



d'ici vers partout ailleurs...

**AÉROPORT DE
SAINT JOHN AIRPORT**
saintjohnairport.com



RAPPORT ANNUEL 2010



SAINT JOHN AIRPORT INC.

Saint John Airport Inc. est une compagnie locale sans but lucratif administrée par un conseil de 12 membres nommés par les gouvernements et d'autres organismes de la région.

Les quelque 300 000 résidents du bassin de population entre St. Stephen et Sussex dépendent des liens économiques et de transport qu'offre l'aéroport de Saint John. Le sud du Nouveau-Brunswick profite de liaisons aériennes dont l'impact économique se situe à environ 66\$ millions et cause directement ou indirectement plus de 570 emplois.

Saint John Airport réinvestit tous ses revenus en exploitation et en installations sur place et ne reçoit aucun financement des divers gouvernements depuis sa prise en charge en 1999.

YSJ a un impact économique d'environ 66\$ millions et procure plus de 570 emplois directs ou indirects.



MISSION ET VISION

Saint John Airport adopte la mission de devenir et demeurer l'aéroport de préférence du sud du Nouveau-Brunswick. En assurant qu'il existe des occasions appropriées de transport tant pour les voyageurs d'affaires que pour les vacanciers, l'aéroport fonctionne en respectant les plus hautes normes d'intégrité et d'éthique.

Sa vision veut une opération sécuritaire, sans danger et propre qui dépasse sans cesse les attentes des voyageurs, des partenaires et des employés.





UNE ANNÉE STRATÉGIQUE POUR L'AÉROPORT DE SAINT JOHN

CRÉATION DU PLAN DIRECTEUR, DU PLAN STRATÉGIQUE ET OUVERTURE D'UN SENTIER D'AVENIR

L'année 2010 pourrait se résumer en année de base consacrée en particulier à renouveler notre plan directeur et notre plan stratégique. Ces documents mettent sur papier notre cheminement à long terme au cours des 20 prochaines années. Le processus a commencé par un exercice de planification stratégique entre le conseil d'administration et le personnel-cadre, ce qui a donné lieu à une compréhension nette des défis et des occasions qui s'ouvrent devant nous.



En même temps, l'organisation a dû, en raison des dispositions du contrat de bail foncier de 60 ans, conclu avec le gouvernement fédéral, compléter un plan directeur de 20 ans. Avec l'aide d'experts de l'industrie de la planification aéroportuaire, nous avons élaboré un plan directeur pour 2010/2030 et l'avons soumis à Transport Canada. Ce plan sert de guide et de cadre pour le plan stratégique et met en évidence les priorités à long terme, les occasions et les défis


2010-2030

*Création d'un
plan directeur remis
à Transport
Canada*



Au cours de l'année, plusieurs initiatives importantes ont vu le jour. Un grand nombre ont porté des fruits, mais il en reste quelques-unes sur la planche, dont:

- Élaboration d'une classification des tâches et négociation d'un contrat de travail avec la section locale 60615 de l'AFPC (UCET). Le présent contrat a pris fin le 31 décembre 2008.
- Participation au processus de consultation de la ville de Saint John au sujet de son plan d'urbanisme. L'aéroport de Saint John possède un important potentiel de développement des terres dont le plan d'urbanisme devrait tenir compte.
- De concert avec les aéroports de Fredericton, Charlottetown, Gander et Prince George, discussions avec le ministère fédéral des Transports du financement des infrastructures critiques de sécurité et de sûreté pour les aéroports du réseau national ayant une circulation inférieure à 500 000 passagers.
- Inscription de notre bail foncier et des terres louées au registre provincial des droits immobiliers afin d'en faire un bien ou un titre de garantie en cas d'emprunt.
- Délimitation préliminaire des marais et formulation d'une vision d'exploitation des terres afin d'établir les occasions d'accroissement du revenu et la diversification que rendrait possible cette exploitation.



UNE ANNÉE STRATÉGIQUE POUR L'AÉROPORT DE SAINT JOHN

À la suite de la création du plan stratégique, nous avons confié le nouveau poste d'administrateur de la mise en marché et des communications à Colleen Mitchell. Cela concrétise l'engagement que le conseil d'administration et le personnel-cadre ont pris de communiquer leur message afin d'assurer que la communauté dans son ensemble, les usagers de l'aéroport et les partenaires puissent mieux comprendre les avantages d'un aéroport local et les défis que son entretien et son évolution à long terme impliquent.

Points saillants de 2010:

- Augmentation des passagers de 2,21% à 227 223.
- Croissance du nombre de passagers Air Canada et Sunwing en 2010
- Décroissance des passagers Westjet qui, en fin d'année, annonce qu'il se retire du marché de Saint John en 2011
- Progrès des initiatives du plan stratégique terminées à la mi-2010, soit la communication, l'exploitation des terres, les infrastructures et le service aérien
- Amélioration de 550 000\$ à l'éclairage de l'aire de stationnement et de circulation des avions qui passe à un éclairage DEL plus efficace et qui exige moins d'entretien.
- Coordination et entreprise d'un exercice réel d'urgence avec la participation des premiers réponders locaux. Cet effort communautaire a mis à l'épreuve la capacité de réponse des réponders locaux.

En 2010 notre personnel a fait un travail remarquable d'entretien des pistes d'atterrissage après d'importantes chutes de neige et a reçu les félicitations des pilotes et des

entreprises privées qui utilisent notre aéroport. Cela met en évidence l'attitude professionnelle et l'engagement du personnel et sa bonne volonté à accomplir plus que son devoir lorsque la situation l'exige.

De même, l'équipe administrative a contribué toute l'année à rendre l'opération de l'aéroport plus efficace, mis en place de nouvelles méthodes et procédures (système de gestion de la sécurité, logiciel de gestion de l'entretien, paiement électronique, nouveau contrat d'accès des voitures de taxi, amélioration du site Web) tout en conservant la flexibilité nécessaire pour s'adapter aux besoins immédiats ou changeants.

Saint John Airport Inc. a la bonne fortune de posséder un conseil d'administration solide, nommé par ses divers partenaires communautaires, et tous apportent un bagage de connaissances et une perspective propre à leurs antécédents. Cela permet à l'équipe de l'aéroport de prendre en considération les impératifs opérationnels et d'assurer que les meilleurs intérêts de la communauté se trouvent toujours au premier plan du processus de décision de YSJ.

