

Maintenir notre cap

Administration de l'aéroport international d'Halifax | Rapport annuel 2020



HalifaxStanfield

Introduction

Pour les personnes qui travaillent dans le secteur de l'aviation, il n'est pas rare de devoir s'adapter aux progrès de l'industrie, à l'évolution des protocoles de sûreté et de sécurité et à des situations inattendues.

La résilience de notre industrie a été mise à rude épreuve par des forces externes à maintes reprises au cours du siècle dernier : des premiers vols d'essai finalement couronnés de succès par un décollage réussi à Baddeck, au Cap-Breton, en 1909, au renforcement des protocoles de sécurité mis en œuvre à la suite des événements dévastateurs du 11 septembre 2001, et aux leçons tirées de l'épidémie de SRAS en 2003, dont nous avons pu tirer parti lors de notre réponse à la toute récente pandémie.

Lorsque le SRAS COV-2 (COVID-19) a fait son apparition au Canada en janvier, l'Administration de l'aéroport international d'Halifax (AAIH) a commencé à se préparer aux répercussions éventuelles sur notre aéroport, mais personne n'aurait pu prédire les effets vertigineux que la crise sanitaire causée par la COVID-19 aurait sur le transport aérien dans le monde entier.

Tout au long de cette période, notre vision interne est restée cohérente et nous a permis de maintenir le cap. Nous avons continué à exercer nos activités en mettant résolument l'accent sur la sécurité et sur notre profond engagement à servir nos communautés.

L'AAIH, comme les autres partenaires du transport aérien, évalue régulièrement les risques potentiels et dispose de solides plans de continuité des activités et de gestion de crise. Nous sommes prêts à répondre à une myriade de problèmes qui pourraient nous faire dévier de notre route.

La santé et la sécurité de tous à Halifax Stanfield a toujours été, et restera toujours, notre priorité absolue. Les nouveaux protocoles, tels que le port obligatoire du masque, la restriction de l'accès à l'aérogare, l'intensification du nettoyage et la distanciation physique, ont tous contribué à permettre à notre aéroport de rester un lieu sain et sûr pour travailler et voyager tout au long de cette crise sanitaire mondiale.

Cette année a été éprouvante : nous avons dû nous adapter sans préavis aux nouvelles réglementations aéronautiques, gérer les défis financiers soudains et majeurs auxquels nous, ainsi que nos partenaires commerciaux, nous sommes heurtés, et prendre des décisions difficiles qui laisseront des marques profondes sur notre organisation. Malgré cela, tout au long de cette période, nous sommes restés focalisés sur notre personnel, nos plans et notre mission, tout comme nous l'avons fait dans le passé face à l'adversité.

Nous sommes extrêmement fiers de tous les membres de la communauté d'Halifax Stanfield pour leur persévérance, tant sur le plan personnel que professionnel, alors que nous traversons collectivement une période d'immense incertitude et un territoire inconnu. Nous travaillons ensemble dans la perspective d'un avenir plus radieux.

Nous maintenons notre cap.



Message du président du conseil d'administration

Stephen Dempsey

Il y a un vieux proverbe qui dit : « Puissiez-vous vivre une époque intéressante » et rien n'aurait pu mieux évoquer le moment de ma nomination au poste de président du conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport international d'Halifax (AAIH), un défi que j'ai été fier d'accepter en mai 2020, juste à l'aube de la pandémie de COVID-19.

Halifax Stanfield est un moteur économique important pour la région, qui contribue à hauteur de 3,8 milliards de dollars par an à l'économie de la Nouvelle-Écosse. Avant la pandémie, l'aéroport abritait 120 organisations, qui fournissaient 5 600 emplois sur place, notamment des manutentionnaires au sol, des pompiers, des comptables, des employés d'hôtel, des membres d'équipage et bien d'autres.

La pandémie de COVID-19 a eu un impact considérable sur de nombreuses entreprises et industries, et l'aviation et ses travailleurs ont été particulièrement durement frappés. C'est notamment le cas de l'aéroport Halifax Stanfield, qui a connu un déclin spectaculaire du nombre de passagers et de vols depuis le début de la pandémie. On s'attend au total à la perte de 50 % des emplois dans le secteur de l'aviation, et encore davantage dans le secteur du tourisme, à cause de la COVID-19.

Pour de nombreuses personnes à l'aéroport, cette période a été très éprouvante. Toutefois, grâce au travail d'équipe et au dévouement exceptionnel de tous ceux qui font partie de la communauté très unie d'Halifax Stanfield, je suis convaincu que l'AAIH restera en bonne voie pour la relance future.

L'une des façons d'y parvenir est d'avoir un plan, ce que l'AAIH sait très bien faire. Du plan de relance lié à la COVID-19 au plan d'activités annuel, en passant par le plan stratégique quinquennal et le plan directeur sur 20 ans, la réflexion et les efforts pour préparer l'avenir ne manquent pas. En temps de prospérité, nous examinons nos résultats par rapport à notre plan, et en temps de crise, nous nous remettons en question et nous posons la question de savoir si ce plan est vraiment celui qui nous convient. Comme nous le savons tous, nous vivons une époque sans précédent, mais grâce à ce plan, l'AAIH sera bien préparée pour affronter l'avenir.

Nous devons également rester attentifs à la mission de l'aéroport. Ce n'est pas difficile à faire, après avoir vu le rôle qu'a joué l'aéroport pour les milliers de Canadiens qui ont été rapatriés de pays étrangers au début de l'année 2020 ou après avoir vu les milliers de masques et de vaccins qui sont arrivés sur des vols de fret. Halifax Stanfield est un élément essentiel de l'infrastructure de transport et assure efficacement la liaison entre les personnes et les produits de la région et du monde entier. Bien que l'activité ait été plus réduite en 2020 que lors des années précédentes, le travail accompli à Halifax Stanfield est essentiel à la croissance de notre économie et au maintien des liens entre nos communautés. Si nous restons fidèles à cet objectif, nous connaissons des jours meilleurs.

Nous comptons des gens exceptionnels à l'AAIH, qui contribuent à la réalisation des plans de l'aéroport et à la réalisation de sa mission, jour après jour. À tous ceux qui, à l'AAIH, ont travaillé infatigablement durant la pandémie de COVID-19 et qui continuent de contribuer au renouveau d'Halifax Stanfield, je dis un grand merci. Merci de travailler si courageusement et de veiller sur votre communauté.



Merci également à nos partenaires communautaires, gouvernementaux et commerciaux pour leur appui constant, ainsi qu'à mes collègues du conseil d'administration qui ont soutenu l'équipe de l'AAIH alors que nous continuons à affronter cette crise.

Au nom du conseil d'administration, j'aimerais rendre hommage à quelques personnes exceptionnelles dont les qualités de leader, la vision et l'intégrité ont permis à notre aéroport de continuer à relever les défis uniques engendrés par la pandémie.

Marie Mullally, qui a siégé pendant 11 ans au conseil d'administration de l'AAIH, et qui l'a présidé ces deux dernières années, a guidé notre administration aéroportuaire en faisant preuve de discipline financière, de gouvernance efficace et d'une grande passion personnelle, fournissant ainsi un cadre solide pour le développement futur de l'AAIH.

Enfin, j'aimerais également exprimer notre sincère gratitude à notre présidente-directrice générale, Joyce Carter, et à son équipe de direction, qui continuent à diriger l'organisation avec détermination et courage.

Je me réjouis à la perspective de relever les défis et de saisir les chances qui se présenteront au cours de l'année à venir dans le cadre de mes fonctions de président du conseil d'administration, et de soutenir Halifax Stanfield en vue de surmonter les obstacles actuels et d'en sortir encore plus forts qu'auparavant.

Nous vivons en effet une époque intéressante.

Message de la présidente-directrice générale

Joyce Carter

Au cours des 20 années durant lesquelles l'Administration de l'aéroport international d'Halifax (AAIH) a géré Halifax Stanfield, 2020 pourrait aisément être décrite comme l'année la plus éprouvante que nous ayons connue. La pandémie de COVID-19 a transformé à jamais le monde tel que nous le connaissions et a eu un impact sur tous les aspects de nos activités et de notre communauté. Outre ces répercussions évidentes, 2020 a également apporté des tragédies et des défis inattendus qui nous ont incités à nous soutenir mutuellement et à réfléchir à la manière dont nous pouvons reconstruire ensemble.

À l'approche de 2020, nous nous attendions à connaître une année record, mais au printemps, lorsque la COVID-19 est entrée en Nouvelle-Écosse, il est devenu évident que nous allions devoir changer de cap. Nous avons pris des dizaines de mesures pour rendre notre environnement aéroportuaire sain et sûr pour les travailleurs essentiels et les voyageurs. Nous avons appuyé les avis aux voyageurs émis par le gouvernement et avons dit aux gens de rester chez eux – des paroles que je n'aurais jamais imaginé prononcer en qualité de PDG d'un aéroport.

À mesure que nous en apprenions davantage au sujet du virus et que les restrictions de voyage étaient mises en œuvre, il est devenu évident que la COVID-19 aurait un impact immédiat sur nos activités et donc sur notre situation financière. Nous avons fermé certaines parties de l'aérogare, regroupé les aires de stationnement et éteint les équipements et les lumières lorsque c'était possible pour réduire les dépenses. Lorsque cela n'a pas suffi, nous avons dû prendre la pénible décision de réduire nos effectifs de 25 %. C'est une décision que nous regrettons avoir eu à prendre, car nos employés ont toujours été ce qui fait d'Halifax Stanfield un lieu si extraordinaire.

En fait, en 2020, nous avons été témoins de la persévérance de tous les travailleurs de l'aviation. Bien que notre industrie ne soit pas étrangère à la gestion d'événements qui bouleversent le monde, comme le 11 septembre ou le SRAS, nous n'avons jamais connu une crise telle que la COVID-19. La mise en œuvre des protocoles de santé publique, l'adaptation aux nouvelles normes et l'ordre donné aux gens d'éviter les voyages n'ont pas été chose facile, mais il était important de le faire pour assurer la sécurité de la population. La manière dont les travailleurs de l'aéroport se sont adaptés et ont fait ce qu'il fallait pour protéger les autres a été une source d'inspiration.

Il a été également édifiant de constater la résilience des Néo-Écossais face à l'adversité. Nos communautés ont dû faire face à la terrible douleur de la tuerie de Portapique, à l'incrédulité lors de l'écrasement des appareils des Snowbirds et des Forces armées canadiennes, tout en essayant de faire face à une pandémie mondiale. L'un des nôtres, Tom Bagley, ancien pompier de l'aéroport, a été l'une des victimes des événements tragiques de Portapique. Pourtant, en réponse à ces actes terribles, notre province s'est unie sous la bannière « Nouvelle-Écosse solidaire » pour surmonter la tempête. Il a été impressionnant de constater ce sentiment d'appartenance à une communauté dans une période aussi sombre.

Beaucoup d'entre nous ont également été choqués par les rapports d'actes racistes qui ont été commis aux États-Unis, mais aussi ici au Canada et en Nouvelle-Écosse. Nous avons ensuite vu le mouvement *Black Lives Matter* attirer une attention plus que nécessaire sur l'inégalité qui subsiste depuis bien trop longtemps dans nos communautés et nos organisations. *Black Lives Matter* a braqué les projecteurs sur les préjugés inconscients et les obstacles systémiques qui existent dans nos communautés et au sein de notre propre organisation.



Nous réfléchissons à la manière dont nous pouvons faire mieux. Nous avons l'intention de nous engager sur la voie de l'avenir en nous fixant des objectifs précis et en faisant de l'équité, de la diversité et de l'inclusion des priorités plus importantes, au plan stratégique.

Bien que cette année ait été éprouvante, on ne saurait sous-estimer combien il est important de rester optimiste. Je ressens chaque jour une immense gratitude à l'égard des membres de la communauté aéroportuaire, qui continuent à se mobiliser et à chercher des moyens de se soutenir mutuellement. Je suis très sensible au soutien que nous avons reçu de nos partenaires, de nos intervenants et des gouvernements tandis que nous travaillons en direction de la relance. Et je suis profondément reconnaissante à notre conseil d'administration, en particulier au nouveau président du conseil, Stephen Dempsey, pour avoir accepté d'exercer cette fonction, ainsi qu'à l'ancienne présidente du conseil, Marie Mullally, pour sa contribution considérable à notre organisation.

Halifax Stanfield est devenu un acteur important dans la région, et nous sommes fiers de jouer ce rôle. Malgré les impacts de la COVID-19, notre objectif reste le même. Nous envisageons un avenir où nous allons continuer à mettre en liaison les familles et les amis, à accueillir de nouveaux immigrants, à aider les entreprises locales à prospérer et à amener leurs produits sur le marché, à stimuler le secteur du tourisme et à soutenir la croissance et le développement économiques de la région. C'est pour cette raison que je suis convaincue que nous surmonterons cette période extrêmement éprouvante et que nous serons prêts à reprendre nos services, le moment venu.

Rester en sécurité : notre réponse

Nous avons ressenti les premiers impacts de la pandémie de COVID-19 à la fin du mois de janvier, alors que le virus causait des perturbations importantes en Asie, où il y a un fort appétit pour les produits de la mer de Nouvelle-Écosse, et en particulier le homard vivant. Les vols de fret à l'aéroport ont chuté, passant d'une moyenne de sept ou huit vols hebdomadaires à un seul. Ce n'était que le début des répercussions que la COVID-19 allait avoir non seulement sur l'aéroport, mais aussi sur notre province, notre industrie et les citoyens du monde entier.

À peu près au même moment, le Canada a détecté le premier cas de COVID-19, à Toronto. À Halifax Stanfield, la sécurité est toujours notre priorité absolue et nous avons déjà activé nos plans de gestion de crise et de continuité des activités. Nous avons commencé à travailler avec Santé publique Nouvelle-Écosse et nos partenaires pour la prestation des services aéroportuaires afin d'améliorer les processus de nettoyage et accroître la communication sur les bonnes pratiques d'hygiène afin de limiter la propagation du virus.

À la mi-mars, une fois que des cas de COVID-19 ont été détectés en Nouvelle-Écosse, le gouvernement provincial a déclaré l'état d'urgence. Toute personne retournant dans la province devait s'isoler pendant deux semaines et le Premier ministre de l'époque, Stephen McNeil, a ordonné à tous les Néo-Écossais : « Restez chez vous, que diable! ». Le gouvernement du Canada a également imposé une période d'isolement de deux semaines à toute personne entrant au Canada. Ces exigences de quarantaine sont restées en vigueur jusqu'à la fin de l'année 2020 et resteront en vigueur en 2021.





Rester en sécurité



Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a également détaché des inspecteurs à notre aéroport en mars, afin d'informer les voyageurs sur les nouvelles exigences et leur rappeler de rester chez eux s'ils présentaient des symptômes de COVID-19. Ces inspecteurs sont restés sur place à l'aéroport pour le reste de l'année 2020 et y resteront en 2021.

Nous avons pris de nombreuses mesures à Halifax Stanfield avant même que l'état d'urgence ne soit déclaré, pour nous préparer à ce qui s'annonçait. Nous avons demandé à nos employés qui pouvaient travailler à domicile de le faire.

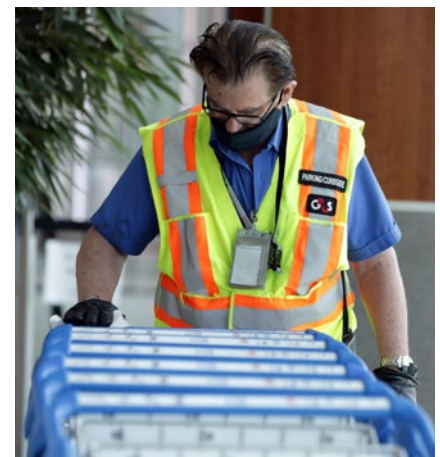
Nous avons modifié un grand nombre de nos tâches quotidiennes, de nos réunions et autres activités professionnelles afin qu'elles puissent se faire en mode virtuel, à l'aide d'outils technologiques et de programmes comme Microsoft Teams. Avec le soutien de

l'équipe des technologies de l'information de l'AAIH, de nombreux employés ont été équipés pour le travail à distance rapidement et sans interruption.

