 539 355
Tarifs payés par les passagers (note 10)	3 279 944	3 256 061
	6 977 284	6 795 416

DÉPENSES

Salaires et avantages sociaux	2 632 872	2 642 186
Bâtiment et terrain	959 021	901 914
Dépenses générales et administratives (note 9)	863 704	777 442
Marketing	763 602	907 876
Services d'intervention d'urgence	471 055	462 832
Consultation	63 653	53 891
Dépenses d'amortissement nettes (note 11)	1 081 249	831 502
	6 835 156	6 577 643
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES D'EXPLOITATION	142 128	217 773
REVENUS TIRÉS DU RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉTERMINÉES (note 8)	81 000	117 000
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES	<u>223 128 \$</u>	<u>334 773 \$</u>

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

AU 31 DÉCEMBRE 2019

	2019	2018
PROVENANCE DE L'ENCAISSE (UTILISATION)		
Activités d'exploitation		
Excédent des revenus sur les dépenses	223 128 \$	334 773 \$
Éléments hors caisse		
Amortissement des immobilisations	1 460 693	1 028 882
Amortissement des apports reportés	(379 444)	(197 380)
Gain sur cession d'immobilisations	-	(16 899)
Régime de retraite à prestations déterminées	(81 000)	(117 000)
Augmentation (diminution) de la provision pour allocation de retraite	(9)	5 866
	1 223 368	1 038 242
Variation du fonds de roulement hors caisse		
Comptes débiteurs	(154 222)	219 090
Financement public à recevoir	(2 412 274)	(698 870)
Taxe de vente harmonisée à recouvrer	(451 539)	(145 286)
Stock de pièces	18 338	(15 621)
Charges payées d'avance	64 449	146 597
Créditeurs et charges à payer	(265 933)	522 698
Revenus reportés	(64 686)	73 160
	(2 042 499)	1 140 010
Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations	(18 642 398)	(3 922 663)
Produit de la cession d'immobilisations	-	21 000
Apports reçus pour l'amélioration des immobilisations aéroportuaires	11 607 149	698 870
Fonds à affectation déterminée utilisés pour l'achat d'immobilisations	1 685 000	2 274 912
	(5 350 249)	(927 881)
Activité de financement		
Produit net de la dette à long terme	8,948,720	-
AUGMENTATION DE L'ENCAISSE	1 555 972	212 129
ENCAISSE EN DÉBUT D'EXERCICE	1 649 145	1 437 016
ENCAISSE À LA CLÔTURE DE L'EXERCICE	3 205 117	1 649 145
AUTRES RENSEIGNEMENTS SUR L'ENCAISSE		
Intérêts perçus	67 195	64 579
Intérêts versés	61 241 \$	-

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

1. CONSTITUTION ET ACTIVITÉS

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

Le 1^{er} juin 1999, une entente avec le gouvernement du Canada lui confère le contrôle de la gestion, des opérations et du développement de l'aéroport de Saint John. À cette date, la Société signe une entente de location (bail foncier) avec le gouvernement du Canada, laquelle stipule que la Société louera les installations de l'aéroport pour une période initiale de 60 ans. À cela s'ajoute la possibilité d'un renouvellement de 20 ans, au terme duquel, à moins d'une autre prolongation, la Société restituera le contrôle de l'aéroport de Saint John au gouvernement du Canada. La réglementation des normes de sécurité continue à dépendre du gouvernement du Canada, tandis que la Société assume la responsabilité de 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 taxe de vente harmonisée et les taxes foncières.

2. RÉSUMÉ DES POLITIQUES COMPTABLES IMPORTANTES

Méthode de présentation

Ces états financiers ont été préparés selon les normes comptables du Canada applicables aux organismes sans but lucratif.

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 contrat de location-exploitation.