Et, chose encore plus importante, il nous faut remercier le public, les passagers, les locataires, les concessionnaires et les partenaires de l'aéroport. Sans leur soutien et leur contribution, l'aéroport de Saint John n'existerait pas non plus que la possibilité de se rendre où l'on veut à partir d'ici!

Nous vous remercions tous de faire de notre rôle une composante essentielle de la croissance et du progrès à long terme du sud du Nouveau-Brunswick.

Il importe que la communauté dans son ensemble, les usagers de l'aéroport et les partenaires comprennent mieux les avantages d'un aéroport local



Wayne Power
Saint John Airport Inc.
président du conseil

Bernard F. LeBlanc
Saint John Airport Inc.
président et administrateur en chef



ÉNONCÉS DES COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE SAINT JOHN AIRPORT INC. LE 31 DÉCEMBRE 2010

Président du conseil d'administration
Wayne Power
représentant la ville de Saint John
Mandat qui prend fin en juillet 2012

Ron Oldfield
représentant du Conseil du
travail du district de Saint John
Mandat qui prend fin en mai 2011

Troy D. Northrup
représentant d'Enterprise Saint John
Mandat qui prend fin en mai 2011

Philip Reeves
représentant le caucus des maires
de la région
Mandat qui prend fin en juillet 2011

Georgie Day
représentant le ministère du Transport
du Nouveau-Brunswick
Mandat qui prend fin en juillet 2011

Christopher Waldschutz
représentant Transport Canada
Mandat qui prend fin en octobre 2012

Kathleen MacDonald
représentant la ville de Saint John
Mandat qui prend fin en novembre 2012

Douglas Gaudett
représentant Enterprise Charlotte
Mandat qui prend fin en décembre 2012

Norm McFarlane
représentant Transport Canada
Mandat qui prend fin en juillet 2013

Owen Green
représentant Saint John Airport Inc.
Mandat qui prend fin en avril 2013

Gary Rent
représentant Enterprise Fundy
Mandat qui prend fin en mai 2013

Michael W. Walton
représentant la Chambre de
Commerce de Saint John
Mandat qui prend fin en mai 2013

*Nous avons
accueilli au conseil
d'administration
cette année
Michael Walton,
Owen Green et
Norm McFarlane*





COMITÉ DU CONSEIL D'ADMINISTRATION 2010

Au cours de 2010, on a modifié la structure des comités du conseil d'administration afin de tenir compte du nouveau plan stratégique quinquennal. Voici les rapports des comités pour l'année se terminant en décembre 2010.

Comité des finances : présidé par Doug Gaudett

Ce comité de trois membres du conseil en plus du chef de direction et de l'administrateur des finances et de la gestion se réunit tous les mois afin de discuter des activités d'opération et de finances, du progrès du plan d'affaires annuel, du plan d'investissement, du budget financier et pour faire les recommandations appropriées au conseil d'administration. La vérification annuelle des comptes se fait avec l'aide des vérificateurs avant de se rendre au conseil d'administration pour approbation. Le comité des finances recommande au conseil d'administration certaines occasions d'investissement de même que la firme d'auditeurs.

Comité de gouvernance : présidé par Owen Green

Ce comité de trois membres du conseil en plus du chef de direction et l'administrateur responsable de la réglementation se réunit pour examiner et préparer les amendements pertinents aux politiques qui gouvernent le conseil d'administration afin de les soumettre au conseil d'administration. Le comité étudie aussi les règlements de la Société afin de s'assurer qu'ils respectent les lois, les règlements et les politiques et procédures courantes. Ce comité s'occupe aussi d'attirer et d'orienter les nouveaux membres du conseil. Le comité étudie les options de formation du conseil, la composition du conseil et évalue les écarts potentiels de diversité des membres en termes de sexe, d'ethnicité et de langue.

Comité d'infrastructure et d'installation: présidé par Philip Reeves

Ce comité compte quatre membres du conseil en plus du chef de direction et de l'administrateur des finances et de la gestion et se réunit au besoin afin de formuler des recommandations au conseil d'administration sur des questions qui ont trait à l'amélioration des infrastructures et aux stratégies d'occasion de développement commercial. Le comité possède le mandat de soutenir de son mieux les objectifs d'amélioration des installations et des infrastructures contenus dans le plan stratégique.

Comité aérien : présidé par Wayne Power

Ce comité, constitué de trois membres du conseil d'administration et du chef de direction, s'occupe d'offrir des services d'orientation et d'aide aux efforts de développement du service aérien. Il se réunit au besoin afin de réaliser son mandat d'augmenter la portée et les objectifs du service aérien énoncés dans le plan stratégique.

Comité des communications : présidé par Troy Northrup

Ce comité se compose de trois membres du conseil d'administration, du chef de direction et de l'administrateur de la mise en marché et des communications et possède le mandat de guider les stratégies de mise en marché et de communications. Ce comité possède le mandat d'aider à la réalisation de l'engagement communautaire prévu dans le plan stratégique et se réunit à l'occasion pour évaluer ses activités.

Comité de la croissance : présidé par Gary Rent

Trois membres du conseil d'administration et le chef de direction s'attardent à l'aspect de la diversification des revenus citée dans le plan stratégique. Il offre une direction quant à la croissance, la diversification des revenus et les occasions d'exploitation du territoire afin de mieux étayer cet effort. Dans le but de réduire la dépendance de l'aéroport sur les revenus engendrés par les passagers et les transporteurs, on désire trouver de nouvelles sources de revenus afin d'assurer la stabilité et la viabilité à long terme.

Forum consultatif populaire : présidé par Bernard LeBlanc

Cette initiative témoigne des efforts d'implication communautaire du chef de direction qui vise à offrir un forum permanent à la participation communautaire et aux réactions des partenaires, utilisateurs, voisins et personnes intéressées. Ce travail s'accomplit de plusieurs façons et en 2010 il a pris la forme de:

- Consultations des partenaires du plan stratégique
- Sessions de déploiement des partenaires du plan stratégique – Sussex, Quispamsis, Saint John et St Andrews
- Rencontre des maires de la région, des fonctionnaires locaux, provinciaux, fédéraux et des députés
- Assemblées d'information et de réaction auprès des organismes communautaires et des partenaires tels que Union Club, New Brunswick Gateway Council et le forum des transports de la Chambre de commerce
- Rencontres trimestrielles avec le personnel de l'aéroport





REGARD SUR L'AVENIR

La communication de nos défis et priorités aux partenaires, bureaucrates et représentants de la population s'est poursuivie toute l'année. Nous avons travaillé la main dans la main avec la collectivité, l'industrie et les organismes régionaux afin de fournir les informations et la direction sur les problèmes communs.