De plus, de nouveaux protocoles ont été mis en place pour les employés qui devaient continuer à travailler à l'aéroport afin d'assurer la sécurité et l'efficacité des opérations. La distanciation physique, le port obligatoire du masque, l'intensification du nettoyage et des postes de désinfection des mains ont été mis en place pour assurer la protection de nos employés de première ligne au travail. Ces travailleurs sur le terrain étaient essentiels pour que l'aéroport reste ouvert aux personnes qui devaient rentrer chez elles ou voyager pour des raisons essentielles.

Nous avons mis en place un programme de nettoyage amélioré et embauché du personnel de nettoyage supplémentaire, par le biais de notre prestataire de services, Bee Clean. Ce programme de nettoyage comportait la désinfection fréquente des zones de fort contact et de haute fréquentation, comme les toilettes, les ascenseurs et autres surfaces. Des postes de désinfection des mains ont été installés à des endroits stratégiques de l'aérogare et des sièges destinés au public ont été supprimés pour permettre une distanciation physique adéquate.

Tous ces efforts visent à garantir que toute personne se trouvant à l'aéroport, que ce soit pour un voyage essentiel ou pour travailler sur place, se sente en sécurité et à l'aise dans nos installations.





#NousSommesHfxStanfield

« Je suis la directrice principale des technologies de l'information (TI) à l'AAIH et mon équipe est responsable de l'infrastructure informatique de l'aéroport, y compris les ordinateurs, les serveurs, les systèmes de dépôt des bagages, les kiosques, les écrans d'information sur les vols, le système de sonorisation et toutes les applications. En qualité de directrice principale, mon rôle est d'assurer la coordination et le soutien des personnes, des projets et des budgets qui assurent le bon déroulement de ces opérations.

Ce que les gens ne réalisent peut-être pas à propos du service des technologies de l'information, c'est la diversité des tâches dont nous sommes responsables à l'aéroport. Si notre efficacité laisse à désirer, cela pourrait avoir des impacts majeurs sur nos transporteurs

aériens, nos passagers et tout le personnel de soutien. J'ai la chance de disposer d'une équipe compétente et dévouée à qui je peux faire entièrement confiance pour que les technologies fonctionnent en toute efficacité.

Il est très gratifiant de savoir que mon travail a un impact sur tous ceux qui passent par l'aéroport, qu'ils en soient conscients ou non. Sans ces technologies, beaucoup d'opérations seraient faites manuellement, ce qui entraînerait des retards et des coûts supplémentaires. L'utilisation des technologies permet aux voyageurs de bénéficier d'une expérience fluide et optimale à notre aéroport et nous continuons d'explorer les moyens de tirer parti des technologies et des processus sans contact conformes aux protocoles de santé publique.

La pandémie a vraiment mis les choses en perspective. J'ai appris à ralentir mon rythme, à apprécier le temps passé avec mes amis et ma famille, et à ne pas tenir ma santé pour acquise. L'aspect social de l'époque pré-pandémique me manque, notamment au travail, mais je suis fière que nous ayons fourni les outils permettant de rester en liaison virtuellement. »

-Sheri Murphy,
directrice principale,
Technologies de l'information,
Administration de l'aéroport
international d'Halifax.

Rester à la maison :

nos défis

En réponse à la forte diminution du nombre des voyageurs et des réservations, ainsi qu'aux diverses restrictions frontalières, nos compagnies aériennes partenaires ont considérablement réduit les choix de vol et la fréquence du service. Les vols intérieurs, internationaux et transfrontaliers ont tous été touchés. Le 1^{er} avril 2020 a marqué le dernier jour des vols commerciaux internationaux ou transfrontaliers pour les passagers.

Globalement, en 2020, nous avons servi 76 % de passagers en moins qu'en 2019. Plus stupéfiant encore, les deux tiers de nos passagers en 2020 ont voyagé entre janvier et mars. L'activité passagers d'avril à décembre a diminué de 91 % par rapport à la même période en 2019. À son point le plus bas durant la pandémie, notre aéroport n'offrait que neuf vols par jour.



de passagers en moins qu'en 2019



d'activité passagers en moins entre avril et décembre



des passagers en 2020 ont voyagé entre janvier et mars



vols par jour assurés au plus bas de la pandémie (contre 200 vols quotidiens prévus en 2020)

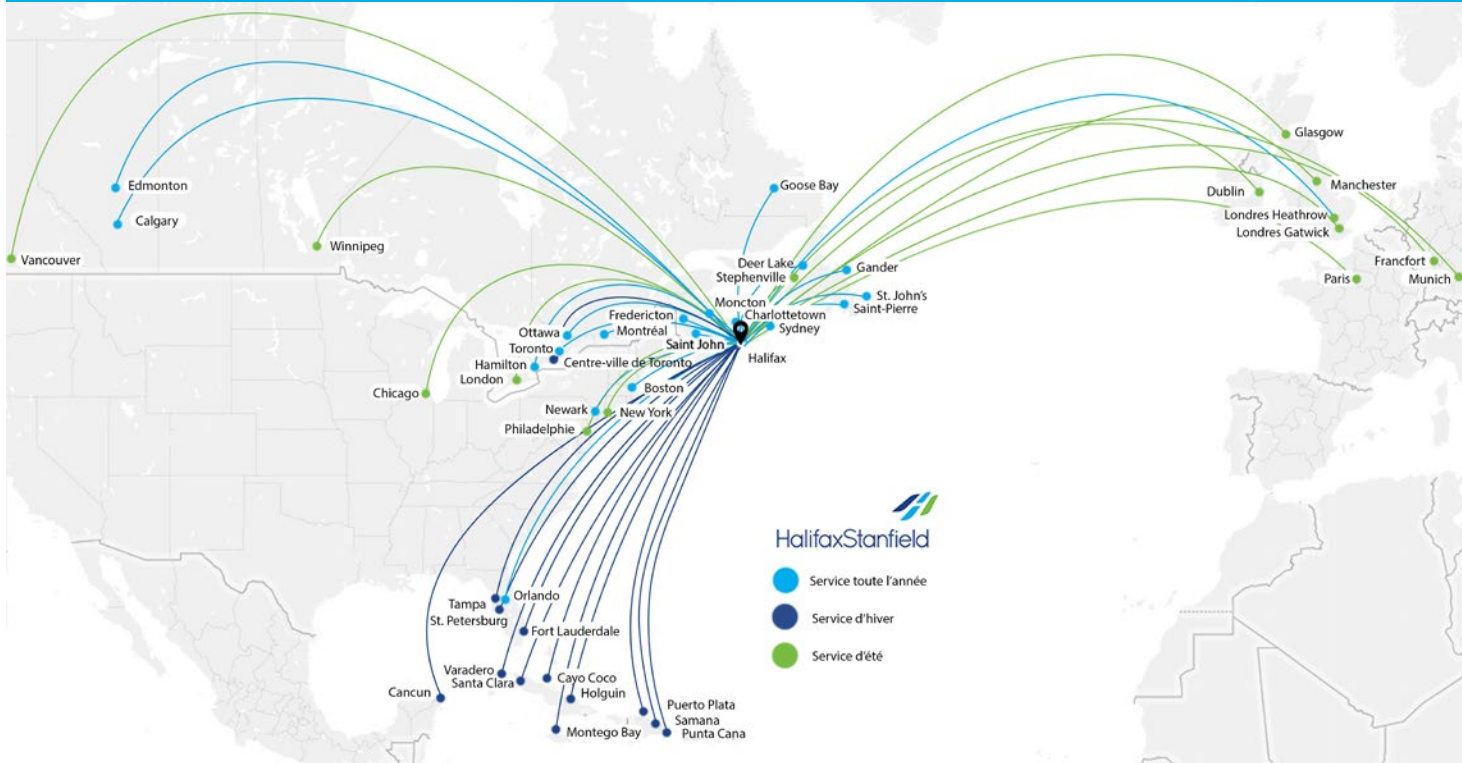




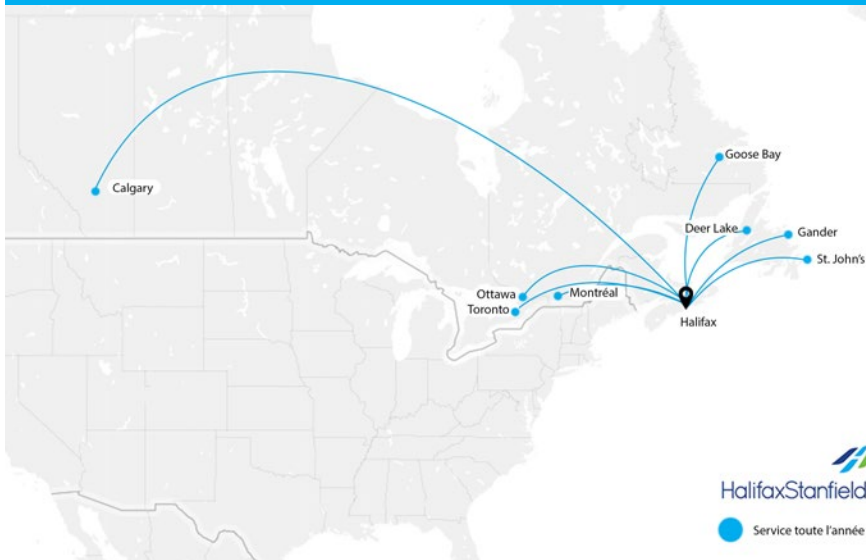
Rester à la maison

En 2020, nous prévoyions 200 vols par jour, offerts par 17 compagnies aériennes, vers 46 destinations du monde entier. Deux nouvelles destinations que nous avons annoncées au début 2020 – Munich et Manchester – n'ont malheureusement jamais eu la chance de se concrétiser. Au total, le nombre de destinations auxquelles nous sommes reliés a été réduit de plus des trois quarts en 2020.

Prévisions de service aérien en 2020



Service aérien réel en 2020



De nombreuses personnes ont lutté courageusement pour que des vols internationaux et transfrontaliers soient offerts à Halifax Stanfield, mais il faudra plusieurs années pour les récupérer, si tant est qu'ils n'y reviennent jamais.

En juillet, nous nous sommes réjouis de la mise en place de la « bulle atlantique », qui permettait aux résidents du Canada atlantique, ou aux touristes ayant respecté une période d'isolement de 14 jours dans l'une des quatre provinces, de se déplacer librement dans la région.

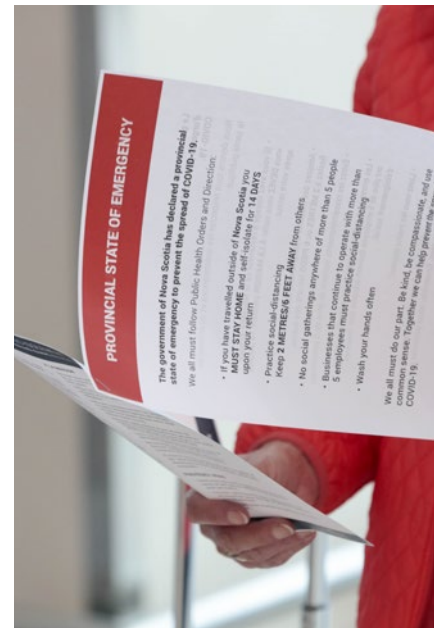
Comme d'autres aéroports du Canada atlantique, nous avons considéré la bulle Atlantique comme une première étape favorable vers l'assouplissement des restrictions de voyage dans notre province.

Bien qu'il y ait eu une légère augmentation de l'activité passagers durant les mois d'été, ce qui a permis une certaine amélioration, notre activité est restée en baisse d'environ 80 à 90 % par rapport aux années précédentes.

Nous gardions espoir que le gouvernement provincial allait élargir la bulle atlantique en ouvrant les frontières de la Nouvelle-Écosse au reste du Canada.

Mais, une deuxième vague du virus a déferlé sur le Canada et les frontières de notre région sont restées fermées aux visiteurs. Puis, en novembre, une flambée de cas a surgi au Canada atlantique et la bulle atlantique a « explosé » pour le reste de l'année.

Durant la pandémie, nous avons rapidement consolidé l'exploitation de nos installations afin de réduire les dépenses tout en maintenant la sécurité des opérations aéroportuaires. Les extrémités nord et sud du hall de départ des vols nationaux et internationaux ont été fermées et les opérations ont été regroupées aux portes d'embarquement centrales.



Après le départ du dernier vol vers les États-Unis le 1^{er} avril, l'installation de prédédouanement pour les États-Unis a fermé ses portes, et est restée sombre et silencieuse pour le reste de l'année. Plusieurs aires de stationnement ont été fermées, les escaliers mécaniques ont été arrêtés et les lumières ont été tamisées là où c'était possible.

Malheureusement, ces réductions de coûts ont été insuffisantes et nous avons été contraints de réduire nos effectifs.

À la fin 2020, nous avons réduit le nombre de nos employés d'environ 25 %.

Nous regrettons sincèrement avoir dû procéder à ces licenciements – ce sont nos employés qui expliquent en grande partie pourquoi nous sommes constamment reconnus parmi les meilleurs aéroports du monde pour notre taille. Ce fut un moment pénible pour toute l'équipe.

Les entreprises et les prestataires de services de l'aéroport ont également été fortement touchés par la perturbation soudaine et considérable du trafic aérien. Soixante-dix à quatre-vingt-dix pour cent des commerces situés à l'intérieur de l'aérogare sont restés fermés durant la majeure partie de l'année, en raison du déclin de la demande.



L'impact persistant de la COVID-19 sur notre industrie est exceptionnel, et nous sommes de tout cœur avec toutes les personnes touchées par cette pandémie, tant sur le plan personnel que professionnel.





#Nous sommes Hfx Stanfield

« Je suis la directrice générale du groupe Hudson à Halifax Stanfield, qui comprend sept magasins, un bureau et un entrepôt. En raison de la pandémie de COVID-19, seuls trois de nos magasins sont restés ouverts après mars. Cela a entraîné une compression importante de personnel, si bien que j'ai moi-même travaillé dans les magasins de l'aéroport plutôt que d'exercer mes fonctions de soutien habituelles au bureau. Parfois, je devais jongler tout au long de la journée pour ouvrir et fermer les points de vente situés avant et après le contrôle de sécurité afin de veiller à ce que les voyageurs puissent acheter ce dont ils avaient besoin avant leur vol.

Je n'avais pas réalisé à quel point le travail avec le public m'avait manqué!

Nous souhaitons offrir aux voyageurs tout ce dont ils ont besoin pour rendre leur voyage plus agréable. Si nos magasins n'existaient pas, les voyageurs ne pourraient pas acheter les collations, les boissons et les souvenirs qu'ils aiment avant d'embarquer à bord de leur avion. Ce que les gens seraient surpris d'apprendre, c'est que nous devons arriver au travail à 4 heures du matin tous les jours pour faire en sorte que les magasins soient propres et prêts à ouvrir à temps pour les premiers vols.

Une chose que j'ai remarquée depuis le début de la pandémie, c'est le patriotisme dont font preuve les gens. Beaucoup de clients achètent des produits comme notre désinfectant pour les mains à la lavande de Seafoam Lavender Farm et nos masques en tissu tartan, simplement parce qu'ils sont fabriqués ici, en Nouvelle-Écosse.

Ce que je préfère dans mon travail à Halifax Stanfield, ce sont les rencontres avec toutes les personnes qui y travaillent. Tout le monde est tellement gentil! C'est un vrai plaisir de venir travailler. »

-Sally Blott,
directrice générale
du groupe Hudson.

Rester axé sur la stratégie :

notre groupe de travail en vue de la relance

Nous avons compris que la pandémie aurait indéniablement un impact néfaste considérable non seulement sur l'économie, mais aussi sur le coût des transports aériens et sur notre capacité à rétablir efficacement les liaisons avec nos proches, nos entreprises et nos établissements d'enseignement lorsque les restrictions de voyage auront été assouplies.