Stock de pièces

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

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

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

Le fonds de réserve pour remplacement se compose de certificats de placement garanti, de fonds communs de placement et de liquidités, et il est comptabilisé à sa valeur initiale plus les intérêts, ce qui se rapproche de sa valeur marchande. Au 31 décembre 2019, la valeur marchande du fonds était de 1 531 166 \$ (3 170 772 \$ en 2018). Au cours de l'exercice, un montant de 1 685 000 \$ (2 274 912 \$ en 2018) a été transféré du fonds de réserve de remplacement pour financer les immobilisations.

Immobilisations

On évalue les biens immobilisés à leur coût initial, moins l'amortissement accumulé. Lors de la construction d'immobilisations, les coûts de possession directement attribuables y compris les intérêts sont capitalisés comme faisant partie du coût du bien. Dès qu'une immobilisation entre en service, on calcule son amortissement linéaire au taux annuel suivant :

Améliorations locatives	
Bâtiments	5.0–20.0 %
Pistes, routes et terrains	5.0–30.0 %
Véhicules	5.5–25.0 %
Machines et matériel	6.7–30.0 %
Systèmes et logiciels	20.0–33.3 %
Mobilier et accessoires	10.0–20.0 %

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

Avantages sociaux futurs des employés –

Régime de retraite à prestations déterminées

La Société présente les avantages sociaux futurs de ses employés en fonction de l'évaluation de la capitalisation selon l'hypothèse de la continuité de l'exploitation.

Les réévaluations et autres éléments comprennent les gains ou (pertes) par rapport au passif du régime de retraite et à son actif ainsi que la variation de l'incidence de la provision pour moins-value. Ces éléments sont comptabilisés directement dans l'actif net.

Apports reportés pour l'amélioration des immobilisations de l'aéroport

En vertu des modalités prévues au bail foncier, la Société a obtenu du gouvernement du Canada une subvention en capital de 6,3 millions de dollars durant la période terminée le 31 décembre 1999. Ces fonds et tous les intérêts courus ont été consacrés à la sécurité aéroportuaire et à des projets d'immobilisations visant l'infrastructure de sécurité. La subvention différée sera amortie dans les excédents des revenus sur les dépenses selon la même méthode que les immobilisations acquises avec les fonds.

La Société a reçu des contributions de Transports 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 et les frais de stationnement ne s'appliquent qu'aux périodes durant lesquelles l'aéroport est en activité. Les revenus de concession sont enregistrés selon une comptabilité d'exercice et calculés à partir de pourcentages convenus des ventes déclarées par les concessionnaires, moyennant une garantie minimale précise de location. Les revenus de location sont comptabilisés sur la durée des différents baux. Le calcul des frais de supplément de service perçus auprès des passagers repose sur le nombre de passagers qui montent à bord des avions. 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 la comptabilisation des apports. Les apports pour l'achat d'immobilisations sont reportés et amortis dans les produits selon la même méthode que celle des immobilisations connexes.

Politique sur les instruments financiers

Les instruments financiers sont comptabilisés à leur juste valeur ajustée en fonction des frais de financement et de transaction au moment de leur acquisition ou de leur émission. Dans les périodes ultérieures, les actifs financiers négociés sur des marchés actifs sont enregistrés à leur juste valeur, les gains et les pertes non réalisés étant inscrits dans l'excédent des revenus sur les dépenses. Tous les autres instruments financiers sont pris en compte au coût amorti et font l'objet d'un test de dépréciation à chaque date de déclaration. Les frais de transaction sur l'acquisition, la vente ou l'émission d'instruments financiers subséquemment mesurés à leur juste valeur sont portés aux dépenses lorsqu'ils sont engagés.

Instruments dérivés et comptabilité de couverture

La Société utilise un instrument dérivé, le swap de taux d'intérêt, pour réduire son exposition au risque de taux d'intérêt découlant de son financement bancaire à taux variable. Elle a appliqué la comptabilité de couverture de flux de trésorerie conformément aux recommandations du Manuel de CPA, section 3856. Les objectifs poursuivis par la Société dans l'établissement de la relation de couverture consistent à gérer les flux de trésorerie futurs liés à la dette à long terme à taux d'intérêt variable.

Au moment de la conclusion de la transaction 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 du risque et sa stratégie de couverture.