Le personnel de l'aéroport de Saint John a contribué de façon importante au New Brunswick Gateway Council, aux comités de la Chambre de commerce et au processus de planification municipale.

De plus, il a travaillé avec les représentants de Transport Canada, le ministre fédéral et son ministre adjoint aux transports et aux infrastructures, le ministre responsable de l'APCA et du corridor commercial atlantique, de même que le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick, les députés fédéraux et provinciaux des environs ainsi que les maires de la région.

À titre de membres et de partenaires, le personnel fait partie d'organismes tels que le Saint John Board of Trade, Enterprise Saint John, l'Agence de mise en marché de Saint John, l'Association des aéroports du Canada atlantique et le conseil des aéroports canadiens.

La rédaction finale et la mise en place du plan stratégique quinquennal ont eu lieu à la suite de rencontres des partenaires communautaires à Sussex, Quispamsis, Saint John et St. Andrews afin de garantir la participation de tout le bassin de population et de tous les partenaires et afin de solliciter leurs réactions.

Nous avons finalisé une étude d'impact économique, ce qui a mis en évidence le fait que l'aéroport de Saint John fournit 570 emplois directs ou indirects chaque année par notre sa présence et qu'il a nous avons un impact

économique de l'ordre de 66\$ millions. L'aéroport la résultat de ses opérations versent annuellement Nous payons en impôts. Chaque année aux divers paliers de gouvernements une somme de 7,5\$ million est payes, aux divers paliers de gouvernements en fonction de la présence de l'aéroport et ces operations, dont 325 000\$ en taxes municipales à la ville de Saint John en 2010 de la part de l'aéroport et de ces locataires.

Le plan directeur d'utilisation des terres se fera en trois phases, et devrait se terminer en 2011 (dessin, conception préliminaire et conception finale) et esquissé les possibilités d'utilisation et de vision.

Sur le plan environnemental, nous avons entrepris un projet de cartographie des marais et de délimitation de la propriété de l'aéroport. Les employés ont reçu leur certification conformément aux directives provinciales de distribution de l'eau et nous avons procédé à l'investissement nécessaire pour remplacer le chlorateur, la pompe à incendie secondaire et les appareils de calibration. Une étude d'ingénierie a eu lieu quant au réseau de distribution de l'eau.

Environnement Canada a effectué une vérification de respect des règles fédérales d'entreposage des réservoirs de pétrole et des halocarures tandis que l'aéroport a effectué sa propre évaluation environnementale des locaux de ses locataires.

La vérification de l'urgence environnementale s'est faite au moyen d'une composante matières dangereuses à l'intérieur de l'exercice d'urgence de l'aéroport et par un déversement contrôlé de carburant avec l'aide d'un des services aériens qui s'approvisionne à l'aéroport. Au sommet de la liste des investissements au chapitre de l'environnement, on trouve l'installation de nouveaux éclairages DEL sur l'aire de





REGARD SUR L'AVENIR

stationnement et de circulation des avions de trafic et la piste de décollage, ce qui devrait nous permettre de réduire l'émission de CO2 d'environ 32 tonnes métriques chaque année.

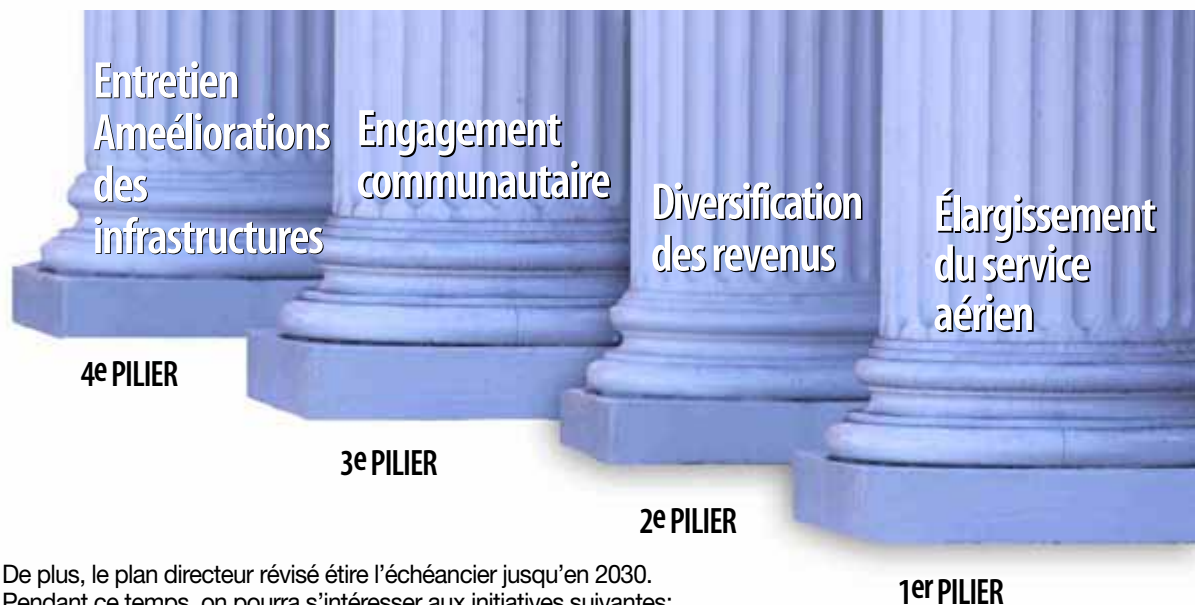
La vérification du bail annuel conclu avec Transport Canada a eu lieu avec succès tout comme la vérification environnementale des propriétés louées afin de confirmer leur conformité et découvrir les endroits susceptibles d'améliorations.

Nous avons signé des baux à long terme l'un avec les firmes de location automobile, et l'autre pour les voitures de taxi. Dans le but d'améliorer le niveau des services, le personnel de l'aéroport a travaillé de près avec AITNB (Association de l'industrie touristique du Nouveau-Brunswick)

afin de mettre sur pied un programme de formation touristique destiné aux chauffeurs de taxis et autres organismes de service de première ligne.