Pour nous préparer à la nouvelle réalité du transport aérien et faire en sorte de minimiser cet impact, nous avons mis sur pied un groupe de travail en vue de la relance afin de déterminer ce qui sera nécessaire pour maintenir nos activités et soutenir nos passagers et nos partenaires de l'aéroport dans les jours, les mois et les années à venir. Ce n'était pas une tâche facile, étant donné l'incertitude considérable quant à la trajectoire de la pandémie et à la façon dont le gouvernement et l'économie vont réagir.

Le mandat du groupe de travail en vue de la relance était de produire un plan de relance pour guider la manière dont l'AAIH peut rétablir la confiance des passagers et regagner des recettes tout en gérant l'évolution des exigences en matière de ressources d'exploitation et de ressources humaines. Le plan s'est également penché sur une modélisation de l'avenir, afin de comprendre non seulement comment relancer le trafic passagers, mais aussi comment l'industrie réagira en matière de réglementation, de technologies et de systèmes de traitement des passagers pour mettre en place un modèle d'exploitation aéroportuaire post-pandémique qui soit fiable, sécuritaire, efficace et financièrement responsable.





Rester axé sur la stratégie

À Halifax Stanfield, nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir pour que les Néo-Écossais restent reliés au reste du Canada et à d'autres destinations à travers le monde une fois que la pandémie se sera calmée.

Globalement, les trois principaux facteurs qui ont eu un impact sur la relance de notre industrie sont les restrictions aux frontières fédérales et provinciales, les conseils aux voyageurs et les mesures d'isolement; la viabilité financière des compagnies aériennes, des entreprises aéroportuaires et des autorités aéroportuaires; et la perte de confiance des consommateurs à l'égard du transport aérien.

Alors que les gouvernements commençaient à planifier la relance économique, nous avons travaillé sans relâche pour faire en sorte que les aéroports puissent contribuer à la solution. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec le Conseil des aéroports du Canada afin d'inciter le gouvernement fédéral à fournir un soutien spécifique à ce secteur.

Nous nous sommes réjouis lorsque le gouvernement fédéral a annoncé que le loyer du bail foncier que nous payons à Transports Canada serait éliminé pour les mois de mars à décembre 2020. Ce loyer est versé à Transports Canada en vertu de notre convention de bail foncier à long terme pour la gestion et l'exploitation de l'aéroport. Depuis la création de l'AAIH il y a 20 ans, nous avons versé au gouvernement près de 100 millions de dollars de loyer. Toutefois, l'exonération de loyer a eu un impact minime sur notre résultat net, car ce loyer est calculé au prorata de notre activité passagers. Vu le manque d'activité, cela correspondait à l'équivalent de quelques semaines de dépenses d'exploitation.

Nous avons continué à demander une exonération du loyer de notre bail foncier jusqu'à ce que nous soyons financièrement rétablis, des prêts à taux réduit ou sans intérêt, et une prolongation de la subvention salariale d'urgence du Canada. Nous gardons bon espoir que davantage de soutien sera accordé aux aéroports à l'avenir.

Nous ne nous attendons pas à voir une augmentation de l'activité passagers jusqu'à ce que beaucoup plus de Néo-Écossais et de Canadiens soient vaccinés, et que l'obligation d'isolement de 14 jours pour les voyageurs arrivant en Nouvelle-Écosse soit levée. Compte tenu de la réduction spectaculaire du volume de passagers et de la lenteur de la relance prévue, il faudra probablement attendre quatre à cinq ans avant de retrouver le volume de passagers de 2019 et de repasser en mode croissance.



#NousSommesHfxStanfield

« J'assure le développement et la gestion des initiatives de marketing, j'analyse les données et je surveille les tendances en matière de croissance, d'horaires de vol et de comportement des passagers. Mes collègues travaillent sans relâche pour obtenir de nouvelles routes aériennes afin de satisfaire nos collectivités et d'améliorer l'expérience des passagers, et mon travail consiste à faire en sorte que ces efforts soient couronnés de succès.

J'ai travaillé l'été dernier sur un projet passionnant, en partenariat avec Discover Halifax et WestJet : Escale Halifax. Ce programme permet aux passagers en correspondance de visiter notre région sans payer de supplément sur leur billet d'avion.

L'exploitation des routes transatlantiques a permis au programme de conquérir un marché plus large que celui dont nous disposions auparavant.

Cette année s'annonçait impressionnante, mais les restrictions de voyage dues à la COVID-19 nous ont obligés à suspendre nos initiatives de marketing classiques. La pandémie a également rendu la planification très complexe, car nous ne pouvons pas nous fier aux tendances historiques du trafic passagers en raison de l'incertitude concernant la date à laquelle les restrictions aux frontières seront levées.

Je suis fier de travailler à Halifax Stanfield, car bien que la Côte est puisse être perçue comme une petite région, notre aéroport a récemment été nommé l'aéroport le plus international pour sa taille en Amérique du Nord. Il y a toujours de nouvelles possibilités en matière de destinations transatlantiques, de services vers d'autres plaques tournantes au Canada et d'innombrables correspondances. C'est formidable de voir la ville d'Halifax reconnue comme une porte d'accès importante au monde. »

-Scott Singer,
analyste en marketing,
AAIH

Rester en bonne santé :

notre engagement

Lorsque la COVID-19 a fait son apparition en Nouvelle-Écosse, notre équipe a réagi rapidement pour mettre en place des mesures d'hygiène et de sécurité visant à ralentir la propagation du virus. Des procédures de nettoyage améliorées, des postes supplémentaires de désinfection des mains et des mesures de distanciation physique ont été rapidement mis en place. Alors que la pandémie évoluait et que nous comprenions mieux la durée probable de la crise, nous avons institué des mesures d'hygiène et de sécurité supplémentaires à l'appui d'une réponse à long terme.

En juin, nous avons lancé notre campagne « Restez en bonne santé », qui comportait des affiches imprimées et numériques, ainsi que des annonces sur les médias sociaux, afin de rappeler à chacun les mesures de santé publique en place à l'aéroport. La campagne « Restez en bonne santé » a joué un rôle important dans nos efforts de relance, car elle a permis de communiquer clairement les nouveaux protocoles et leur objectif aux passagers, aux travailleurs et aux visiteurs.

Ce même mois, nous avons également mené une enquête sur les attentes des passagers, afin d'évaluer ce que les passagers souhaitaient voir mis en place à l'aéroport lorsque le moment sera venu de recommencer à voyager. La majorité des personnes interrogées ont indiqué que les postes de désinfection des mains, la distanciation physique et le port du masque étaient importants pour rendre les voyages plus sûrs.





ATTENTION

Stay Healthy | Restez en Bonne Santé



Wear a mask at all times.

Portez un masque en tout temps.



Wait outside for pick-up or drop-off.

Attendez dehors si vous venez chercher ou déposer des passagers.



Wash your hands frequently or use hand sanitizer.

Lavez-vous les mains souvent ou utilisez un désinfectant pour les mains.

halifaxstanfield.ca/stayhealthy

HalifaxStanfield

Rester en bonne santé

Quatre-vingt-six pour cent des personnes interrogées étaient convaincues que nous prendrions les précautions nécessaires pour garantir l'hygiène et la sécurité à l'aéroport. Nous nous sommes réjouis de la confiance que nous accordent les membres de notre collectivité et du fait que les priorités des passagers correspondent aux mesures que nous prenons déjà.

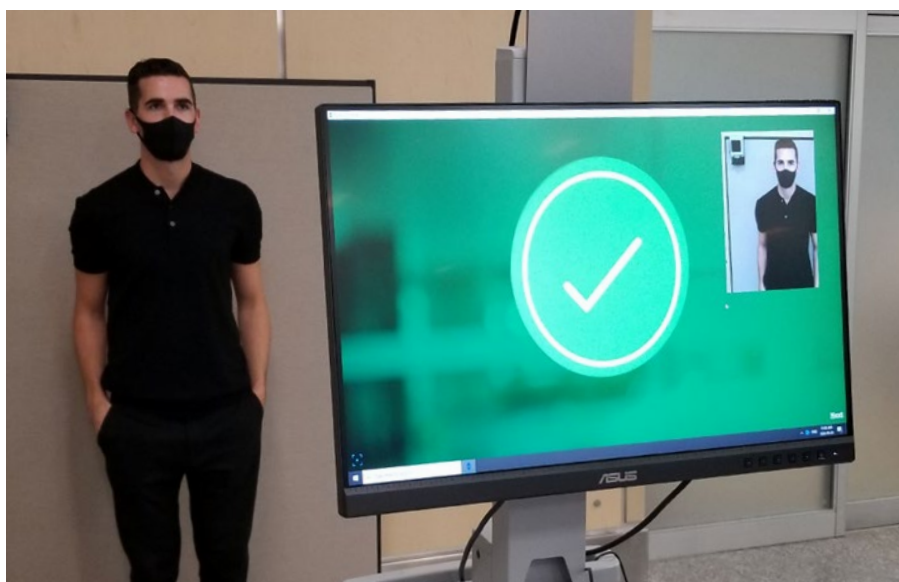
Et en vue de contribuer à inspirer davantage confiance aux passagers, nous sommes fiers d'avoir reçu l'accréditation de nos mesures sanitaires par le programme d'accréditation sanitaire des aéroports du Conseil international des aéroports (Airports Council International – ACI).



Ce nouveau programme a été créé durant la pandémie pour honorer les aéroports qui offraient une expérience sûre à tous les voyageurs en introduisant les mesures sanitaires mondialement recommandées et les meilleures pratiques de l'industrie.

Comme d'autres aéroports, nous avons recherché des occasions de modifier les processus et de mettre en œuvre des solutions visant à accroître la confiance des passagers en matière de sécurité des voyages aériens durant une pandémie. À l'avenir, nous nous attendons à observer une augmentation de l'usage des technologies libre-service ou sans contact, afin de réduire

Tandis que les aéroports et les compagnies aériennes s'adaptent aux complexités de la pandémie de COVID-19, il est essentiel qu'Halifax Stanfield participe à une approche nationale harmonisée et cohérente pour aller vers la relance et la croissance dans un monde post-pandémique.



les interactions inutiles entre les personnes. À Halifax Stanfield, nous sommes déjà bien positionnés, grâce à notre système de dépôt de bagages en libre-service et aux bornes d'enregistrement qui sont proposées partout dans l'aéroport.

Nous nous attendons à ce que certains dépistages ou certains documents sanitaires deviennent une composante permanente des voyages aériens, tout comme les mesures de contrôle de sécurité préembarquement ont été renforcées à titre permanent à la suite du 11 septembre.

Par exemple, en septembre, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a instauré des contrôles de température à Halifax Stanfield et d'autres aéroports canadiens pour les passagers en partance et les travailleurs de l'aéroport qui pénètrent dans la zone sécurisée de l'aéroport.

Nous espérons qu'en 2020, une approche nationale de dépistage sanitaire de la COVID-19, par le biais d'un test PCR ou d'un test rapide, serait mise en place dans un plus grand nombre d'aéroports canadiens, notamment à Halifax Stanfield.

Notre industrie préconise une approche multidimensionnelle pour assurer que les voyages restent sûrs. Cela signifie qu'en plus des tests, des mesures telles que la distanciation physique, les technologies sans contact, le port obligatoire du masque et autres, continueront d'être mises en œuvre jusqu'à ce que le risque ait disparu. L'intégration du test COVID-19 au sein des transports aériens pourrait contribuer à rétablir une partie des services aériens dont les membres de notre collectivité ont besoin aujourd'hui et à l'avenir.

En travaillant avec les gouvernements fédéral et provinciaux, les responsables de la santé publique, les compagnies aériennes, l'ACSTA et de nombreux autres partenaires de l'aéroport, nous voulons veiller à ce que toutes les précautions nécessaires soient prises pour créer un environnement aéroportuaire sûr et sain pour le travail et les voyages.



#NousSommesHfxStanfield

« Dans le cadre de mon emploi, j'ai toujours travaillé dans le but que l'aérogare reste propre, mais maintenant, avec la pandémie de COVID-19, je dois me concentrer davantage sur l'assainissement pour la sécurité de tous ceux viennent à l'aéroport, c'est-à-dire les visiteurs et aussi toutes les personnes qui travaillent ici.

La pandémie a eu un impact énorme sur mon travail. Bien que le trafic aéroportuaire ait beaucoup diminué, mon travail a considérablement augmenté. Ma tâche principale est la désinfection, ce qui signifie que je dois nettoyer toutes les surfaces contact dans l'aéroport. Je suis également une formation sur l'utilisation de notre nouveau brumisateuse électrostatique pour désinfecter les sièges, les salles d'attente et autres zones communes.

Ce que je préfère dans mon travail à Halifax Stanfield, c'est sans hésitation quand les gens me disent : "Merci de garder ce lieu si propre et sain". J'aime savoir que les gens apprécient mon dur travail de travailleuse de première ligne durant cette période. »

- Maria Ojeda,
nettoyeuse, Bee Clean

Rester en liaison :

Notre engagement envers la communauté

Avant la pandémie de COVID-19, l'année 2020 s'annonçait comme une autre année débordante d'activités, de partenariats et de liens avec nos collectivités.

Nous avons été fiers, en janvier, lorsqu'Halifax Stanfield s'est vu décerner la certification or dans le cadre du programme de certification en matière d'accessibilité de la Fondation Rick Hansen, devenant ainsi le premier établissement certifié Or en Nouvelle-Écosse. Il s'agit d'un programme national et il est le premier à évaluer vraiment l'accessibilité, en s'appuyant sur l'expérience d'ensemble d'utilisateurs présentant des handicaps divers. Cette réussite témoigne des efforts constants des employés et partenaires de l'AAIH, et de l'ensemble de la communauté aéroportuaire en faveur de l'inclusion de tous.

Ces efforts se sont poursuivis lorsque nous avons travaillé à la mise en œuvre du nouveau Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées de l'Office des transports du Canada, qui protège les droits des personnes handicapées à des services de transport accessibles. À Halifax Stanfield, nous sommes déterminés à faire en sorte que tous les passagers se sentent les bienvenus lorsqu'ils traversent notre aérogare. Nous voulons nous assurer que toutes les personnes, quelles que soient leurs capacités, sont traitées de façon équitable et avec respect lorsqu'elles entreprennent des voyages, pour pouvoir rester en liaison avec le reste du monde.





Rester en liaison

Nous nous sommes également attachés à reconnaître et à célébrer la diversité de nos collectivités. Au début de l'année, nous avons fêté le Nouvel An lunaire avec des spectacles traditionnels présentés par le Club de culture et d'art chinois de la Nouvelle-Écosse (Nova Scotia Chinese Culture and Art Club). Puis, en partenariat avec le musée d'Africville, nous avons invité des intervenants, des représentants du gouvernement et des descendants d'Africville à l'aéroport pour une cérémonie de commémoration spéciale à l'occasion de la Journée du patrimoine. Enfin, nous avons organisé notre 5e petit déjeuner annuel de la Journée internationale des femmes et accueilli des membres de notre communauté aéroportuaire pour une matinée riche d'inspiration – notre dernière activité publique avant la déclaration de la pandémie.

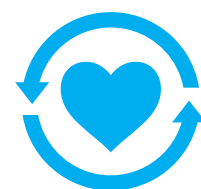
Lorsque le virus a fait son entrée en Nouvelle-Écosse en mars, de nombreux programmes et activités ont été mis en veilleuse. Le programme d'accueil bénévole de l'équipe Tartan et le programme de zoothérapie canine de l'Ambulance Saint-Jean ont été suspendus pendant que nous évaluions comment ces programmes pourraient être offerts dans un monde frappé par la COVID-19. Cela tombait mal, car 2020 marquait le 20^e anniversaire de l'équipe Tartan et le 5^e anniversaire du programme de zoothérapie canine de l'Ambulance Saint-Jean.

Si, à bien des égards, la pandémie de COVID-19 nous a séparés, à d'autres égards, elle nous a permis de nous rapprocher de nos collectivités par des moyens jamais utilisés auparavant.

Nous avons été déçus de ne pas pouvoir fêter ces anniversaires importants avec nos bénévoles en personne, mais comme tant de Néo-Écossais ont dû le faire en 2020, nous avons salué ces réussites dans le cadre d'une célébration virtuelle.