La Société n'est pas tenue de consigner la juste valeur de l'instrument dérivé qu'est le swap de taux d'intérêt. Les accords de swap sur les taux d'intérêt impliquent l'échange périodique de paiements sans échange de notionnel sur lequel les paiements sont fondés et sont comptabilisés à titre d'ajustements des intérêts débiteurs de la dette couverte. Le montant à payer à des contreparties ou à recevoir d'elles est pris en compte à titre de rajustement des intérêts courus.

Incertitude d'évaluation

Les états financiers sont préparés selon les normes comptables canadiennes pour les organismes sans but lucratif. À cette fin, l'équipe de direction doit avoir recours à des estimations et à des hypothèses ayant une incidence sur les actifs et les passifs inscrits, sur la déclaration des actifs et passifs éventuels à la date des états financiers, ainsi que sur les revenus et les dépenses déclarés pour la même période. Ces estimations sont revues périodiquement et, lorsque des modifications doivent y être apportées, elles sont inscrites dans les revenus pour la période où elles deviennent connues.

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

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

3. INSTRUMENTS FINANCIERS

La Société, qui est exposée à divers risques en raison de ses instruments financiers, dispose d'un cadre global pour surveiller, évaluer et gérer ces risques. L'analyse qui suit présente l'information sur l'exposition au risque de la Société et la concentration des risques au 31 décembre 2019.

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 désigne le risque auquel s'expose une entité d'éprouver des difficultés à honorer ses obligations à l'égard de passifs financiers. La Société est exposée à ce risque surtout en ce qui concerne les fonds qu'elle reçoit de ses clients, les cotisations au régime de retraite, les comptes créditeurs 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 désigne le risque que la valeur d'un instrument financier se trouve compromise par un changement de taux d'intérêt. La Société est exposée au risque de taux d'intérêt lié à la dette à long terme et aux investissements portant intérêt à taux variable détenus dans les placements affectés au remplacement d'immobilisations. Pour gérer le risque de taux d'intérêt variable sur la dette à long terme, elle a conclu un swap de taux d'intérêt.

4. IMMOBILISATIONS

	2019		2018	
	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE	VALEUR NETTE
Améliorations locatives				
Bâtiments	8 163 534 \$	5 444 961 \$	2 718 573 \$	2 772 191 \$
Pistes, routes et terrains	29 067 383	6 757 642	22 309 741	5 383 826
Véhicules	3 121 233	2 495 663	625 570	678 280
Machines et matériel	2 060 785	1 157 289	903 496	589 852
Systèmes et logiciels	240 301	168 448	71 853	21 246
Mobilier et accessoires	106 705	76 622	30 083	32 216
	42 759 941 \$	16 100 625 \$	26 659 316 \$	9 477 611 \$

5. APPORTS REPORTÉS POUR L'AMÉLIORATION DES IMMOBILISATIONS DE L'AÉROPORT

	2019	2018
Solde au début de l'exercice	1 418 837 \$	917 347 \$
Contributions reçues au cours de l'exercice	11 607 149	698 870
Sommes amorties au cours de l'exercice	(379 444)	(197 380)
Solde à la fin de l'exercice	12 646 542 \$	1 418 837 \$

6. DETTE À LONG TERME

	2019	2018
Prêt de la Banque de Montréal, remboursable selon l'amortissement prévu du notionnel de l'accord de swap sur es taux d'intérêt sur 20 ans, échéant le 31 décembre 2039. La Société a utilisé une facilité de prêt à plus d'un jour à taux d'intérêt fixe, recourant pour ce faire à un swap de taux d'intérêt, et s'est vu délivrer une acceptation bancaire, ce qui a résulté en un taux net de 3,47 % par année. Le prêt est garanti par un contrat de sûreté générale inscrit procurant une sûreté sur tous les biens actuels et futurs de l'emprunteur, avec charge de premier rang sur les machines et le matériel, les comptes débiteurs et les stocks.	9 000 000 \$	- \$
Moins les frais de financement et de transaction	51 280	-
	8 948 720	-
Moins les versements compris dans le passif à court terme	264 000	-
	8 684 720 \$	- \$
Le capital dû au cours des cinq prochaines années se chiffre comme suit :		
2020	264 000 \$	
2021	327 000	
2022	338 000	
2023	350 000	
2024	363 000	

Au cours de l'exercice, un total de 60 051 \$ en intérêts a été capitalisé au titre de la dette à long terme contractée pour financer les immobilisations en cours de mise au point.