Les activités de 2010 ont inclus la promotion et la mise en marché de l'aéroport auprès de plusieurs lignes aériennes soit par des rencontres face-à-face ou des congrès et expositions commerciales de l'industrie. Le kiosque du Canada atlantique lors de la conférence World Routes de Vancouver se pose en exemple d'une activité globale d'évolution des lignes aériennes qui nous fournit la chance de rencontrer plusieurs transporteurs canadiens et américains afin de discuter avec eux de nouvelles routes et de nouvelles possibilités.

Pendant 2010, le conseil d'administration et le personnel-cadre ont adopté un plan stratégique 2010-2015 révisé qui s'attarde aux efforts nécessaires pour réaliser quatre piliers, soit:



De plus, le plan directeur révisé étire l'échéancier jusqu'en 2030. Pendant ce temps, on pourra s'intéresser aux initiatives suivantes:

- Exploitation des terres dans le but de diversifier les revenus
- Élargissement du service aérien

Deux sujets à plus long terme se profilent à l'horizon et demeurent pour l'instant à l'état de planification: l'obligation de verser un loyer au gouvernement fédéral en 2016 et celle de refaire la surface des deux pistes d'atterrissage et d'améliorer leurs services et leurs services à compter de 2018 et 2019.





RÉGARD SUR L'AVENIR

INITIATIVE D'IMMOBILISATION ET PLAN D'AFFAIRES

Projets d'immobilisation entrepris par Saint John Airport en 2010:

| | |
|--|-------------------|
| Éclairage de l'aire de stationnement et de circulation des avions ¹ | 553 662 \$ |
| Clôture de sécurité ¹ | 29 993 |
| Pompes refoulantes et tuyauterie d'égout | 22 723 |
| Autres biens d'immobilisation <10 000\$ | 34 530 |
| Total | 640 908 \$ |

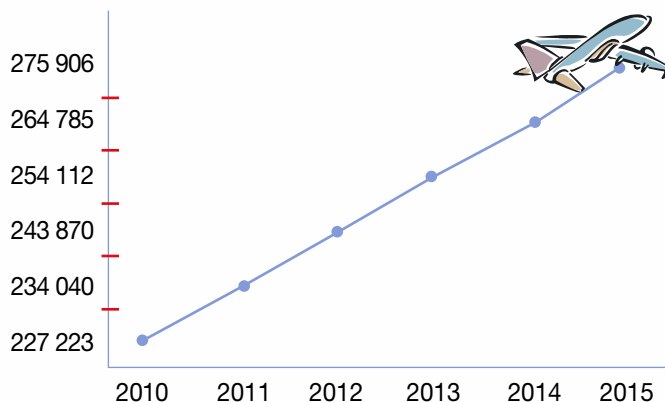
RÉALITÉ 2010 – VS – PLAN D'AFFAIRES

| | Planifié | Utilisé | Fav. (non fav.) |
|------------------------------|-----------|-----------|-----------------|
| Revenus ² | 4 987 158 | 5 093 002 | 105 844 |
| Dépenses ³ | 4 337 851 | 4 113 796 | 224 055 |
| Immobilisations ³ | 844 500 | 640 908 | 203 592 |

PRÉVISION DU PLAN D'AFFAIRES DE 2011 À 2015

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Revenus ⁴ | 4 848 878 | 5 062 098 | 5 237 115 | 5 418 731 | 5 607 208 |
| Dépenses ³ | 4 437 350 | 4 548 379 | 4 662 297 | 4,779,182 | 4 899 114 |
| Immobilisations ⁵ | 2 476 000 | 4 897 000 | 845 000 | 535 000 | 405 000 |

PRÉVISIONS DU NOMBRE DE PASSAGERS SUR 5 ANS



Notes:

1. Rendu possible grâce à l'usage du Fonds de capitaux restreints de Transport Canada affectés à la sécurité et à la sûreté
2. Revenu qui inclut les frais d'embarquement et les opérations
3. Dépense qui inclut les intérêts, mais exclut les postes non liquides de dépréciation des immobilisations et de l'octroi différé
4. Prévoit une croissance de passagers de 3% en 2011 et 4,2% de 2012 à 2015
5. Prévision d'immobilisation inclut l'agrandissement du stationnement automobile, la réparation du terminus, des voies de desserte, les réparations mineures de la piste et le remplacement d'équipement de la flotte





RAPPORT DE L'AUDITEUR

Aux Administrateurs de Saint John Airport Inc.

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de Saint John Airport Inc., qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2010, et les états des résultats, de l'évolution des actifs nets et flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la Direction pour les États Financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'Auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit implique la mise en oeuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des

anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Saint John Airport Inc. au 31 décembre 2010, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

Teed Saunders Doyle & Co.

Teed Saunders Doyle & Co.
Comptables agréés

Saint John, NB
23 février 2011



ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE AU 31 DÉCEMBRE 2010

| | 2010 | 2009 |
|--|----------------------|----------------------|
| ACTIFS | | |
| COURRANT | | |
| Liquidités (note 3) | 666 294 \$ | 763 920 \$ |
| Créances (note 3) | 323 084 | 308 756 |
| Gestion des stocks (note 2) | 100 911 | 102 403 |
| Charges reportées | 63 608 | 68 359 |
| | 1 153 897 | 1 243 438 |
| Prestations Définies Accumulées au Capital de Retraite (notes 2 et 7) | 358 000 | 261 000 |
| Liquidités restreintes en fiducie (notes 2, 3 et 5) | - | 184 855 |
| Investissement réservé au remplacement des immobilisations (notes 2 et 3) | 3 912 134 | 3 123 346 |
| Capital (notes 2 et 4) | 8 069 661 | 8 364 807 |
| | 13 493 692 \$ | 13 177 446 \$ |
| PASSIF | | |
| COURRANT | | |
| Comptes en souffrance et passif accumulé (note 3) | 683 880 \$ | 465 322 \$ |
| Disposition pour les prestations de retraite (notes 2 et 7) | 75 563 | 59,925 |
| Octroi reporté pour l'amélioration des immobilisations de l'aéroport (notes 2 et 6) | 4 032 360 | 4 553 230 |
| ACTIF NET | | |
| ACTIF NET | | |
| Non affecté | 752 453 | 979 191 |
| Investi en immobilisations (note 11) | 4 037 302 | 3 996 432 |
| Interne non affecté – réservé pour les remplacements (note 2) | 3 912 134 | 3 123 346 |
| | 8 701 889 | 8 098 969 |
| | 13 493 692 \$ | 13 177 446 \$ |

ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (note 8)

APPROUVÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION PAR:



membre du conseil d'administration



membre du conseil d'administration



ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DES ACTIFS NETS EXERCICE CLOS 31 LE DÉCEMBRE 2010

| | Non affecté | Actif investi en immobilisations | Sous-total | Fond de Réserve de remplacement | Total 2010 | Total 2009 |
|---|-------------------|----------------------------------|---------------------|---------------------------------|---------------------|---------------------|
| Solde en début d'année | 979 191 \$ | 3 996 432 \$ | 4 975 623 | 3 123 346 \$ | 8 098 969 \$ | 7 199 238 \$ |
| Excès (insuffisance) de revenus sur les dépenses | 979 206 | (415 074) | 564 132 | 38 788 | 602 920 | 899 731 |
| Virements de fonds (note 2) | (750 000) | - | (750 000) | 750 000 | - | - |
| Achat d'immobilisations | (640 908) | 640 908 | - | - | - | - |
| Virement à partir de projets affectés | 184 964 | (184 964) | - | - | - | - |
| Solde en fin d'année | 752 453 \$ | 4 037 302 \$ | 4 789 755 \$ | 3 912 134 \$ | 8 701 889 \$ | 8 098 969 \$ |

ÉTAT DES RÉSULTATS EXERCICE CLOS 31 LE DÉCEMBRE 2010

| | 2010 | 2009 |
|---|-------------------|-------------------|
| REVENUS (notes 2 et 9) | | |
| Frais d'atterrissage et d'usage du terminus | 1 599 984 \$ | 1 549 293 \$ |
| Concessions | 529 765 | 578 732 |
| Stationnement des automobiles | 523 291 | 519 468 |
| Location de territoire et de bureau | 218 809 | 216 821 |
| Intérêts sur le revenu | 1 257 | 661 |
| Autres | 99 833 | 92 716 |
| Dépréciation de l'octroi reporté (note 6) | 520 979 | 507 738 |
| | 3 493 918 | 3 465 429 |
| DÉPENSES | | |
| Salaires, honoraires et prestations | 2 138 888 | 1 784 095 |
| Matériaux, biens et services | 1 080 765 | 1 163 609 |
| Dépenses générales et administratives | 894 143 | 644 969 |
| Dépréciation des immobilisations | 936 053 | 924 614 |
| Réduction de la dépréciation des immobilisations | - | 45 513 |
| | 5 049 849 | 4 562 800 |
| Insuffisance de revenu par rapport aux dépenses avant le calcul des frais d'embarquement | (1 555 931) | (1 097 371) |
| Frais d'installations passagers (notes 2 et 9) | 2 120 063 | 1 977 380 |
| Revenu excédant les dépenses | 564 132 \$ | 880 009 \$ |
| AFFECTATION : | | |
| Non affecté | 979 206 | 1 342 932 |
| Investi en immobilisations | (415 074) | (462 923) |
| | 564 132 \$ | 880 009 \$ |



ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE EXERCICE CLOS 31 LE DÉCEMBRE 2010

| | 2010 | 2009 |
|---|--------------------|-------------------|
| COMPTANT EN PROVENANCE DE (UTILISÉ POUR) | | |
| Opérations | | |
| Excédant de revenu sur les dépenses | 564 132 \$ | 880 009 \$ |
| Postes qui n'exigent pas de comptant | | |
| Dépréciation de l'immobilisation | 936 053 | 924 614 |
| Réduction de la dépréciation des immobilisations | - | 45 513 |
| Dépréciation de l'octroi reporté | (520 979) | (507 738) |
| Perte à la liquidation d'immobilisations | - | 534 |
| Augmentation des prestations déterminées accumulées de retraite | (97 000) | (187 000) |
| Augmentation des prévisions pour la prestation de retraite | 15 638 | 8 488 |
| | 897 844 | 1 164 420 |
| Changement au fonds de roulement non-liquide | | |
| Comptes en souffrance | (14 328) | (148 859) |
| Inventaire de l'équipement | 1 492 | 3 746 |
| Dépenses prépayées | 4 751 | 5 721 |
| Comptes à payer et passif accumulé | 218 559 | 33 079 |
| | 1 108 318 | 1 058 107 |
| Activités d'investissement | | |
| Achat d'immobilisations | (640 908) | (191 602) |
| Liquidation d'immobilisation | - | 442 |
| Fonds restreints utilisés pour l'achat d'immobilisations | 184 964 | 99 915 |
| Investissement restreint pour le remplacement des immobilisations | (750 000) | (500 000) |
| | (1 205 944) | (591 245) |
| AUGMENTATION (DIMINUTION) DU COMPTANT | (97 626) | 466 862 |
| Comptant en début d'année | 763 920 | 297 058 |
| Comptant en fin d'année | 666 294 \$ | 763 920 \$ |
| Autres renseignements au sujet de l'encaisse additionnelle | | |
| Intérêt reçu | 40 154 \$ | 20 894 \$ |



NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

1. INCORPORATION ET ACTIVITÉS

Saint John Airport Inc. (la "Société") a reçu ses lettres d'incorporation le 19 février 1997 en entité sans capital-actions et sans but lucratif en vertu des dispositions de la Loi sur les compagnies du Nouveau-Brunswick. Le 1er juin 1999, la Société signe une entente avec le gouvernement canadien qui a pour conséquence de remettre entre les mains de la Société le contrôle de gestion, des opérations et de développement de l'aéroport de Saint John. À compter de cette date, la Société signe une entente de location (bail foncier) avec le gouvernement canadien, lequel stipule que la Société loue les installations de l'aéroport pour une période initiale de soixante ans. À cela s'ajoute la possibilité d'un renouvellement de vingt ans, aux termes duquel, à moins d'une prolongation, la Société doit remettre le contrôle de l'aéroport de Saint John au gouvernement du Canada. La réglementation des normes de sécurité continue à dépendre du gouvernement canadien tandis que la Société doit se porter responsable de la gestion sécuritaire de l'aéroport.