Bien que le programme « À la mode Stanfield » n'ait comporté que deux sessions en 2020, produisant 33 diplômés, avant d'être interrompu, mais nous avons commencé à travailler au remaniement de ce programme afin qu'à l'avenir, il puisse être offert en mode virtuel aux membres de notre communauté aéroportuaire.

Nous avons également cherché de nouveaux moyens de communiquer avec nos bénévoles de l'accueil tout en leur permettant de rester confortablement chez eux. En 2020, sept bénévoles ont fièrement rejoint l'Ordre du Tartan, qui rend hommage au service exceptionnel de ceux qui ne peuvent plus faire de bénévolat, mais qui ont apporté une contribution précieuse à Halifax Stanfield.



20^e

anniversaire de
l'équipe Tartan





Nous avons manifesté notre soutien au Festival de la fierté LGBTQ d'Halifax en peignant pour la première fois les trottoirs autour de l'aérogare aux couleurs de l'arc-en-ciel. En plus de hisser nos drapeaux de la fierté LGBTQ, cela constitue une autre étape franchie en 2020 pour réaffirmer notre soutien aux personnes de la communauté 2SLGBTQ+.

Et, nous avons réinventé notre programme Au son des Fêtes 2020 (Holiday Sounds of the Season) en format virtuel. Du 21 au 28 décembre, nous avons diffusé des enregistrements de nos spectacles de 2019, filmés par Eastlink, au niveau des départs. Nous nous sommes réjouis de pouvoir offrir un peu de bonheur pour le temps des Fêtes à nos passagers et aux travailleurs de l'aéroport en ces temps difficiles.

Malgré tous ces bouleversements, nous sommes restés fièrement fidèles à notre devise : joyeux, serviables, courtois, attentionnés et gentils.



#Nous sommes HfxStanfield

« Je suis la chef d'équipe du Centre d'information touristique (CIT) de l'aéroport depuis 1992 et j'ai été responsable d'un large éventail de fonctions au cours de mon mandat. Dans une année normale, le CIT accueille et aide des voyageurs du monde entier. Nous sommes fiers de servir de guide aux personnes qui arrivent dans notre belle province et de mettre nos connaissances et nos expériences de première main à leur service afin qu'elles profitent au maximum de leur visite. Nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir pour qu'elles profitent bien de leur séjour et aient envie de rester plus longtemps en Nouvelle-Écosse ou de la visiter à nouveau à l'avenir.

En raison de la pandémie de COVID-19, nous avons dû fermer temporairement le CIT de l'aéroport. L'aéroport et sa communauté me manquent énormément, mais je suis très reconnaissante à Tourisme Nouvelle-Écosse d'avoir réorienté notre travail afin de nous permettre de réaliser des projets tout en travaillant en toute sécurité à domicile. Actuellement, ces projets consistent à aider l'équipe du marketing à actualiser les listes d'exploitants touristiques, à intervenir en vue de soutenir l'industrie, et plus récemment, à aider la Régie de la santé de la Nouvelle-Écosse à faire des appels téléphoniques. Il est exceptionnellement gratifiant de pouvoir aider le ministère de la Santé durant une pandémie.

La pandémie de COVID-19 m'a appris à ralentir mon rythme, à apprécier davantage la nature et à vraiment profiter des bons moments avec ma famille. La nécessité de devoir constamment s'adapter à un bouleversement aussi radical peut certainement être perçue de manière positive. Je sais que des jours meilleurs nous attendent. »

- Terrilynn Andrew, chef d'équipe,
Centre d'information touristique de la Nouvelle-Écosse

Résumé du service aérien en 2020

Services passagers réguliers

Halifax est devenue une ville-porte privilégiée vers le monde et, au début de l'année 2020, elle était sur le point d'être reliée à 46 destinations par 17 transporteurs aériens de passagers. Le service aérien dans les aéroports du monde entier, notamment à Halifax Stanfield, a été considérablement perturbé par la pandémie mondiale de COVID-19. Compte tenu du déclin spectaculaire de la demande mondiale en matière de voyages aériens, les transporteurs aériens ont réduit le service et la fréquence vers de nombreuses destinations à travers le monde à partir de la fin mars et cette tendance s'est poursuivie durant le reste de l'année. Au point le plus bas de l'activité aérienne en 2020, Halifax Stanfield était relié à seulement huit destinations au Canada, et n'offrait pas plus de neuf vols par jour.

Vous trouverez ci-dessous un aperçu de toutes les destinations desservies et des transporteurs aériens, de passagers et de fret, qui ont assuré un certain volume de service à Halifax Stanfield en 2020.

18 destinations intérieures

Calgary, AB
Charlottetown, PE
Deer Lake, NL
Edmonton, AB
Fredericton, NB
Gander, NL
Goose Bay, NL
Hamilton, ON
Moncton, NB
Mont-Joli, QC**
Montréal, QC
Ottawa, ON
Saint John, NB
St. John's, NL
Stephenville, NL*
Sydney, NS
Centre-ville de Toronto ON*
Toronto, ON

6 destinations transfrontalières

Boston, Massachusetts*
Ft. Lauderdale, Floride*
Newark, New Jersey*
Orlando, Floride*
St. Petersburg, Floride*
Tampa, Floride*

9 destinations internationales

Cuba – Cayo Coco*, Holguin*, Santa Clara*, Varadero*
République dominicaine – Puerto Plata*, Punta Cana*
Jamaïque – Montego Bay*
Mexique – Cancun*
Saint-Pierre-et-Miquelon – St. Pierre*

Transporteurs aériens réguliers et d'affrètement

13 transporteurs de passagers

Air Canada
Air Saint-Pierre*
Air Transat*
EVAS
Jazz
PAL Airlines
Porter Airlines*
Sky Regional
Sunwing Airlines*
Swoop
United Airlines*
WestJet
WestJet Encore

10 transporteurs de fret

Air Canada
Air Saint-Pierre
ASL Airlines Belgium
Cargojet
EVAS
Morningstar Air Express Inc. (FedEX)
Korean Air Cargo
Sky Lease Cargo
Western Global Airlines
WestJet

* Le transporteur n'a pas assuré de services de transport de passagers après le premier trimestre 2020.

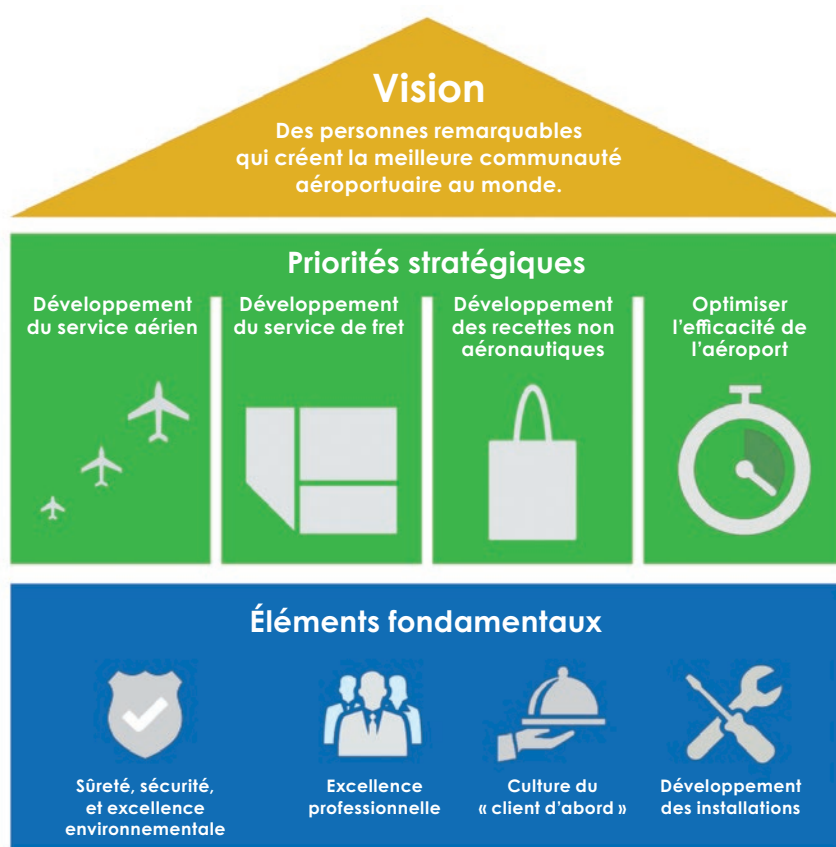
* Destination desservie uniquement durant le premier trimestre 2020.

** Mont-Joli, QC est desservi par la base aérienne de PAL Aviation Services.

Stratégies opérationnelles

Le plan stratégique quinquennal, qui couvre la période 2017-2021, est destiné à fournir un plan directeur à l'Administration de l'aéroport international d'Halifax (AAIH) afin de lui permettre de progresser vers sa vision pour l'aéroport.

Le diagramme suivant met en évidence les principales priorités stratégiques cernées, les principes de base qui les soutiennent et leur rôle à l'appui de la réalisation de la vision d'entreprise de l'AAIH :



À partir de ce plan global, un plan d'activités annuel est élaboré pour chaque année civile.

La pandémie de COVID-19 a eu un impact considérable sur les activités de l'AAIH et donc sur sa capacité à réaliser bon nombre des objectifs de son plan d'activité annuel pour 2020 ainsi que les objectifs quinquennaux fixés dans le plan 2017-2021. Un nouveau plan stratégique quinquennal est aujourd'hui en cours d'élaboration pour guider la relance de l'AAIH face à la pandémie.

Stratégies opérationnelles (suite)

En 2020, les ressources financières et humaines de l'AAIH ont été principalement consacrées à la réponse à la pandémie, la planification de la relance, la réduction des dépenses et la réalisation des initiatives requises en matière de réglementation et de sécurité. Voici un aperçu des activités de l'entreprise en 2020 en liaison avec les priorités stratégiques et les principes de base tels que décrits dans le plan stratégique et le plan d'activités annuel :

Développement du service aérien

Objectif : Poursuivre l'expansion du service aérien à titre de plaque tournante du Canada atlantique.



Le trafic passagers à Halifax Stanfield a diminué de 76 % en 2020, soit 995 426 passagers contre 4 188 443 en 2019. Bien que notre industrie ait été considérablement touchée par la COVID-19 et que la relance des services aériens prendra plusieurs années, l'AAIH reste déterminée à poursuivre sa stratégie de développement et d'expansion de son rôle de plaque tournante au Canada atlantique. Compte tenu de notre taille, de notre situation géographique privilégiée sur la côte Est du Canada et de la priorité accordée à notre service à la clientèle mondialement reconnu, nous sommes bien positionnés pour la relance et la croissance au cours des prochaines années. Cela permettra à Halifax Stanfield de jouer un rôle plus important dans la relance du tourisme, du commerce, de l'investissement et de l'immigration dans toute la région.

Conformément à la trajectoire de reprise attendue de l'industrie mondiale de l'aviation, nos activités de planification prévoient que le marché intérieur sera le premier à reprendre en 2021, une fois que les restrictions des voyages et l'obligation de quarantaine seront levées, et qu'il y aura une forte demande de la part des familles qui ont été séparées de leurs proches. On s'attend à ce que la reprise du marché intérieur soit suivie par une demande en faveur des voyages d'agrément, et des vols transfrontaliers et internationaux dans les mois qui suivront, à mesure que la pandémie sera mieux maîtrisée au Canada et dans le monde.

Développement du service de fret

Objectif : Faciliter l'expansion du service de fret pour soutenir le développement économique régional.



Le fret reste un secteur solide pour l'AAIH, toutefois, il a lui aussi gravement souffert de la pandémie. Le volume de fret traité en 2020 s'est élevé à 32 984 tonnes métriques, soit une baisse de 19 % par rapport à 2019, qui avait été une année record avec 41 129 tonnes métriques traitées.

Du point de vue des exportations, l'activité de fret a été perturbée par une baisse de la demande sur le marché mondial en raison des confinements liés à la pandémie, en particulier en Chine, notre principale destination d'exportation. En 2020, le total des exportations a été évalué à 466 millions de dollars, en baisse par rapport aux 621 millions de dollars en 2019. Les produits de la mer demeurent notre principal produit d'exportation, et tout particulièrement le homard de la Nouvelle-Écosse, qui est très recherché. Les homards vivants ont représenté une valeur d'exportation de 268 millions de dollars et un volume de 14 604 tonnes métriques, ce qui en fait une fois de plus notre principal produit d'exportation à la fois en termes de valeur et de volume.

Malgré les défis associés aux impacts de la pandémie dans le monde, Halifax Stanfield a enregistré une modeste augmentation des atterrissages d'avions de fret en 2020 et ASL Airlines Belgium a choisi l'aéroport comme l'une de ses bases pour les escales techniques. Cette nouvelle base a permis de transférer à Halifax des équipages auparavant stationnés à JFK, à New York.

Le projet de parc logistique de fret aérien (PLFA) a continué à progresser, grâce à la construction de nouvelles aires de trafic pour les avions et d'une installation d'entreposage de fret. L'installation de fret a été entièrement louée à nos deux locataires, Cargojet et First Catch Fisheries Ltd. Le nouvel entrepôt de fret sera remis aux locataires à la fin de l'été 2021 et devrait être pleinement opérationnel à la fin de l'année 2021.

Cette nouvelle installation de fret augmentera considérablement la capacité d'emmagasinage et d'entreposage du fret à Halifax Stanfield et comprendra des espaces de conservation spécialisés pour les produits de la mer. Trois des cinq aires de stationnement destinées aux gros avions-cargos qui ont été aménagées dans le cadre de ce projet sont entrées en service à la fin du mois de novembre 2020, offrant ainsi plus de flexibilité aux compagnies aériennes actives sur le marché.

Développement des recettes non aéronautiques

Objectif : Utiliser une approche entrepreneuriale pour diversifier les produits et les services offerts à l'appui du développement des services aériens.



La pandémie de COVID-19 a entraîné la fermeture temporaire et permanente de nombreux points de vente de nourriture, de boissons et autres dans l'aérogare. À la fin de l'année, 70 % des commerces de l'aérogare étaient toujours fermés et aucun calendrier de réouverture n'avait été fixé.

Nous profitons de l'occasion pour réévaluer et remanier notre programme de concessions, qui avait été élaboré sur une période de plusieurs années, afin de répondre aux besoins de nos passagers à l'avenir. Nous profiterons de cette occasion pour nous assurer que nous disposons des bons concepts et des bons services, en intégrant des protocoles sanitaires de pointe et des technologies sans contact, autant que possible, tandis que nous rétablissons les services en fonction de l'augmentation du volume des passagers. Notre dépendance à l'égard des recettes non aéronautiques est devenue plus importante que jamais. Nous avons commencé à planifier la manière d'accroître et de maintenir des revenus qui ne dépendent pas uniquement du volume de passagers, ce qui nous permettra de maintenir notre position concurrentielle sur le marché. Nous restons déterminés à mettre l'accent sur les concepts régionaux et à créer un sentiment d'appartenance qui soit représentatif de la diversité de notre région.

Optimiser l'efficacité de l'aéroport

Objectif : Faire appel à l'innovation pour favoriser l'amélioration constante et la maîtrise des coûts.



Les coûts d'exploitation de l'AAIH par passager embarqué ont été nettement plus élevés qu'avant la pandémie. En 2020, le coût par passager embarqué a été de 78,34 dollars, contre 29,43 dollars en 2019. La réduction de 76 % du nombre total de passagers a entraîné une distorsion spectaculaire de ce résultat.

Bien que la COVID-19 ait entraîné la suspension de certains investissements d'exploitation et de capitaux prévus par l'AAIH, plusieurs initiatives ont été lancées en 2020 pour améliorer l'efficacité de l'aéroport et répondre aux exigences réglementaires.

Avant que la pandémie ne se déclare en Nouvelle-Écosse, nous avons entrepris un projet pilote pour analyser l'efficacité de la rotation au sol des aéronefs en utilisant l'intelligence artificielle. Les données réunies au cours de l'essai seront utiles pour établir la compétitivité et l'efficacité de notre aéroport lorsque nous nous efforcerons d'attirer à nouveau des services aériens vers ce marché.