7. INSTRUMENTS DÉRIVÉS

Le swap de taux d'intérêt avait pour date d'entrée en vigueur le 31 décembre 2019, avec un notionnel d'amortissement de 9 000 000 \$ et une expiration fixée au 31 décembre 2039. Aux termes du swap, la Société paye chaque mois des intérêts fixes de 3,47 % et bénéficie du taux des acceptations bancaires au CDOR à un mois.

Au 31 décembre 2019, la juste valeur du swap de taux d'intérêt était nulle.

8. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

	2019	2018
Actif au titre des prestations constituées pour le régime de pension à prestations déterminées	1 638 000 \$	1 195 000 \$
Provision pour prestations de retraite	79 255 \$	79 264 \$

Régime de retraite à prestations déterminées

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

L'actif du régime se compose surtout de fonds d'actions canadiennes et étrangères et de titres à revenu fixe. La juste valeur des actifs du régime est fondée sur la valeur marchande des fonds dans lesquels les actifs du régime sont investis. Les obligations liées aux prestations de retraite sont calculées d'après la meilleure estimation établie par les gestionnaires de la progression salariale à long terme, et sont actualisées en fonction de leur meilleure estimation des taux d'intérêt à long terme. Voici les hypothèses actuarielles importantes utilisées pour mesurer l'obligation de la Société au titre des prestations constituées et la juste valeur des actifs du régime of the plan assets are as follows :

	2019	2018
Indice d'actualisation de la rémunération	2.50 %	2.50 %
Indice d'actualisation du maximum des gains annuels ouvrant droit à pension (MGAP)	2.50 %	2.50 %
Taux d'indexation	2.00 %	2.00 %
Taux d'abattement	4.50 %	4.50 %

Les écarts entre ces estimations et les résultats réels, qui peuvent être importants, sont portés directement en augmentation ou en diminution de l'actif net.

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

Les rapports actuariels établis se fondent sur les projections relatives au niveau de rémunération des employés au moment de la retraite et sur les estimations des taux d'intérêt à long terme. Ces aspects sont déterminés en fonction des projections stochastiques des diverses catégories d'actifs dans lesquelles l'actif du régime est investi et avec l'accord de l'administrateur du régime. L'évaluation actuarielle la plus récente date du 1^{er} janvier 2019. Pour l'établir, on a eu recours à la méthode des unités de crédit projetées afin de calculer la cotisation minimale requise de l'employeur en vertu de la Loi sur les normes de prestations de pension et la cotisation maximale déductible en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu du Canada*. Compte tenu des recommandations de l'actuaire du régime, les cotisations annuelles de l'employeur s'établissent à 16,10 % (23,7 % en 2018) de la masse salariale, plus une cotisation mensuelle spéciale de 2 268 \$ (4 418 \$ en 2018). Les exigences relatives aux cotisations demeureront en vigueur jusqu'à la prochaine évaluation actuarielle qui est prévue au 1^{er} janvier 2020.

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

	2019	2018
Juste valeur marchande des actifs du régime	5 219 000 \$	4 813 000 \$
Obligation au titre des prestations constituées	3 581 000	3 618 000
Actif au titre des prestations constituées	1 638 000 \$	1 195 000 \$
	2019	2018
Actif au titre des prestations constituées – Début d'exercice	1 195 000 \$	1 322 000 \$
Recouvrement net au titre des régimes de retraite pour l'exercice	15 000	3 000
Cotisations de l'employeur	66 000	114 000
Autres éléments de réévaluation	362 000	(244 000)
Actif au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	1 638 000 \$	1 195 000 \$
Cotisations des employés	3 000 \$	5 000 \$
Prestations de retraite et de cessation d'emploi	205 000 \$	192 000 \$

La valeur actuarielle actualisée des prestations constituées pour l'exercice 2019 se base sur une extrapolation des actuaires. Ceux-ci estiment que les états financiers ne devraient pas être très différents de l'extrapolation si une évaluation formelle était exécutée en fin d'exercice.