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

2. RÉSUMÉ DES POLITIQUES COMPTABLES IMPORTANTES

CONTRAT DE LOCATION AVEC LE GOUVERNEMENT CANADIEN
Le bail foncier figure en tant que dépense d'opération.

Inventaire de l'équipement

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

Actif d'immobilisation

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

| | |
|-------------------------------|---------------|
| Propriétés à bail | |
| Edifices | 5,0 to 10,0 % |
| Pistes | 5,0 to 6,7 % |
| Véhicules | 5,5 to 25,0 % |
| Machinerie et outillage | 6,7 to 30,0 % |
| Systèmes et logiciels | 20,0 % |
| Mobilier et biens immobiliers | 10,0 % |

INVESTISSEMENT RESTREINT POUR LE REMPLACEMENT DES IMMOBILISATIONS ET FONDS DE RÉSERVE POUR LES REMPLACEMENTS

Le conseil d'administration a établi un fonds de réserve pour le remplacement des immobilisations. Les virements en provenance et vers ce fonds exigent l'approbation du

conseil d'administration. Les intérêts de ce fonds s'inscrivent comme augmentation directe de la valeur du fonds de réserve pour remplacement. Au cours de l'année, le conseil d'administration a approuvé un virement de fonds de 750 000\$ (500 000\$ en 2009).

Le fonds de réserve pour le remplacement se compose de certificats de placement garanti et de liquidité et apparaît au bilan à sa valeur initiale d'achat plus les intérêts, ce qui se rapproche de sa valeur marchande. Au 31 décembre, la valeur marchande du fonds se situait à 3 912 134\$ (3 123 346\$ en 2009).

PRESTATIONS À VENIR POUR LES EMPLOYÉS

La Société a institué une caisse de retraite pour ses employés. Cette caisse de retraite possède une composante de contribution déterminée pour l'employé et une autre de prestation déterminée. La Société accroît ses engagements vis-à-vis des programmes de prévoyance à venir des employés et les coûts relatifs, hors des capitaux du plan. Le coût de la composante de contribution déterminée s'inscrit comme la contribution exigible pour toute l'année. La Société a adopté les politiques suivantes pour programme de retraite déterminée :

Le coût des prestations de retraite accumulées par les employés provient d'un calcul actuariel déterminé et du bon jugement des administrateurs de la caisse quant au rendement probable du fonds, à l'augmentation des salaires et l'âge des employés au moment de la retraite.

Aux fins de calcul du retour prévu sur l'investissement des capitaux du plan, on évalue les capitaux à leur juste valeur.

Les frais d'administration résultant des amendements au plan subissent une dépréciation en ligne droite pour la période restante de service des employés actifs à la date de l'amendement;

Les coûts courants de service s'inscrivent pour la période en cours.

LIQUIDITÉS RESTREINTES EN FIDUCIE ET OCTROI RESTREINT POUR LE REMPLACEMENT DES IMMOBILISATIONS

Selon les termes du bail foncier, la Société a obtenu du gouvernement canadien une concession en capitaux de 6,3\$ millions au cours de la période terminée le 31 décembre 1999. Ce fond et tout l'intérêt accumulé doivent servir à des projets d'immobilisation d'infrastructure, de protection et de sécurité de l'aéroport et demeurer dans des comptes portant intérêt, mais séparés de tout autre capital de la Société. L'octroi reporté se déprécie en revenu au même rythme que les immobilisations acquises par ce fonds.



NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

2. RÉSUMÉ DES POLITIQUES COMPTABLES IMPORTANTES CONTINU

COMPTABILISATION DES PRODUITS

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

UTILISATION DES ÉVALUATIONS

La préparation des états financiers se fait en fonction des normes généralement acceptées dans la comptabilité canadienne et exige que la gestion fasse des évaluations

et des prévisions qui se reflètent dans les sommes diverses d'actif et de passif au moment de l'écriture des états financiers et sur les revenus et dépenses rapportés pour la même période. On effectue périodiquement des analyses de ces évaluations que l'on amende au besoin et elles figurent au revenu à compter de la période où elles deviennent notoires.

Exemples d'évaluations importantes contenues dans ces états financiers :

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

3. INSTRUMENTS FINANCIERS

La Société a regroupé ses instruments financiers de la façon suivante:

| <u>Actif/passif financier</u> | <u>Affectation</u> | <u>Mesure subséquente</u> |
|---|--------------------------------|---------------------------|
| Comptant | Pour les transactions | Juste valeur |
| Compte en souffrance | Prêts et comptes en souffrance | Coût déprécié |
| Comptant restreint en fiducie | Pour les transactions | Juste valeur |
| Investissements restreints pour le remplacement des immobilisations | Pour les transactions | Juste valeur |
| Dette et passif accumulés | Autre passif financier | Coût déprécié |

Les comptes en souffrance et la dette de la Société et son passif accumulé s'inscrivent à leur coût déprécié qui se rapproche de leur juste valeur, compte tenu de l'échéance imminente ou à court terme de ces instruments financiers.

RISQUE FINANCIER

Le Société s'expose à un risque financier sur les comptes en souffrance de ses clients. La Société passe en revue le dossier de crédit de tous ses nouveaux clients avant de leur accorder le privilège de crédit et révise de façon périodique leur cote de crédit. En date du 31 décembre 2010, les comptes en souffrance consistent en majeure partie en honoraires d'aviation et en honoraires de service de passager résultant des opérations normales.

RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

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

RISQUE DE TAUX DE CHANGE

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



NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

4. BIENS D'IMMOBILISATION

| | 2010 | | | 2009 |
|-------------------------------------|----------------------|------------------------|---------------------|---------------------|
| | Coût | Dépréciation Accumulée | Net | Net |
| Amélioration de la propriété à bail | | | | |
| Édifices | 5 964 109 \$ | 2 402 732 \$ | 3 561 377 \$ | 3 876 049 \$ |
| Pistes | 6 120 800 | 2 592 438 | 3 528 362 | 3 287 977 |
| Véhicules | 2 429 858 | 1 727 786 | 702 072 | 902 304 |
| Machinerie et outillage | 648 751 | 411 956 | 236 795 | 264 164 |
| Systèmes et logiciels | 66 458 | 30 908 | 35 550 | 26 686 |
| Mobilier et biens immobiliers | 29 751 | 24 246 | 5 505 | 7 627 |
| | 15 259 727 \$ | 7 190 066 \$ | 8 069 661 \$ | 8 364 807 \$ |