Nos technologies de sonorisation et d'affichage numérique ont également été intégrées pour fournir des messages visuels dans tout l'aéroport. Lorsque des messages d'intérêt public sont diffusés, ils apparaissent maintenant sur nos panneaux d'affichage numérique dans les deux langues officielles, ce qui améliore l'accessibilité générale de nos installations.

En réponse à la COVID-19, une nouvelle technologie de traitement des passagers sans contact pour l'impression des étiquettes à bagages a été introduite sur nos bornes d'enregistrement en libre-service, augmentant ainsi l'efficacité et le confort des passagers.

Stratégies opérationnelles (suite)

Beaucoup de temps a également été investi dans la première phase du programme *Connexions*, une initiative stratégique de planification des ressources de l'entreprise (PRE) qui va améliorer la productivité, la collaboration et favoriser l'innovation dans l'ensemble de nos fonctions administratives au sein des services des finances, de l'approvisionnement et des ressources humaines. Ce projet, qui a débuté fin 2019, sera réalisé sur plusieurs années compte tenu des contraintes budgétaires.

Sûreté, sécurité et excellence environnementale

Objectif : Intégrer la sûreté, la sécurité et l'excellence environnementale dans tous les aspects des activités et des opérations de l'aéroport.



Un vaste plan de durabilité qui devait initialement être achevé en 2020 a été reporté à 2021, car les ressources ont été réaffectées à la planification et la mise en œuvre des nouvelles mesures de santé publique rendues nécessaires par la COVID-19. L'AAIH participe activement au programme d'accréditation carbone des aéroports du Conseil international des aéroports depuis 2016 et continue de réduire l'empreinte carbone d'Halifax Stanfield tout en élaborant des stratégies à l'appui d'un objectif de réduction du carbone à long terme. Le niveau 2 d'accréditation carbone des aéroports a été maintenu en 2020.

Un certain nombre d'initiatives en matière de sûreté et de sécurité ont été menées à bien en 2020, notamment : l'amélioration continue de notre programme de gestion de crise et de continuité des activités par le biais de la formation et de la sensibilisation; l'élaboration de plans de gestion de crise et la conduite d'exercices pratiques et sur ordinateur; des initiatives en matière de sécurité ont été réalisées afin de mobiliser les employés et de saluer les efforts déployés pour soutenir davantage l'amélioration de notre culture de sécurité; et, nous avons poursuivi le développement d'un

système de gestion de la sécurité, ce qui accroît la prise de conscience et permet des améliorations préventives et régulières. Nous avons été ravis que 95 % des employés aient déclaré que l'AAIH était un lieu de travail sûr lors de l'enquête annuelle sur l'engagement des employés.

Excellence professionnelle

Objectif : Optimiser l'engagement et le rendement des employés.



Cela a été une année éprouvante pour tous les employés et les dirigeants de l'AAIH, car des décisions difficiles ont dû être prises au sujet de notre situation financière et de nos besoins en main-d'œuvre tout au long de la pandémie et durant les premières années de la relance. Nous avons dû nous séparer de plusieurs employés et nous avons supprimé des postes à durée déterminée et des postes vacants dans le but de réduire les dépenses.

Nous nous sommes toutefois réjouis du fait que les employés soient restés mobilisés au travers des nombreux défis qui se sont posés en 2020. Notre enquête annuelle sur l'engagement des employés a enregistré un fort taux de participation (76 %) et les meilleurs résultats en matière d'engagement depuis que nous menons cette enquête : 93 % des employés étaient d'accord ou tout à fait d'accord pour recommander l'AAIH comme un bon lieu de travail. Cela démontre la résilience et l'engagement de toute l'équipe, et nous en sommes très fiers.

L'AAIH attache une grande importance à la diversité et à l'inclusion au sein de l'organisation et reconnaît que nous pouvons faire mieux. À la lumière du mouvement *Black Lives Matter*, les dirigeants de l'AAIH ont mené des activités d'approche communautaire pour s'informer auprès des leaders de la communauté noire au sujet de la discrimination contre les Noirs et des mesures

que l'AAIH pourrait prendre pour se préparer à davantage de diversité et à une plus grande inclusion pour tous.

Les processus opérationnels des ressources humaines ont également été révisés dans le cadre du programme *Connexions*, dans le but de les rendre plus efficaces pour tous les employés. L'administration des pensions a également été rationalisée en 2020 afin de réduire le risque et de réaliser des gains d'efficacité.

Culture du « client d'abord »

Objectif : Renforcer notre culture de service de qualité supérieure.



La satisfaction et l'expérience des clients demeurent une haute priorité à Halifax Stanfield. En 2020, nous avons été fiers d'être le premier établissement en Nouvelle-Écosse à recevoir la certification Or en vertu du programme de certification de l'accessibilité de la Fondation Rick Hansen, ainsi que de renouveler notre niveau 1 du programme d'accréditation de l'expérience client du Conseil international des aéroports, ce qui souligne la priorité que nous accordons à l'inclusion et à l'accessibilité pour tous à l'aéroport.

La pandémie de COVID-19 a entraîné la suspension d'un grand nombre de nos programmes de service à la clientèle et d'extension des services à la communauté, tels que les enquêtes sur la satisfaction de la clientèle d'Airport Service Quality (ASQ) et nos programmes de bénévolat. Nous profitons de ce moment pour remanier nos programmes de service à la clientèle, et planifier leur relance, afin de continuer à répondre aux attentes en matière de service, tout en continuant à accorder la priorité à la santé et au bien-être de nos voyageurs et de nos employés.

Développement des installations

Objectif : Développer les infrastructures et les services aéroportuaires afin d'appuyer efficacement la croissance et d'améliorer l'expérience client.



La pandémie de COVID-19 a entraîné une réduction considérable des dépenses d'investissement en 2020, et nous avons mis l'accent sur l'achèvement des travaux en cours et la mise en œuvre d'initiatives relatives à la sécurité et à la réglementation. Dans le cadre du programme d'investissement approuvé de l'AAIH, 22,9 millions de dollars ont été investis dans l'entretien et l'amélioration des infrastructures aéroportuaires en 2020. Cela comprenait l'achèvement de la quatrième année du programme de réfection du terrain d'aviation et le remplacement d'une passerelle d'embarquement des passagers; la poursuite de la construction du parc logistique de fret aérien, notamment la mise en service de nouvelles aires de trafic en béton, et de la construction du nouvel entrepôt de fret; et l'amélioration des systèmes de ventilation et de refroidissement de la salle d'embarquement des vols intérieurs.

L'élaboration du nouveau plan directeur de l'aéroport sur 20 ans a été suspendue en 2020, car la pandémie de COVID-19 a créé beaucoup d'incertitude en matière de prévisions pluriannuelles au sujet du volume de passagers et des activités de vol. Le processus de consultation pour le nouveau plan directeur se poursuivra et le nouveau plan devrait être achevé en 2021.

Aperçu financier

La pandémie de COVID-19 et les restrictions associées en matière de voyages ont entraîné des défis financiers considérables pour les entreprises du secteur canadien de l'aviation, notamment l'Administration de l'aéroport international d'Halifax (AAIH). L'effondrement de la demande dans le domaine des transports aériens à la suite de l'émergence de la pandémie a sérieusement limité la capacité de l'AAIH à générer des revenus en 2020.

L'aéroport est un élément essentiel de l'infrastructure de transport et ses activités doivent se poursuivre, voire s'intensifier dans le domaine du fret, afin de soutenir notre collectivité, tout en respectant toutes les exigences en matière de sécurité et de réglementation. Les pressions financières exercées sur l'organisation ont été considérables, car nous nous sommes efforcés d'assurer la sécurité des employés et des passagers de l'aéroport, tout en maintenant des services de transport aérien pour les passagers et le fret à la disposition de nos collectivités.

Les recettes totales en 2020 se sont élevées à 41,3 millions de dollars, soit une baisse de 73 millions de dollars par rapport à 2019, car toutes les sources de revenus de l'AAIH ont été touchées par le déclin de la demande en matière de voyages. Les recettes aéronautiques issues des vols ont rapidement diminué, car les transporteurs aériens ont réduit leur capacité sur notre marché en réponse à la chute spectaculaire de la demande. La diminution considérable de l'activité passagers a également entraîné une réduction

substantielle des recettes non aéronautiques liées aux passagers, telles que les recettes de stationnement et les ventes des concessions. Bon nombre de nos concessions ont été contraintes de suspendre ou de ralentir considérablement leurs activités afin de réduire leurs propres coûts, en attendant une reprise de l'activité passagers et des vols. Les recettes issues des frais d'amélioration aéroportuaire, qui sont directement liées à l'activité passagers, ont connu une baisse spectaculaire, ce qui a eu un impact direct sur la capacité de l'AAIH à réaliser l'ensemble des plans d'investissement prévus en 2020.

L'AAIH a pris des mesures immédiates pour réduire les dépenses d'exploitation à mesure que le niveau d'activité déclinait, toutefois, une grande partie des coûts d'exploitation à Halifax Stanfield sont associés à la disponibilité opérationnelle et à la conformité aux normes de sécurité et à la réglementation, ce qui laisse une marge de manœuvre limitée pour faire face aux fluctuations importantes des recettes d'exploitation. Les dépenses totales se sont élevées à 81,2 millions de dollars, contre 102,9 millions de dollars en 2019. Les dépenses d'investissement pour entretenir les installations existantes et soutenir les initiatives stratégiques sont passées à 22,9 millions de dollars en 2020, soit une baisse par rapport aux 35,1 millions de dollars en 2019.

Globalement, les dépenses ont dépassé les recettes de 40,1 millions de dollars en 2020, un revirement stupéfiant en comparaison du surplus de 7,5 millions de dollars enregistré en 2019. Il s'agit seulement de la deuxième année où l'AAIH enregistre un déficit financier depuis qu'elle a commencé à exploiter Halifax Stanfield en l'an 2000. Ce déficit a contraint l'organisation à recourir à ses facilités de crédit existantes auprès de la Banque Canadienne Impériale de Commerce pour répondre aux exigences en matière de liquidités au cours de l'année. Au total, 33 millions de dollars ont été puisés dans la facilité de crédit de l'AAIH en 2020.

Les défis financiers rencontrés par l'AAIH en 2020 ont été reflétés dans l'ensemble du secteur aéroportuaire au Canada, car les aéroports ont vu leur trafic passagers tomber à moins de dix pour cent des normes historiques ou, dans certains cas, disparaître complètement. Des programmes du gouvernement du Canada, comme la subvention salariale d'urgence du Canada, ont été mis à disposition de la plupart des aéroports, notamment l'AAIH, et l'obligation de payer le loyer du bail foncier a été suspendue du 1^{er} mars au 31 décembre 2020.

Ces mesures ont assisté l'AAIH et lui ont permis de réaliser des économies de 7,6 millions de dollars pour l'année, mais elles n'ont toutefois pas suffi à compenser une baisse aussi importante des recettes annuelles.

En dépit des difficultés financières que connaît le secteur de l'aviation au Canada, l'AAIH a pris les mesures nécessaires pour avoir accès à des liquidités suffisantes afin de continuer à fonctionner et à offrir des services à la collectivité jusqu'à ce que la demande reprenne en matière de voyages et que l'activité aéroportuaire retrouve un niveau financièrement viable. Les perspectives à long terme du secteur aéroportuaire demeurent solides et l'AAIH planifie activement la relance. Elle sera prête à servir la collectivité, ses partenaires de l'industrie et les entreprises aéroportuaires lorsque le moment sera venu de voyager à nouveau.

Prévisions sur cinq ans

Le tableau suivant illustre la performance financière récente de l'AAIH et ses perspectives potentielles pour les cinq prochaines années. Une incertitude importante subsiste concernant le moment où les voyages reprendront et le rythme de cette reprise, tandis que le réseau canadien de transport aérien de passagers cherche à se relever et à retrouver les niveaux d'activité pré-pandémiques.

Année	Montants réels			Prévisions*			
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Tous les montants sont en milliers de \$							
Recettes totales	114 375	41 347	29 015	65 439	98 983	125 108	131 738
Dépenses d'exploitation	61 642	38 992	41 746	49 663	54 631	59 061	61 651
Dépenses d'investissement	35 090	22 948	19 340	27 140	32 144	40 956	46 016
Loyer à payer à Transports Canada	8 449	347	–	4 035	6 719	9 311	9 974

* Les chiffres prévisionnels sont aléatoires et sujets à modification.

États financiers

Rapport des auditeurs indépendants

Aux administrateurs de :

L'Administration de l'Aéroport international d'Halifax

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de l'Administration de l'Aéroport international d'Halifax (« l'Administration »), qui comprennent le bilan consolidé au 31 décembre 2020, et les états consolidés des résultats et des variations des capitaux propres et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que des notes aux états financiers consolidés, y compris un résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée de l'Administration de l'Aéroport international d'Halifax au 31 décembre 2020, ainsi que sa performance financière consolidée et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date et conformément aux normes comptables canadiennes pour les entreprises à capital fermé.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « *Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés* » du présent rapport. Nous sommes indépendants de l'Administration conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers consolidés au Canada, et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités qui nous incombent selon ces règles. 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 responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers consolidés conformément aux normes comptables canadiennes pour les entreprises à capital fermé, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers consolidés, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'Administration à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'Administration ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de l'Administration.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable

de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- Nous identifions et évaluons les risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en oeuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne.
- Nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit 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'Administration.
- Nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière.

- Nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'Administration à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'Administration à cesser son exploitation.
- Nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Halifax, Canada
26 mars 2021



Comptables professionnels agréés

États financiers

Bilan consolidé

Aux 31 décembre

<i>[en milliers de dollars]</i>	2020 \$	2019 \$
ACTIF		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie <i>[note 4]</i>	22 250	23 943
Comptes débiteurs	6 022	8 343
Stocks	1 129	1 219
Charges payées d'avance	2 533	1 451
Total de l'actif à court terme	31 934	34 956
Immobilisations nettes <i>[note 5]</i>	410 320	413 905
Fonds de réserve affecté au service de la dette <i>[note 6]</i>	7 427	7 427
Actif au titre des prestations constituées <i>[note 9]</i>	4 515	4 499
	454 196	460 787
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		
Passif à court terme		
Comptes créditeurs et charges à payer	18 818	26 301
Apports et produits reportés <i>[note 4]</i>	21 045	12 917
Total du passif à court terme	39 863	39 218
Dette à long terme <i>[note 6]</i>	316 538	283 507
Dépôts de garantie	1 237	1 499
Total du passif	357 638	324 224
Valeur nette des immobilisations <i>[note 7]</i>	96 558	136 563
	454 196	460 787

Impact de la Covid-19 *[note 2]*

Engagements *[note 8]*


Éventualités *[note 12]*

Événements postérieurs *[note 13]*

Voir les notes afférentes aux états financiers

Au nom du conseil d'administration,

Administrateur



Administrateur

États consolidés des résultats et des variations des capitaux propres

Exercices clos les 31 décembre

<i>[en milliers de dollars]</i>	2020 \$	2019 \$
PRODUITS		
Redevances d'aérogare et droits perçus au titre de la sécurité des passagers	7 020	20 413
Droits de stationnement	4 852	15 745
Concessions	7 104	15 460
Redevances d'atterrissage	6 222	12 267
Produits de locations	4 852	5 019
Intérêts <i>[note 7]</i>	481	705
Divers	1 024	1 239
	31 525	70 848
Taxe d'amélioration de l'aéroport <i>[note 7]</i>	9 822	43 527
	41 347	114 375
CHARGES		
Salaires et avantages sociaux	16 808	24 248
Amortissement	26 644	26 269
Matières premières, services et fournitures	15 993	21 619
Intérêts sur la dette à long terme <i>[notes 6 et 7]</i>	15 526	14 968
Loyer foncier	347	8 449
Frais généraux et administratifs	4 180	5 716
Taxes foncières	1 663	1 610
	81 161	102 879
(Insuffisance) excédent des produits sur les charges avant perte au titre du régime de retraite	(39 814)	11 496
Perte au titre du régime de retraite à prestations définies <i>[note 9]</i>	(271)	(3 983)
(Insuffisance) excédent des produits sur les charges de l'exercice	(40 085)	7 513
Valeur nette des immobilisations au début de l'exercice	136 563	128 970
Valeur nette des immobilisations	96 478	136 483
Amortissement des frais de financement reportés	80	80
Valeur nette des immobilisations à la fin de l'exercice <i>[note 7]</i>	96 558	136 563

Voir les notes afférentes aux états financiers.