Régime de retraite à cotisations déterminées

Le régime à cotisations déterminées de la Société couvre les nouveaux employés qui y travaillent depuis le 1^{er} juin 1999. Les employés couverts par le régime doivent verser une cotisation qui équivaut à 6 % de leurs revenus, tandis que la Société cotise à un pourcentage égal. Toutes les cotisations de l'employeur sont immédiatement acquises par l'employé. Au cours de l'exercice, la Société a versé 100 757 \$ (95 632 \$ en 2018) au régime.

Allocation de retraite

Conformément aux lignes directrices énoncées dans la convention collective des employés de l'aéroport de Saint John, les employés qui ont dix années ou plus de service ont droit à une allocation de retraite égale à une semaine de salaire par année de service depuis le 1^{er} juin 1999, jusqu'à concurrence de 30 semaines. Au cours de l'exercice, 9 808 \$ (9 808 \$ en 2018) ont été versés au titre des allocations de retraite.

9. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Comme l'indique la note 1 des états financiers, la Société a signé un bail foncier avec le gouvernement du Canada, lequel stipule qu'elle louera l'aéroport pour une période initiale de 60 ans. À cela s'ajoute la possibilité d'un renouvellement de 20 ans, au terme duquel, à moins d'une autre prolongation, la Société restituera le contrôle de l'aéroport de Saint John au gouvernement du Canada.

a. Selon les modalités du bail foncier modifié, la Société n'est pas tenue de payer de loyer jusqu'en 2016 pour l'aéroport. Au cours de l'année et au-delà, le loyer sera établi selon la formule suivante: aucun loyer exigé sur la première tranche de 5 000 000 \$ du chiffre d'affaires de l'aéroport; 1 % de la portion du chiffre d'affaires supérieure à 5 000 000 \$, mais égale ou inférieure à 10 000 000 \$; 5 % de la portion du chiffre d'affaires supérieure à 10 000 000 \$, mais égale ou inférieure

à 25 000 000 \$; 8 % de la portion du chiffre d'affaires supérieure à 25 000 000 \$, mais égale ou inférieure à 100 000 000 \$; 10 % de la portion du chiffre d'affaires supérieure à 100 000 000 \$, mais égale ou inférieure à 250 000 000 \$; 12 % de la portion du chiffre d'affaires supérieure à 250 000 000 \$. Au cours de l'exercice, on a calculé un montant de 22 530 \$ au titre du loyer pour 2019 (20 902 \$ pour 2018).

b. Le gouvernement du Canada a mené une évaluation environnementale du site de l'aéroport de Saint John en décembre 1998, évaluation qui a donné lieu à la réalisation d'une étude de base sur l'environnement. Cette dernière avait pour but de détecter la quantité de matières toxiques dangereuses présentes au mois de décembre 1998, et le rapport portait sur la période allant jusqu'à la date de cession du 1^{er} juin 1999. L'article 37 du bail foncier de l'aéroport établira les responsabilités des travaux d'assainissement, s'il y a lieu.

Le gouvernement du Canada a la responsabilité de tout incident qui pourrait être lié à l'existence d'une substance dangereuse provenant d'avant le transfert de l'aéroport, le 1^{er} juin 1999, à la Société. Il revient à la Société d'assumer toutes les obligations environnementales découlant de la présence de matières toxiques ou dangereuses après cette date. Au 31 décembre 2019, il n'y a aucune obligation liée à un problème environnemental.

c. La Société a conclu une entente avec Transports Canada et la Société de développement régional pour la modernisation des deux pistes principales de l'aéroport. Le projet, qui se déroulera de 2018 à 2020, implique un coût total budgété de 20 376 000 \$. Transports Canada approuve une contribution maximale de 10 134 500 \$ et la Société de développement régional, une contribution de 4 000 000 \$. Les 6 241 500 \$ restants du coût projeté doivent être financés par la Société. Au 31 décembre 2019, la Société a engagé des dépenses totalisant 17 926 130 \$ et doit recevoir des contributions de 3 111 144 \$ relativement à ce projet.