5. LIQUIDITÉS RESTREINTES EN FIDUCIE

| | 2010 | 2009 |
|--|-------------|-------------------|
| Solde en début d'année | 184 855 \$ | 284 259 \$ |
| Intérêt reçu au cours de l'année | 109 | 511 |
| Virements de fonds pour des projets restreints | (184 964) | (99 915) |
| Solde en fin d'année | - \$ | 184 855 \$ |

6. OCTROI REPORTÉ POUR L'AMÉLIORATION DES IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES

| | 2010 | 2009 |
|----------------------------------|---------------------|---------------------|
| Solde en début d'année | 4 553 230 \$ | 5 060 457 \$ |
| Intérêt reçu au cours de l'année | 109 | 511 |
| Dépréciation au cours de l'année | (520 979) | (507 738) |
| Solde en fin d'année | 4 032 360 \$ | 4 553 230 \$ |

7. PRESTATIONS À VENIR DES EMPLOYÉS

| | 2010 | 2009 |
|---|------------|------------|
| Actif défini accumulé de prestation de retraite | 358 000 \$ | 261 000 \$ |
| Disposition pour la prestation de retraite | 75 563 \$ | 59 925 \$ |

Caisse de retraite à prestation déterminée

1^{er} juin 1999, le Société a joint le plan de retraite des autorités aéroportuaires et des autorités portuaires canadiennes, un plan de retraite qui regroupe plusieurs

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

Le fonds de retraite se compose en très grande partie de capitaux propres et d'actions à revenu fixe au Canada et à l'étranger. La juste valeur des capitaux de ce plan se base sur l'évaluation faite par la gestion du rendement à long terme du portefeuille de l'actif du plan de retraite. Les engagements de prestation de retraite se fondent sur l'évaluation faite par la gestion de l'augmentation à long terme des salaires escompté à partir de la meilleure évaluation que puisse faire la gestion de l'évolution des taux d'intérêt. Les prétentions actuarielles importantes utilisées pour mesurer l'engagement accumulé de prestation et la juste valeur du plan se présentent comme suit:

| | 2010 | 2009 |
|---|-------|-------|
| Taux de rendement projeté des actifs à long terme | 6,50% | 6,50% |
| Augmentation du taux de compensation | 4,00% | 4,00% |
| Taux d'escompte | 5,50% | 6,25% |

Les désaccords entre cette évaluation et la réalité, probablement de nature matérielle, s'amortissent pendant la durée moyenne restante de l'employé au travail. La Société s'expose au risque de perte d'expérience par rapport à ces prévisions. Le risque maximum de perte se mesure à la différence entre la juste valeur de l'engagement de retraite et la quantité de l'accroissement de l'obligation de retraite accumulée dans les états financiers. Si la réalité s'avère différente des prévisions et prétentions, on procédera



NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

7. PRESTATIONS À VENIR DES EMPLOYÉS CONTINU

à un ajustement des prestations à venir pour compenser les désaccords. On contrôle le risque en plaçant les capitaux du plan de retraite en fiducie en accord avec la politique d'investissement de retraite qui décrit les investissements permis.

Les rapports actuariels établis se basent sur des projections de niveau d'indemnité salariale jusqu'à la retraite et l'évaluation des taux d'intérêt à long terme par les gestionnaires du plan de retraite. L'évaluation actuarielle la plus récente date du 1er janvier 2010. L'évaluation s'est faite au moyen de la méthode actuarielle normale de cotisation d'exercice et d'âge atteint dans le but de calculer la contribution minimum requise de l'employeur par la Loi canadienne de l'impôt sur le revenu. À la suite de la recommandation des actuaires du plan, la contribution annuelle de l'employeur se situe à 23,5% (21,3% en 2009) de la masse salariale en plus d'une cotisation mensuelle spéciale de 8 263\$ (15 092\$ en 2009). Ces conditions de contribution demeureront en vigueur jusqu'à la prochaine évaluation actuarielle prévue le 1er janvier 2011.

Renseignement au sujet de la portion déterminée des prestations du plan, le 31 décembre:

| | 2010 | 2009 |
|--|--------------|--------------|
| Juste valeur marchande des actifs du plan | 2 546 000 \$ | 2 203 000 \$ |
| Engagement de prestation accumulé | 2 697 000 | 2 382 000 |
| Capitalisation – déficit du plan | (151 000) \$ | (179 000) \$ |
| Actif accumulé de prestation – début d'année | 261 000 \$ | 74 000 \$ |
| Déboursés net de retraite pendant l'année | (123 000) | (96 000) |
| Contributions de l'employeur | 220 000 \$ | 283 000 \$ |
| Actif accumulé de prestation – fin d'année | 358 000 \$ | 261 000 \$ |
| Contributions des employés | 25 000 \$ | 25 000 \$ |
| Prestations de retraite et de cessation d'emploi | 80 000 \$ | 79 000 \$ |

La valeur actuarielle réelle des prestations accumulées pendant l'exercice budgétaire 2010 se base sur une extrapolation fournie par les actuaires. Ceux-ci croient qu'aucune différence matérielle entre l'extrapolation et les états financiers ne résulterait d'une évaluation formelle en fin d'année.

CAISSE DE RETRAITE À CONTRIBUTION DÉTERMINÉE

Le plan de contribution défini de la Société couvre tous les employés à son emploi depuis le 1er juin 1999. Les employés qui contribuent à ce plan de retraite doivent y verser 5% de leur revenu, somme que la Société s'engage à égaler. Toutes les contributions de l'employeur deviennent la propriété de l'employé après deux ans de service auprès de la Société. Pendant l'année, la Société a versé 28 720\$ (19 817\$ en 2009) à la caisse de retraite.

PRESTATION DE RETRAITE

En vertu de la convention collective des employés de l'aéroport de Saint John, les employés ont droit au moment de leur départ à une (1) semaine de salaire par année de service depuis le 1er juin 1999 avec un maximum de 30 semaines. En 2010 et en 2009, la Société n'a déboursé aucune prestation de départ.