États financiers

État consolidé des flux de trésorerie

Exercices clos les 31 décembre

	2020	2019
<i>[en milliers de dollars]</i>	\$	\$
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
(Insuffisance) excédent des produits par rapports aux charges de l'exercice	(40 085)	7 513
Ajouter les éléments sans effets sur la trésorerie :		
Amortissement	26 644	26 269
Actif au titre des prestations constituées	(16)	2 944
Variation nette du solde du fonds de roulement hors caisse lié à l'exploitation	1 712	(1 234)
Flux de trésorerie(utilisé pour) provenant des activités d'exploitation	(11 745)	35 492
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Retraits sur facilités de crédit	33 000	–
Trésorerie provenant des activités de financement	33 000	–
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Dépenses en immobilisations	(22 948)	(35 090)
Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement	(22 948)	(35 090)
Diminution nette de la trésorerie au cours de l'exercice	(1 693)	402
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	23 943	23 541
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	22 250	23 943

Voir les notes afférentes aux états financiers.

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]

1. Généralités

L'administration de l'Aéroport international d'Halifax [l'Administration ou l'AAIH] a été constituée en société sans capital-actions le 23 novembre 1995 en vertu de la partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes*. Le 1^{er} février 2000, l'AAIH a signé un bail foncier de 60 ans avec Transports Canada et a assumé la responsabilité de la gestion, de l'exploitation et de l'expansion de l'Aéroport international Robert L. Stanfield d'Halifax [l'aéroport ou l'AISH]. En 2014, l'Administration s'est vu accorder une prolongation du bail pour une période additionnelle de 20 ans, soit jusqu'au 31 janvier 2080. L'excédent des produits par rapports aux charges de l'exercice est conservé et réinvesti dans l'exploitation et l'expansion de l'aéroport.

L'AISH est un aéroport de classe internationale qui engendre de la prospérité pour sa région en reliant le Canada atlantique au reste du monde par voie aérienne. L'aéroport est le plus important aéroport du Canada atlantique et le point d'accès de la région vers le monde.

L'Administration est gérée par un conseil d'administration dont les membres sont désignés par la Municipalité régionale d'Halifax, le gouvernement provincial de la Nouvelle-Écosse et le gouvernement du Canada, ainsi que par la Chambre de commerce d'Halifax. Les membres désignés peuvent également désigner des membres supplémentaires pour représenter les intérêts de la collectivité.

L'Administration est exonérée de l'impôt sur le revenu fédéral et provincial, de l'impôt fédéral des grandes sociétés et de l'impôt sur le capital de la Nouvelle-Écosse.

L'Administration possède une filiale en propriété exclusive, Halifax Stanfield Services Inc. [«HSSI»]. HSSI fournit des services d'aviation à des tiers.

2. Impact de la covid-19 sur nos opérations

Le secteur de l'aviation, y compris les exploitants d'aéroports tels que l'Administration, a été considérablement touché par l'émergence et la continuation de la pandémie de la COVID-19. La demande de voyages aériens a été considérablement réduite et, depuis que la pandémie a été déclarée en mars 2020, le volume de passagers de la AAIH n'a pas dépassé 13% des niveaux pré-pandémiques.

L'Administration a mis en oeuvre plusieurs protocoles pour accroître la sécurité et le bien-être des travailleurs de l'aéroport et du public voyageur, notamment des mesures de nettoyage et d'assainissement améliorées, des affiches publicitaires sur la santé publique, des politiques et procédures de travail à distance des employés, le dépistage de température des passagers au départ, un accès public réduit et des politiques strictes sur le port du masque. L'Administration a également travaillé en étroite collaboration avec les autorités sanitaires provinciales pour mettre en oeuvre les procédures de contrôle des passagers nécessaires pour aider à éduquer et informer le public sur les restrictions provinciales applicables aux passagers à l'arrivée. Le gouvernement du Canada a empêché les vols internationaux d'atterrir à l'aéroport Stanfield d'Halifax en 2020, et la province de la Nouvelle-Écosse a mis en oeuvre une exigence de quarantaine de deux semaines pour la plupart des passagers arrivant sur des vols canadiens, réduisant davantage la demande de voyages aériens pour la Nouvelle-Écosse.

L'impact financier de la pandémie a été important pour l'Administration; les revenus de l'exercice 2020 ont diminué de 73,0 millions de dollars ou 64% par rapport à l'année précédente. Des mesures opérationnelles de réduction des dépenses ont été mises en oeuvre avant la fin du premier trimestre, notamment la consolidation des installations, des mesures d'économie d'énergie, des ajustements de personnel et des activités d'entretien ajustées. L'Administration a été en mesure de réduire les dépenses annuelles, à l'exclusion des frais d'amortissement et d'intérêts, de 22,6 millions de dollars ou 37% par rapport à l'année précédente. L'Administration a bénéficié de deux programmes d'aide gouvernementale mis en oeuvre par le gouvernement du Canada. Le programme Subvention salariale d'urgence du Canada [«SSUC»] a été utilisé par l'Administration et a généré une aide de 5,9 millions de dollars en 2020. De plus, le loyer du bail foncier pour 2020 a été annulé pour la période du 1^{er} mars au 31 décembre 2020, ce qui a réduit les dépenses d'exploitation de 1,7 million de dollars supplémentaires. Bien que les initiatives de réduction des coûts aient été substantielles, les économies réalisées n'ont pas pu égaliser les réductions de revenus entraînant des pertes financières importantes qui devraient se poursuivre jusqu'à ce que l'activité des passagers revienne plus près des niveaux pré-pandémie, ce qui devrait se produire d'ici 2024.

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]

2. Impact de la covid-19 sur nos opérations (suite)

L'Administration a pris des mesures pour garantir la disponibilité de liquidités suffisantes pour maintenir les capacités opérationnelles et poursuivre les investissements en capital nécessaires. En décembre 2020, l'Autorité a procédé à une sollicitation auprès de ses détenteurs d'obligations actuels qui ont accepté de modifier les exigences existantes afin de se conformer à certains engagements financiers jusqu'à la fin de l'exercice terminé le 31 décembre 2022. En outre, les modifications approuvées offrent à l'Administration une flexibilité supplémentaire pour mobiliser des capitaux au besoin afin de répondre à ses besoins de liquidité pendant qu'elle continue d'avoir accès à sa facilité de crédit existante.

Un soutien de liquidité supplémentaire est prévu, car le gouvernement du Canada considère qu'une aide spécifique au secteur de l'aviation sera confirmée en 2021. Le gouvernement a déjà agi pour confirmer une renonciation au loyer foncier pour 2021 et l'Administration pourra continuer à accéder au programme SSUC jusqu'à son expiration actuelle le 30 juin 2021. En outre, l'Administration pourrait éventuellement bénéficier d'un financement au titre de l'Initiative de transport aérien régional annoncée en novembre 2020.

L'Administration reste confiante dans sa capacité à poursuivre ses activités pendant la perturbation temporaire de la demande de transport aérien et à reprendre des activités financièrement viables. L'Administration a accès à un soutien de liquidités adéquat au cours de la prochaine année et au-delà pour s'assurer qu'elle est en mesure de poursuivre sa mission de créer la prospérité pour sa région en reliant le Canada atlantique au monde par le transport aérien.

3. Résumé des méthodes comptables importantes

Les états financiers consolidés de l'Administration ont été préparés conformément à la partie II du Manuel des Comptables professionnels agréés du Canada [CPA Canada], intitulée *Normes comptables pour les entreprises à capital fermé*, qui établit les principes comptables généralement reconnus pour les entreprises du Canada sans obligation d'information du public et comprend les principes comptables importants décrits ci-dessous.

La préparation des états financiers consolidés oblige la direction à faire des estimations et à formuler des hypothèses qui influent sur les montants de certains actifs et passifs à la date des états financiers et sur les montants de certains produits et de certaines charges durant l'exercice. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Principes de consolidation

Les états financiers comprennent les comptes de l'Administration et de sa filiale en propriété exclusive, HSSI. Tous les soldes et transactions intersociétés ont été éliminés lors de la consolidation.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

Les soldes bancaires, y compris les découverts bancaires dont le solde varie de positif à négatif, sont présentés au poste trésorerie et équivalents de trésorerie. Les équivalents de trésorerie sont constitués de placements très liquides qui peuvent être facilement convertis en des montants connus de trésorerie et qui courent un risque négligeable de fluctuation de valeur. Un placement peut normalement être considéré comme un équivalent de trésorerie lorsqu'il a une échéance d'au plus trois mois à partir de sa date d'acquisition. Les liquidités soumises à restrictions se rapportent aux fonds reçus de la province de la Nouvelle-Écosse pour supporter la croissance du service aérien et le développement des infrastructures logistiques de chargement.

Aide gouvernementale

Les montants reçus ou à recevoir au titre de programmes gouvernementaux pour le développement des immobilisations sont comptabilisés comme des réductions du coût des actifs auxquels ils sont liés au moment où l'Administration est autorisée à les comptabiliser, pourvu qu'on ait la certitude raisonnable que les avantages seront réalisés. Au cours de l'exercice, 10,1 millions de \$ [2,4 millions de \$ en 2019] d'apports gouvernementaux ont été reçus ou à recevoir et ont été appliqués aux immobilisations. L'assistance pour le soutien des services aériens futurs est appliquée à la dépense lorsque l'activité du service aérien est réalisée en conformité avec les termes et conditions. Au cours de l'exercice, 0,013 million de \$ [1,7 million de \$ en 2019] d'assistance a été comptabilisé aux charges.

L'aide reçue pour couvrir les dépenses de la période en cours est appliquée aux dépenses connexes. Au cours de l'exercice, 5,9 millions de dollars [2019 - néant] ont été appliqués aux salaires, traitements et avantages sociaux.

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]

3. Résumé des méthodes comptables importantes (suite)

Stocks

Les stocks comprennent les matières premières, les pièces et les fournitures et ils sont comptabilisés au coût, déterminé en fonction du coût moyen, ou à la valeur de réalisation nette, selon le moindre des deux.

Bail foncier

Le bail foncier intervenu avec Transports Canada est comptabilisé comme un contrat de location-exploitation.

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût, y compris l'intérêt sur les fonds empruntés à des fins d'investissement, après déduction des apports et de l'aide gouvernementale, et elles sont amorties sur leur durée de vie utile estimée selon une base linéaire aux taux suivants :

Matériel informatique et logiciels	20% – 33%
Améliorations locatives	2,5% – 10%
Matériel, outillage, mobilier et agencements	5% – 20%
Véhicules	5% – 17%

Les immobilisations en cours sont comptabilisées au coût et reclassées dans les améliorations locatives lorsque les projets sont terminés et les actifs mis en service.

Dettes à long terme

La dette à long terme est initialement calculée à sa juste valeur, après déduction des frais de transaction et de financement. Elle est ensuite calculée au coût amorti. Les frais de transaction et de financement sont amortis sur la durée de la dette.

Constatation des produits

Les redevances d'atterrissage, les redevances d'aérogare, les droits de stationnement et les droits perçus au titre de la sécurité des passagers sont constatés lorsque les installations aéroportuaires sont utilisées. Les produits de concession sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice et calculés en fonction d'un pourcentage convenu de ventes déclarées du concessionnaire, avec des garanties minimales stipulées le cas échéant. Les produits de location sont comptabilisés sur la durée de vie des baux, des licences et des permis respectifs. La taxe d'amélioration de l'aéroport [TAA] est comptabilisée lorsque les passagers en partance embarquent dans l'avion conformément aux rapports des sociétés aériennes.

En raison de la pandémie de la COVID-19, des concessions de loyer ont été faites avec les locataires au cours de la période allant jusqu'au 31 décembre 2020. Les concessions proposées équivalaient au total des paiements requis en vertu des contrats de location originaux pour des périodes déterminés. Au cours de l'exercice, l'Administration a reporté un total de 0,8 million de dollars en paiements de loyer dus par les locataires résultant de ces concessions. Le montant total du report est inclus dans les comptes débiteurs à la fin de l'exercice. Cette créance doit être remboursée au plus tard le 30 juin 2021 dans son intégralité.

Régime d'avantages sociaux

L'Administration offre un régime de retraite à ses salariés, qui comprend une composante à prestations définies et une autre à cotisations définies. Pour évaluer l'obligation au titre du régime de retraite à prestations définies, l'Administration utilise la méthode de répartition des prestations au prorata des services ainsi que les hypothèses les plus probables. L'actif du régime de retraite est évalué à sa valeur marchande courante. Les montants du régime à cotisations définies sont passés en charges à mesure qu'ils sont engagés.

Les écarts actuariels sont comptabilisés en totalité dans la période au cours de laquelle ils surviennent. Le coût des services rendus et les intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées sont compris dans les états des résultats et des variations des capitaux propres. La variation au cours de l'exercice de l'obligation au titre des prestations de retraite à long terme est comptabilisée dans les états des résultats et des variations des capitaux propres.

Instruments financiers

Les instruments financiers de l'Administration sont composés de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des comptes débiteurs, du fonds de réserve affecté au service de la dette, des comptes créditeurs et charges à payer et de la dette à long terme. Les comptes débiteurs sont comptabilisés au coût amorti. La trésorerie et les équivalents de trésorerie et le fonds de réserve affecté au service de la dette sont comptabilisés à la juste valeur, les gains et les pertes réalisés et non réalisés étant comptabilisés dans les produits au cours de la période où ils surviennent. Les comptes créditeurs et charges à payer et la dette à long terme sont comptabilisés au coût amorti, les gains et les pertes étant comptabilisés dans les produits au cours de la période où ils surviennent. L'Administration n'a pas d'actifs financiers détenus jusqu'à l'échéance ou disponibles à la vente.

Les frais de transaction sont inscrits à l'actif et ajoutés au coût des actifs et passifs financiers comme étant détenus à des fins de transaction.

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]

4. Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie inclut 17,5 millions de \$ [7,6 millions de \$ en 2019] restant des fonds reçus en 2018 et 2020 de la province de la Nouvelle-Écosse afin de soutenir les initiatives de la croissance des services aériens. Le financement est utilisé à la discrétion de l'AAIH afin de soutenir de nouvelles opportunités de services qui répondent aux critères prédéfinis. Les fonds doivent être engagés d'ici le 31 décembre 2024 et complètement libérés d'ici au 31 mars 2027. La trésorerie comprend également 2,3 millions de \$ [4,5 millions de \$ en 2019] provenant de la province de la Nouvelle-Écosse pour soutenir le développement de l'infrastructure logistique du chargement. Le financement est disponible pour compenser une partie des coûts associés au développement à mesure qu'ils sont engagés.

5. Immobilisations

Les immobilisations consistent en ce qui suit:

	2020			2019
	Coût \$	Amortissement cumulé \$	Valeur comptable nette \$	Valeur comptable nette \$
Matériel informatique et logiciels	23 778	17 560	6 218	3 579
Améliorations locatives	577 501	221 785	355 716	368 681
Matériel, outillage, mobilier et agencements	24 226	15 864	8 362	8 648
Véhicules	19 459	12 519	6 940	7 463
Immobilisations en cours	33 084	–	33 084	25 534
	678 048	267 728	410 320	413 905

Au cours de l'exercice, 10,1 millions de \$ [2,4 millions \$ en 2019] d'apports gouvernementaux reçus ou à recevoir ont été comptabilisés aux immobilisations. Les apports ont trait au développement des immobilisations.