10. REDEVANCES D'INSTALLATION PASSAGERS

	2019	2018
Redevances d'installation passagers perçues	3 455 258 \$	3 429 055 \$
Frais de manutention	(175 314)	(172 994)
Redevances d'installation passagers	3 279 944 \$	3 256 061 \$

11. DÉPENSES D'AMORTISSEMENT NETTES

	2019	2018
Amortissement des immobilisations	1 460 693 \$	1 028 882 \$
Amortissement des apports reportés (note 5)	(379 444)	(197 380)
	1 081 249 \$	831 502 \$

12. DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE

Une part importante du chiffre d'affaires de la Société est attribuable à son client Air Canada et à ses filiales. Par conséquent, la Société entretient une dépendance économique à l'égard de ce client.

13. DONNÉES COMPARATIVES

Certains comptes inscrits dans les états financiers de l'exercice précédent ont été reclassés à des fins de comparaison, dans le but de suivre la présentation utilisée dans les états financiers de l'exercice courant



DONNÉES CONCERNANT LA RÉMUNÉRATION

Rémunération du conseil d'administration 2019

DIRIGEANT :	
Président : Larry Hachey	13 250 \$
Vice-président : Mark Bettie	8 467 \$
Trésorière : Susan Harley	6 283 \$
Secrétaire : Susan Layton	6 800 \$
ADMINISTRATEURS :	
Shilo Boucher	3 950 \$
Karen Chantler	3 450 \$
Andrew Green	4 600 \$
Dwayne Stoddart	3 600 \$
Charles Hickey	3 850 \$
Paulette Hicks	3 900 \$
Andrew MacGillivray	5 900 \$
Kevin Scott	5 650 \$
John Wheatley	3 450 \$
Nancy Creamer Ervin (membre du conseil depuis le 17 avril 2019)	1 200 \$

RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

L'échelle salariale du chef de la direction en 2019 était de 200 000 à 250 000 \$.

La rémunération totale versée à l'équipe de direction en 2019 se chiffre à 738 400 \$.

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.



ÉQUIPE DIRIGEANTE DE L'AÉROPORT DE SAINT JOHN

De gauche à droite : Brian Wiggins, Jacques Fournier, Derrick Stanford, Cindy Thorn, Greg Hierlihy



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

Auditeurs

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

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

BMO Bank of Montreal
2, rue King, Saint John (N.-B.) E2L 1G2

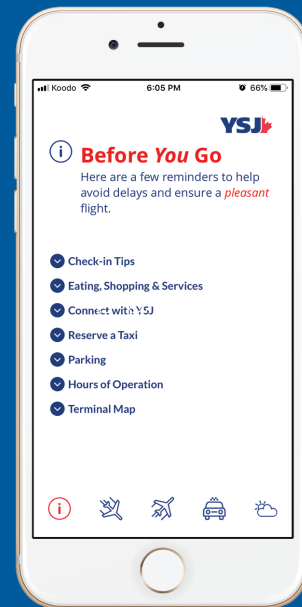
L'APPLICATION MOBILE FLYSJ SIMPLIFIE LA PLANIFICATION DE VOTRE PROCHAIN VOYAGE!

La nouvelle version de notre application FlySJ vous permet de réserver facilement un taxi vers l'aéroport de Saint John ou en provenance de ce dernier, d'obtenir, en temps réel, de l'information sur les départs et arrivées, de vous tenir au courant des conditions météorologiques locales, d'enregistrer des listes de choses à emporter et d'accéder aux services de l'aéroport – tout cela depuis un seul et 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'application HotSpot pour téléphone mobile. Téléchargez-la pour payer le stationnement sur le pouce.

Suivez nous



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