8. ENGAGEMENTS ET PRÉVOYANCE

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

- En vertu du bail foncier modifié, la Société n'a pas à payer de frais de location jusqu'en 2016. Par la suite, la location se calcule de la façon suivante: aucun loyer sur les premiers 5 000 000\$ de revenus, 1% des revenus entre 5 000 000\$ et 10 000 000\$, 5% du revenu entre 10 000 000\$ et 25 000 000\$, 8% du revenu entre 25 000 000\$ et 100 000 000\$, 10% du revenu entre 100 000 000\$ et 250 000 000\$ et 12% du revenu excédant 250 000 000\$.
- Le gouvernement du Canada a commandé une évaluation environnementale de la propriété de l'aéroport de Saint John en décembre 1998 et publié le rapport d'étude environnementale de base. Ce rapport avait comme objectif d'identifier l'ampleur des substances dangereuses en décembre 1998 jusqu'au moment du bail, le 1er juin 1999. L'article 37 du bail entre le gouvernement et l'aéroport stipule que la responsabilité des mesures de réparation passe entre les mains de l'aéroport.



NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

8. ENGAGEMENTS ET PRÉVOYANCE CONTINU

Toute incidence de substance dangereuse qui pourrait survenir, attribuable à des circonstances pré datant le moment du contrat du 1er juin 1999 demeure la responsabilité du gouvernement du Canada. La Société a la responsabilité de toutes les incidences environnementales de substances dangereuses qui se produisent après la date de transfert. Au 31 décembre 2010, il n'existe aucune responsabilité environnementale connue.

9. DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE

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

10. DIVULGATION DE CAPITAL

La Société adopte comme objectif de gestion du capital la sauvegarde de sa capacité de fonctionnement de façon à pouvoir procurer des avantages à ses partenaires.

La Société établit la quantité de capital en fonction du risque. Le Société gère sa structure financière et lui apporte des correctifs en fonction des changements économiques et des caractéristiques de risque des actifs sous-jacents. Afin de maintenir ou d'ajuster les actifs sous-jacents, la Société peut augmenter les emprunts ou les liquidités, selon les circonstances précises.

La Société, non assujettie aux besoins de capitaux extérieurement imposés, conserve la même stratégie globale de risques capitaux qu'au 31 décembre 2009.

11. ACTIFS NETS INVESTIS EN IMMOBILISATIONS

| | 2010 | 2009 |
|--|-----------|-----------|
| Investi en immobilisation | 3 996 432 | 4 368 110 |
| – début d'année | \$ | \$ |
| Dépréciation des immobilisations | (936 053) | (924 614) |
| Dépréciation de l'octroi différé | 520 979 | 507 738 |
| Dépréciation de l'actif d'immobilisation | - | (45 513) |
| Perte à la vente d'immobilisation | - | (534) |
| Achat d'immobilisation | 640 908 | 191 602 |
| Somme nette virée pour des projets restreints | (184 964) | (99 915) |
| Résultat de la liquidation des immobilisations | - | (442) |
| Investi en immobilisations | 4 037 302 | 3 996 432 |
| – fin d'année | \$ | \$ |



COMPENSATION | DÉCLARATION

COMPENSATION REMISE AUX MEMBRES DU CONSEIL EN 2010

PRÉSENCE AUX RÉUNIONS

| | Réunion du conseil | Finance | Gouvernance | Communication | Stratégie | Installations & infrastructure | Croissance | Service aérien | Autre |
|-------------------------|-----------------------|---------|-------------|---------------|-----------|-----------------------------------|------------|----------------|-------|
| Day, Georgie | 5/6 | | 3 | 2 | 2 | | | | 1 |
| Gaudett, Doug | 4/6 | 12 | | | 1 | | | | 1 |
| Green, Owen * | 4/6 | 6 | 2 | | 1 | | | | 3 |
| MacDonald, Kathleen | 5/6 | | | | 3 | | | 2 | 1 |
| McFarlane, Norm * | 3/6 | | | 1 | | | | 2 | 1 |
| Northrup, Troy | 5/6 | | | 2 | 1 | 1 | 5 | | 3 |
| Oldfield, Ron | 6/6 | | | | 1 | 1 | | | |
| Power, Wayne | 5/6 | | | | 2 | | | 2 | 5 |
| Reeves, Philip | 6/6 | | 2 | | 4 | 1 | | | 6 |
| Rent, Gary | 6/6 | 12 | | | 2 | | 5 | | 7 |
| Waldschutz, Christopher | 6/6 | | | | 3 | 1 | | | 2 |
| Walton, Michael * | 3/6 | | | | | | 7 | | 1 |

* nommé au milieu de l'année

COMPENSATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU PERSONNEL-CADRE

(Honoraires et jetons de présence)

| | |
|---|----------|
| Président du conseil | 6 400 \$ |
| Vice-président du conseil | 3 150 \$ |
| Trésorier | 3 600 \$ |
| Secrétaire | 2 300 \$ |
| Compensation totale du conseil d'administration: 40 263\$ | |
| Compensation totale du personnel administratif: 478 850\$ | |

DÉCLARATIONS

Contrats adjugés de plus de 75 000\$ à l'enchère / sur invitation

Contrat de construction des aires de stationnement et de circulation des avions (amélioration de l'éclairage DEL) sur invitation et à l'enchère adjugé à Roadway Systems Inc.

Contrats adjugés de plus de 75 000\$ sans enchère

Contrat de conception d'un plan directeur pour l'utilisation des terres adjugé à Design Development Group Inc.

Code de conduite :

Tous les administrateurs ont soumis une déclaration personnelle. Il n'existe aucun conflit d'intérêt réel ou potentiel pour autant que puisse en juger le conseil d'administration.



PERSONNES-RESSOURCES

Siège social:
Saint John Airport Inc.
4180, chemin Loch Lomond
Saint John, N.-B. E2N 1L7

téléphone. 506.638.5555
télécopieur. 506.638.5550
courriel. fly@sjairport.ca
saintjohnairport.com

Gestion:
président et président du
conseil
Bernard LeBlanc
506.638.5558
bleblanc@sjairport.ca

administrateur, finances et
gestion
Judith Brown
506.638.5552
jbrown@sjairport.ca

administrateur, mise en
marché et communications
Colleen Mitchell
506.638.5584
cmitchell@sjairport.ca

administrateur, entretien et
opération
Randy Herrell
506.638.5574
rherrell@sjairport.ca

administrateur,
réglementation
Angela McLean
506.638.5578
amclean@sjairport.ca

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

Contentieux
Lawson and Creamer
133 rue Prince William
Saint John, N.-B. E2L 4S2

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