6. Dette à long terme

La dette à long terme consiste en ce qui suit :

	2020 \$	2019 \$
Facilités de crédit CIBC	33 000	–
Obligations-recette de série A à 5,503% non amortissables, échéant le 19 juillet 2041. Intérêts payables deux fois par an à terme échu le 19 janvier et le 19 juillet de chaque année jusqu'à échéance, à partir du 19 janvier 2007.	150 000	150 000
Obligations-recettes de série C à 4,888% non amortissables, échéant le 15 novembre 2050. Intérêts payables deux fois par an à terme échu le 15 mai et le 15 novembre de chaque année jusqu'à échéance, à partir du 15 mai 2011.	135 000	135 000
	318 000	285 000
Moins les frais de transaction, nets de l'amortissement cumulé	1 462	1 493
	316 538	283 507

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]

6. Dette à long terme (suite)

Émission d'obligations

En juillet 2006, l'Administration a clôturé sa première émission d'obligations-recettes d'un montant en capital de 150,0 millions de \$. Les obligations-recettes de série A à 5,503% d'un montant en capital de 150,0 millions de \$, arrivent à échéance le 19 juillet 2041. En novembre 2010, l'Administration a clôturé une autre émission d'obligations-recettes d'un montant en capital de 135,0 millions de \$. Les obligations-recettes de série C à 4,888%, d'un montant en capital de 135,0 millions de \$, arrivent à échéance le 15 novembre 2050.

Le produit net de ces placements a servi à financer le plan d'immobilisations et les objectifs généraux de l'entreprise. Ces objectifs consistaient à s'acquitter de l'encours de la dette bancaire et à capitaliser le fonds de réserve affecté au service de la dette. Les obligations sont des obligations directes de l'Administration au même titre que toutes les autres dettes contractées en vertu de l'acte de fiducie principal.

Facilités de crédit

L'Administration dispose de facilités de crédit autorisées contractées auprès de la Banque canadienne impériale de commerce, qui lui fournit un montant disponible combiné de 94,5 millions de \$, composé d'une facilité de crédit Capex de 72 millions de \$ et d'une facilité de lettre de crédit et de crédit d'exploitation renouvelable de 22,5 millions de \$. Ces facilités sont garanties en vertu de l'acte de fiducie principal et sont disponibles par le biais de découverts bancaires, taux préférentiels, prêts ou acceptations bancaires.

Au 31 décembre 2020, un montant de 22,5 millions de dollars [14,5 millions de \$ en 2019] de facilité d'exploitation et de lettre de crédit avait été engagé, dont 6,5 millions de \$ [2019 - néant] étant avancés à titre de prêt à taux préférentiel, 2,1 millions de \$ affectés aux règlements de financement du régime de retraite et 13,9 millions de \$ [12,4 millions de \$ en 2019] affectés au Fonds de réserve affecté à l'exploitation et à la maintenance. Le prêt à taux préférentiel porte intérêt au taux de 2,46% échéant le 31 mars 2023 et peut être remboursé à tout moment avant l'échéance. Au 30 décembre 2020, un montant de 26,5 millions de dollars de la facilité de crédit Capex avait été engagé et avancé à titre de prêt à taux préférentiel portant intérêt à 2,46%, venant à échéance le 31 mars 2023 et pouvant être remboursé à tout moment avant l'échéance.

Fonds de réserve

Conformément aux clauses de l'acte de fiducie principal, l'Administration est dans l'obligation d'établir et de maintenir auprès d'un fiduciaire un fonds de réserve affecté au service de la dette. Le solde de ce fonds doit être égal à au moins 50% des frais annuels de service de l'emprunt obligataire. Au 31 décembre 2020, le fonds de réserve affecté au service de la dette comprenait des dépôts productifs d'intérêt détenue en fiducie totalisant 7,4 millions de \$ [7,4 millions de \$ en 2019]. Ces fonds en fiducie sont détenus dans l'intérêt des porteurs d'obligations et doivent être utilisés conformément aux dispositions de l'acte de fiducie principal.

L'Administration est également dans l'obligation de maintenir un fonds de réserve affecté à l'exploitation et à la maintenance. Le solde du fonds de réserve affecté à l'exploitation et à la maintenance doit être égal à au moins 25% de certains frais définis d'exploitation et de maintenance pour l'exercice précédent. Environ 9,2 millions de \$ seront nécessaires pour capitaliser le fonds de réserve affecté à l'exploitation et à la maintenance en 2021. Le fonds de réserve affecté à l'exploitation et à la maintenance peut être capitalisé par voie de trésorerie, de lettre de crédit ou du solde disponible en vertu d'une facilité de crédit consentie.

7. Taxe d'amélioration de l'aéroport

La taxe d'amélioration de l'aéroport (TAA) sert à financer le programme d'immobilisations de l'Administration et les frais de financement connexes, en plus de la dette et des excédents opérationnels. Les excédents opérationnels se composent de l'excédent des produits par rapport aux charges avant l'amortissement et les intérêts. Le montant de la TAA au 31 décembre 2020 était de \$28 [28 \$ en 2019] et le montant intraprovincial était de \$15 [15 \$ en 2019], et la TAA s'applique à tous les passagers embarqués en parafance. La TAA est perçue par les transporteurs aériens moyennant une commission de 7% aux termes d'un accord conclu entre l'Administration, l'Association du transport aérien du Canada et les transporteurs aériens qui desservent l'Aéroport. En vertu de cet accord, les produits de la TAA peuvent servir uniquement à couvrir les dépenses en immobilisations et les frais de financement connexes, comme convenu conjointement avec les transporteurs aériens qui utilisent l'Aéroport. À compter du 1^{er} janvier 2021, les taux de la TAA sont passés à 35 \$ et 22 \$.

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]

7. Taxe d'amélioration de l'aéroport (suite)

Vous trouverez ci-dessous un résumé de la TAA perçue ainsi que des dépenses en immobilisations et des frais de financement connexes :

	2020 \$	2019 \$
Produits de la TAA, montant net:		
Produits de la TAA	10 609	46 348
Frais de la perception de la TAA	(787)	(2 821)
	9 822	43 527
Intérêts sur les fonds excédentaires	481	705
Fonds reçus, montant net	10 303	44 232
Dépenses en immobilisations financées par la TAA	22 948	30 424
Intérêts débiteurs financés par la TAA	15 526	14 968
	38 474	45 392
Excédent des dépenses par rapport aux produits de la TAA	(28 171)	(1 160)
Excédent des dépenses par rapport aux produits de la TAA, au début de l'exercice	(360 255)	(359 095)
Excédent des dépenses par rapport aux produits de la TAA, à la fin de l'exercice	(388 426)	(360 225)

Du 1^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2020, le total cumulé des dépenses en immobilisations financées par le TAA s'élevait à 852,1 millions de \$ [813,5 millions de \$ en 2019] et dépassait les produits cumulés de la TAA de 388,4 millions de \$ [360,3 millions de \$ en 2019].

Les capitaux propres de l'Administration aux 31 décembre étaient les suivants :

	2020 \$	2019 \$
Valeur nette des immobilisations provenant de la TAA	12 276	44 142
Valeur nette des immobilisations provenant d'autres activités	84 282	92 421
Valeur nette des immobilisations à la fin de l'exercice	96 558	136 563

L'ajustement d'ouverture de la valeur nette des immobilisations représente les frais de financement reportés s'élevant à 2,8 millions de \$ liés à une couverture des flux de trésorerie, qui a été abandonnée avant l'échéance initiale de la couverture. Le solde de ces frais a été affecté à la valeur nette des immobilisations au 1^{er} janvier 2007, date à laquelle la couverture a été abandonnée.

Les frais reportés sont amortis sur la durée résiduelle des instruments antérieurement couverts. L'amortissement lié à l'exercice considéré s'élève à 0,1 million de \$ [0,1 million de \$ en 2019] et l'amortissement cumulé à ce jour s'élève à 1,2 million de \$.

8. Engagements**Entente de transfert**

En date du 1^{er} février 2000, l'Administration a conclu un bail foncier de 60 ans avec Transports Canada qui lui permet de louer l'Aéroport. Une prolongation de 20 ans lui a été accordée en 2014, repoussant ainsi l'échéance du bail au 31 janvier 2080. A moins que le bail ne soit autrement prolongé, l'Administration est obligée de rendre le contrôle de l'Aéroport à Transport Canada. Les paiements de location sont basés sur un pourcentage des produits bruts, selon un barème progressif.

En raison des implications de la COVID-19 décrites à la note 2, les paiements de loyer dus à Transports Canada pour la période du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2021 ont été renoncés.

Les obligations locatives pour les cinq prochains exercices sont estimées approximativement comme suit :

	\$
2021	–
2022	4 035
2023	6 719
2024	9 311
2025	9 974

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]

8. Engagements (suite)**Dette à long termes – Émissions d'obligations**

Les intérêts à payer au cours des cinq prochains exercices sur les obligations-recettes de série A et de série C de l'Administration sont les suivants :

	\$
2021	14 854
2022	14 854
2023	14 854
2024	14 854
2025	14 854

Immobilisations en cours

Au 31 décembre 2020, les engagements contractuels de construction impayés de l'Administration s'élevaient à environ 8,5 millions de \$ [5,0 millions de \$ en 2019].

9. Régime de retraite

L'AAIH offre un régime de retraite [le "régime"] à ses salariés, qui comprend une composante à prestations définies et une autre à cotisations définies. Une évaluation actuarielle a été préparée au 31 décembre à des fins de financement et d'évaluation. La responsabilité de la gouvernance du régime, y compris la surveillance des aspects du régime tels que les décisions d'investissement, incombe à l'Administration par l'entremise d'un comité de retraite. À son tour, le comité de retraite a nommé des experts indépendants expérimentés, tels que des conseillers en placement, des gestionnaires de placements, des actuaires et des dépositaires d'actifs.

L'Administration a adopté diverses conventions concernant le régime :

- a) L'actif du régime est évalué à la juste valeur aux fins du calcul du rendement prévu de l'actif du régime.
- b) Au 31 décembre 2020, l'actif du régime était investi dans divers fonds en gestion commune.
- c) En raison de la nature de l'engagement de retraite, l'obligation au titre des prestations définies de l'Administration ne peut être prédite avec exactitude. Des écarts actuariels surviennent du fait que des modifications ont été apportées aux hypothèses et que les résultats diffèrent de ceux qui sont prévus dans les hypothèses. En vertu du chapitre 3462 du Manuel de CPA Canada, ces écarts sont comptabilisés immédiatement dans les états des résultats et des variations des capitaux propres.
- d) Les différences entre le rendement réel de l'actif du régime et le rendement calculé selon le taux d'actualisation sont comptabilisées immédiatement dans les états des résultats et des variations des capitaux propres.
- e) La dernière évaluation actuarielle requise aux fins de la capitalisation a été effectuée au 31 décembre 2020. La prochaine évaluation actuarielle prévue sera effectuée au 31 décembre 2021.
- f) La date d'évaluation utilisée par l'Administration est le 31 décembre.

Le tableau suivant fournit des renseignements sur l'actif du régime, l'obligation au titre des prestations constituées et le niveau de capitalisation au 31 décembre :

	2020 \$	2019 \$
Actif du régime	25 997	23 017
Obligation au titre des prestations constituées	(21 482)	(18 518)
	4 515	4 499

Le tableau suivant fournit des renseignements sur les composantes du gain (de la perte) au titre du régime de retraite :

	2020 \$	2019 \$
Coût des services rendus de l'employeur	(556)	(568)
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	(651)	(1 953)
Rendement prévu de l'actif	816	2 261
	(391)	(260)
Perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées	(2 168)	(4 288)
Différence entre le rendement prévu et le rendement actif	1 556	(6 167)
Prime de règlement (coût)	732	(5 602)
Perte au titre du régime de retraite	(271)	(3 983)

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]

9. Régime de retraite (suite)

Les hypothèses actuarielles importantes adoptées pour calculer les prestations constituées de l'Administration, selon l'évaluation actuarielle, sont les suivantes :

	2020 %	2019 %
Taux d'actualisation – obligation au titre des prestations à la clôture de l'exercice	3,00	3,50
Taux d'actualisation – charge nette au titre des prestations	3,50	4,00
Taux de croissance des salaires	3,25	3,25

Les autres renseignements relatifs au régime à prestations définies de l'Administration sont les suivants :

	2020 \$	2019 \$
Cotisations patronales	287	1 039
Cotisations salariales	95	112
Prestations versées	506	1 659

	2020 %	2019 %
Titres de participation	24	32
Titres à revenu fixe	71	61
Titres de placement immobilier	5	7
	100	100

La charge de retraite, qui s'est élevée à 1,1 million de \$ [1,0 million de \$ en 2019] pour la composante à cotisations définies, est égale aux cotisations versées au régime par l'Administration au cours de l'exercice.

En 2020, la perte au titre du régime de retraite s'est établie à 0,3 millions de \$ [4,0 millions de \$ en 2019] pour la composante à prestations définies.

10. Gestion du risque lié au capital

L'Administration est une société sans capital-actions et, par conséquent, elle est financée grâce aux produits d'exploitation, aux produits de la TAA, aux fonds de réserve, aux capitaux d'emprunt et à sa facilité de crédit bancaire. Les redevances aéronautiques sont fixées chaque année de manière à couvrir les frais d'exploitation prévus, en tenant compte de la circulation aérienne et de l'activité des passagers prévues ainsi que des produits non aéronautiques prévus. Tous les fonds générés par l'Administration servent à couvrir les frais dans le cadre de son mandat.

L'objectif de l'Administration en matière de gestion du capital est d'acquiescer et de maintenir un capital suffisant pour gérer de manière sécuritaire et efficace les activités aéroportuaires. L'Administration vise à gérer le capital de manière à offrir des installations et des services de classe internationale au public voyageur. Le capital géré par l'Administration se compose de titres d'emprunt à long terme. Au 31 décembre 2020, l'encours de la dette, à l'exclusion de toute tranche à court terme, s'élevait à 317,8 millions de \$ [285,0 millions de \$ en 2019].

La dette de l'Administration est garantie en vertu de l'acte de fiducie principal et complétée à l'occasion par des valeurs mobilières communes et un ensemble de clauses restrictives communes pour l'AAIH au profit de ses prêteurs. Les clauses restrictives que doit respecter l'Administration comportent deux tests de couverture spécifiques pour les charges d'exploitation et les paiements liés au service de la dette. La clause restrictive relative au service de la dette brute stipule que le total des produits, y compris le solde du compte des produits au début de l'exercice, doit couvrir au moins les charges d'exploitation, y compris les paiements d'intérêts et de capital. La clause restrictive relative au service de la dette stipule que les produits nets pour l'exercice en question doivent être d'au moins 1,25 fois le total du paiement d'intérêts et de capital pour cet exercice-là.

Le 31 décembre 2020, l'acte de fiducie principal a été modifié pour suspendre temporairement l'obligation de l'Administration de se conformer à ces clauses restrictives pour les exercices clos les 31 décembre 2020, 2021 et 2022.

Conformément à l'acte de fiducie principal, deux fonds de réserve doivent être maintenus : un fonds de réserve affecté au service de la dette et un fonds de réserve affecté à l'exploitation et à la maintenance. Au 31 décembre 2020, l'Administration remplissait les exigences se rapportant à ces deux fonds de réserve.

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]

11. Instruments financiers

Juste valeur

Les instruments financiers de l'Administration sont composés de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des comptes débiteurs, du fonds de réserve affecté au service de la dette, des comptes créditeurs et charges à payer et de la dette à long terme. La différence entre la valeur comptable et la juste valeur marchande des instruments financiers, à l'exception de la dette à long terme, est négligeable étant donné leur échéance à court terme. La juste valeur des obligations-recettes au 31 décembre 2020 s'élevait approximativement à 422,4 millions de \$.

Gestion des risques

L'Administration court un certain nombre de risques en raison des instruments financiers inscrits au bilan qui sont susceptibles de toucher sa performance d'exploitation. Ces risques comprennent notamment le risque lié aux taux d'intérêt, le risque de liquidité, le risque de crédit et le risque lié à la concentration. Les instruments financiers de l'Administration ne sont pas exposés au risque de change ou à d'autres risques de prix.

Risque lié aux taux d'intérêt

Le risque lié aux taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent à cause de l'évolution des taux d'intérêt du marché. L'Administration est exposée au risque lié aux taux d'intérêt se rapportant au fonds de réserve affecté au service de la dette et à ses facilités de crédit. L'Administration gère son risque lié aux taux d'intérêt au moyen de financement à taux fixe, s'il y a lieu.

L'Administration a contracté une dette à long terme à taux fixe et, par conséquent, la fluctuation des taux d'intérêt n'a pas d'incidence sur le paiement des intérêts jusqu'à ce que cette dette soit refinancée.

Toutefois, la fluctuation des taux d'intérêt de référence en vigueur et les différentiels de taux peuvent influencer sur la juste valeur de cette dette.

L'Administration est tout particulièrement exposée au risque lié au taux d'intérêt de ses facilités de crédit. La facilité de crédit Capex de l'Administration, qui est en place pour financer les dépenses de construction à court terme liées à son programme d'immobilisations, est assujettie à un taux d'intérêt variable. La direction est d'avis que l'incidence de la fluctuation des taux d'intérêt sur les frais de construction est négligeable.

Le fonds de réserve affecté au service de la dette de l'Administration est assujetti aux fluctuations de taux d'intérêt. La direction est d'avis que l'incidence de la fluctuation des taux d'intérêt sur le fonds de réserve affecté au service de la dette n'est pas représentative de l'exposition au risque lié aux taux d'intérêt de l'Administration dans la mesure où les revenus d'intérêts ne sont pas essentiels à son exploitation. Ces fonds sont destinés à être réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport et non dans le but de générer des revenus d'intérêts.

Si les taux d'intérêts avaient monté ou baissé de 50 points de base [0,50%], toutes les autres variables étant égales par ailleurs, y compris le calendrier des dépenses liées au programme d'immobilisations de l'Administration, cette variation n'aurait pas eu d'incidence importante sur les produits de l'Administration pour l'exercice en cours.

Risque de liquidité

L'Administration gère son risque de liquidité en maintenant de la trésorerie et des facilités de crédit adéquates, en actualisant et en révisant régulièrement et au besoin ses projections pluriannuelles de flux de trésorerie et en alignant ses mécanismes de financement à long terme sur ses besoins de flux de trésorerie. L'Administration a facilement accès à un financement suffisant ainsi qu'à des lignes de crédit consenties au moyen des facilités de crédit qu'elle a contractées auprès d'une grande banque canadienne.

Les exigences annuelles de remboursement futures des obligations de l'Administration aux termes de sa dette à long terme sont décrites à la note 8.

Risque de crédit et risque lié à la concentration

L'Administration est exposée au risque de crédit en raison de ses comptes débiteurs, qui sont composés principalement des redevances aéronautiques et de la TAA exigibles des transporteurs aériens. L'Administration effectue régulièrement des évaluations de crédit des soldes de créances et maintient une provision pour les éventuelles créances irrécouvrables. Le droit de l'Administration, en vertu de la *Loi relative aux cessions d'aéroports (questions diverses)*, de saisir et de détenir un aéronef jusqu'à ce que les redevances aéronautiques impayées soient acquittées atténue le risque de créances irrécouvrables. La majorité des comptes débiteurs de l'Administration sont réglés à la date où ils sont exigibles.

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]

11. Instruments financiers (suite)

Une tranche importante des produits de l'Administration, et des soldes de créances connexes, provient des transporteurs aériens. L'Administration tire environ 44% [43% en 2019] de ses produits de redevances d'atterrissage et de redevances d'aérogare d'Air Canada et de ses sociétés affiliées. La direction est toutefois d'avis que la dépendance à long terme de l'Administration envers un seul transporteur aérien est atténuée par le fait qu'environ 80% du trafic passagers de l'aéroport est constitué de passagers en partance d'Halifax ou à destination d'Halifax et que, par conséquent, d'autres transporteurs seraient susceptibles d'absorber le volume de tout transporteur qui cesserait ses activités. De plus, le fait que l'Administration a le pouvoir absolu d'augmenter ses tarifs et ses redevances atténue l'incidence de ces risques.

12. Éventualités

L'Administration peut, de temps à autre, être partie à des actions en justice, des réclamations et des litiges qui surviennent dans le cours normal de ses activités, et peut conclure des ententes en vue de nouvelles possibilités d'affaires. L'Administration est d'avis qu'on ne peut pas raisonnablement s'attendre à ce que les responsabilités découlant de ces questions aient une incidence négative importante sur sa situation financière.

13. Événement postérieur

Après le 31 décembre 2020, le gouvernement du Canada a imposé d'autres restrictions de voyage liées à la COVID-19. Ces restrictions comprennent l'annulation du service aérien vers des destinations au Mexique et dans les Caraïbes, l'imposition de nouvelles exigences de quarantaine et de dépistage et la canalisation de tous les vols en provenance des États-Unis et d'autres destinations internationales vers les quatre plus grands aéroports canadiens. Ces restrictions ont réduit davantage la demande de voyages pour les services internationaux et à l'intérieur du Canada et ont entraîné des réductions de services supplémentaires à l'aéroport international Stanfield d'Halifax.

L'Administration prévoit qu'une période prolongée de restrictions de voyage plus complètes aura un impact important sur les flux de revenus en 2021, avant que le secteur de l'aviation ne commence une reprise soutenue des tendances historiques et que 15 millions de dollars soit prélevé de sa facilité de crédit existante pour répondre aux besoins de liquidités en 2021. L'Administration reste convaincue que les efforts d'atténuation des coûts en cours et sa capacité à accéder à des liquidités supplémentaires fourniront le fonds de roulement nécessaire pour poursuivre les opérations normales jusqu'à ce que l'activité aérienne revienne à des niveaux adéquats pour soutenir des opérations durables.

Gouvernance de la société

L'Administration de l'aéroport international d'Halifax (« l'AAIH ») est régie par un conseil d'administration composé d'un maximum de 14 administrateurs nommés par les instances suivantes :

PROPOSANT	NOMBRE D'ADMINISTRATEURS
Gouvernement du Canada	2
Province de la Nouvelle-Écosse	1
Municipalité régionale d'Halifax	4
Chambre de commerce d'Halifax	3
Conseil d'administration de l'AAIH	4

Généralement, un administrateur ne peut pas siéger au conseil d'administration plus de neuf ans au total. Toutefois, à tout moment, par un vote du conseil, le mandat d'un administrateur peut être prolongé de trois ans, pour un total maximum de 12 ans. Le conseil d'administration passe régulièrement en revue les compétences et l'expérience de ses membres afin de garantir que les compétences appropriées sont représentées au sein du conseil.

Le conseil d'administration assume la responsabilité générale de la gérance de l'AAIH, en supervisant la gouvernance et l'orientation stratégique. Le conseil supervise également la direction, qui est responsable de la conduite quotidienne des affaires, dans l'objectif fondamental de veiller à ce que l'AAIH remplisse ses obligations et fonctionne de manière sûre, efficace et responsable. Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que nécessaire pour s'acquitter de ses responsabilités et il dispose de trois comités permanents qui sont responsables devant le conseil d'administration : le Comité de vérification, présidé par Ann MacKenzie; le Comité des projets d'investissement, présidé par John Fitzpatrick; et le Comité de gouvernance, présidé par Rob Batherson. Avant le 25 septembre 2020, le conseil a également maintenu un Comité de direction, qui était composé du président du conseil et du président de chacun des comités du conseil. Le Comité de

direction a été dissous le 25 septembre 2020 et ses principales responsabilités ont été déléguées au Comité de gouvernance. L'objectif de chaque comité est le suivant.

Comité de vérification

Le Comité de vérification assume les responsabilités suivantes : (i) il approuve les états financiers trimestriels non vérifiés de l'AAIH et passe en revue les états financiers annuels vérifiés; (ii) il surveille l'intégrité du processus de rapport financier et du système de contrôle interne de l'AAIH concernant les états financiers; et (iii) il surveille l'indépendance et la performance des vérificateurs externes de l'AAIH. Le Comité de vérification agit à titre consultatif auprès du conseil d'administration sauf en ce qui concerne l'approbation des états financiers trimestriels non vérifiés et le plan de vérification annuel.

Comité des projets d'investissement

Le Comité des projets d'investissement assume les responsabilités suivantes : (i) il examine et approuve le Plan d'investissement et de financement sur 10 ans et tous les grands projets d'investissement proposés; et (ii) il surveille les progrès et les résultats des projets approuvés par rapport aux mesures et aux cibles préétablies.

Comité de gouvernance

Le Comité de gouvernance assiste le conseil d'administration en mettant l'accent sur la gouvernance dans l'objectif d'améliorer la performance du conseil ainsi que d'ajouter de la valeur et d'apporter du soutien à l'AAIH pour la réalisation de ses objectifs d'entreprise. Dans le cadre de ce mandat, le Comité de gouvernance gère le processus de nomination au conseil d'administration, reçoit des rapports et formule des recommandations sur diverses questions relatives à la gouvernance y compris (i) le cadre de gouvernance du conseil d'administration, qui comprend la politique de gouvernance du conseil et les plans et

Gouvernance de la société (suite)

programmes à l'appui; (ii) la composition du conseil d'administration et son efficacité; et (iii) le mandat de chaque comité du conseil d'administration. En date du 25 septembre 2020, le Comité de gouvernance s'est vu déléguer la responsabilité des fonctions relatives au poste de président-directeur général (PDG), y compris l'examen du rendement et la planification de la relève.

L'AAIH a adopté des lignes directrices relatives aux conflits d'intérêts, afin de régir la conduite de tous ses dirigeants et administrateurs et de gérer la divulgation et la prévention des conflits d'intérêts. Ces divulgations sont mises à jour en fonction des besoins.

Durant l'année 2020, le Comité de gouvernance du conseil d'administration n'a signalé aucune violation des lignes directrices relatives aux conflits d'intérêts par les dirigeants ou administrateurs de l'AAIH.

Rémunération des membres du conseil d'administration *

Président : S. Dempsey (à compter du 27 mai 2020)	42 551 \$
Présidente : M. Mullally (mandat achevé le 26 mai 2020)	45 740 \$
D. Bastow	15 520 \$
R. Batherson	24 158 \$
P. Boulter	14 920 \$
J. Fiander	15 820 \$
J. Fitzpatrick	23 558 \$
D. Holland	15 820 \$
A. MacKenzie	23 858 \$
A. MacLean	18 160 \$
B. Nycum	15 520 \$
S. Porter	17 860 \$

* À compter du 1^{er} juillet 2020, le conseil a approuvé une réduction de 20 % de la rémunération des administrateurs en raison de l'impact financier de la COVID-19 sur l'AAIH. De plus, le 26 mai 2020, le poste de vice-président a été supprimé.

Rémunération des cadres de direction

L'éventail des salaires versés à la présidente-directrice générale et aux vice-présidents de l'AAIH durant l'année 2020 allait de 165 000 \$ à 345 000 \$. Aucune prime annuelle d'incitation au rendement n'a été versée au titre de 2020.

Contrats d'un montant supérieur à 119 204 \$

Conformément à son contrat de bail avec Transports Canada, l'AAIH est tenue de déclarer tous les contrats d'un montant supérieur à 119 204 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 indexés sur l'indice des prix à la consommation) qui ont été conclus durant l'année et qui n'ont pas été adjugés selon un processus concurrentiel et public d'appel d'offres. En 2019, l'AAIH n'a conclu aucun contrat de ce type.

Conseil d'administration

Stephen Dempsey PRÉSIDENT

Cadre de direction retraité

Organe et date de nomination :
Municipalité régionale d'Halifax
Mai 2011

Participation aux réunions*

Conseil d'administration (président)	6/6
Comité de direction (président)**	1/3

Robert Batherson ADMINISTRATEUR

Vice-président général, PR,
Trampoline

Organe et date de nomination :
Municipalité régionale d'Halifax
Juillet 2013

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	6/6
Comité de direction**	3/3
Comité de gouvernance (président)	8/8

Doug Bastow ADMINISTRATEUR

Cadre retraité de compagnie aérienne
Pilote de ligne retraité

Organe et date de nomination :
AAIH
Septembre 2016

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	6/6
Comité des projets d'investissement	4/4

Pernille Fischer Boulter ADMINISTRATRICE

CITP
Président-directeur général, Kisserup International
Trade Roots Inc.

Organe et date de nomination :
Gouvernement fédéral
Mai 2019

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	6/6
Comité de gouvernance	6/8

* Le rapport indique le nombre de réunions auxquelles la personne a assisté par rapport au nombre de réunions auxquelles la personne avait le droit d'assister. Cela exclut l'assemblée générale annuelle publique. À titre de président et de vice-président, la participation de M. Dempsey aux réunions de ces comités (mis à part le Comité de direction) est facultative et, par conséquent, le tableau ci-dessus ne reflète pas sa participation aux réunions des autres comités.

** Le Comité de direction a été dissous le 25 septembre 2020 et ses principales responsabilités ont été déléguées au Comité de gouvernance.

Conseil d'administration (suite)

Joe Fiander ADMINISTRATEUR

Cadre de direction retraité

Organe et date de nomination :

Gouvernement fédéral
Mai 2019

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	6/6
Comité de vérification	4/4

Daniel Holland ADMINISTRATEUR

Président-directeur général,
Community Foundation of NS

Organe et date de nomination :

Municipalité régionale d'Halifax
Janvier 2017

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	6/6
Comité de vérification	4/4

John Fitzpatrick ADMINISTRATEUR

C.R., associé, BOYNECLARKE LLP

Organe et date de nomination :

Municipalité régionale d'Halifax
Juillet 2014

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	6/6
Comité de direction**	3/3
Comité des projets d'investissement (président)	4/4

Ann MacKenzie ADMINISTRATRICE

CPA, CA, MEC, ICD.D
Cadre de direction retraité

Organe et date de nomination :

AAIH
Mars 2015

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	6/6
Comité de direction**	3/3
Comité de vérification (président)	4/4

* Le rapport indique le nombre de réunions auxquelles la personne a assisté par rapport au nombre de réunions auxquelles la personne avait le droit d'assister. Cela exclut l'assemblée générale annuelle publique. À titre de président et de vice-président, la participation de M. Dempsey aux réunions de ces comités (mis à part le Comité de direction) est facultative et, par conséquent, le tableau ci-dessus ne reflète pas sa participation aux réunions des autres comités.

** Le Comité de direction a été dissous le 25 septembre 2020 et ses principales responsabilités ont été déléguées au Comité de gouvernance.

Ann MacLean ADMINISTRATRICE

Ancienne mairesse de New Glasgow
Administratrice principale à la retraite

Organe et date de nomination :
Province de la Nouvelle-Écosse
Février 2015

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	6/6
Comité de vérification	4/4
Comité de gouvernance	8/8

.....

Sherry Porter ADMINISTRATRICE

Cadre de direction retraité

Organe et date de nomination :
Chambre de commerce d'Halifax
Mars 2015

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	6/6
Comité des projets d'investissement	4/4
Comité de gouvernance	8/8

Benjamin Nycum ADMINISTRATEUR

Directeur général, William Nycum & Associates Ltd

Organe et date de nomination :
Chambre de commerce d'Halifax
Mars 2018

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	6/6
Comité des projets d'investissement	4/4

* Le rapport indique le nombre de réunions auxquelles la personne a assisté par rapport au nombre de réunions auxquelles la personne avait le droit d'assister. Cela exclut l'assemblée générale annuelle publique. À titre de président et de vice-président, la participation de M. Dempsey aux réunions de ces comités (mis à part le Comité de direction) est facultative et, par conséquent, le tableau ci-dessus ne reflète pas sa participation aux réunions des autres comités.

Notre Peuple

Nadine Allen, Christopher Altass, Mark Amos, Leanna Anderson, Tom Antonio, Troy Appleby, Daniel Archibald, Curtis Bailey, Scott Baines, Todd Ball, Leah Batstone, Paul Baxter, Kenneth Bayers, Reginald Beeler, Jennifer Best-White, Steve Bezanson, Glen Boone, Dean Bouchard, Hayley Boutilier, Kevin Boutilier, Rick Boutilier, Shane Boutilier, Andrew Bowman, Jeff Bowman, Ryan Bowman, Steven Bradshaw, Chris Bresowar, Paul Brigley, Carl Brown, David Brown, Laurie Brown, Greg Bruce, Tim Bull, Nicole Burchell-Isenor, Victor Cadoret, Paula Cannon, Alan Carragher, Joyce Carter, Chris Cartwright, Jaime Cayaoyao, Daniel Chandler, Daniel Chaplin, Tiffany Chase, Kaushal Chauhan, Taras Chemerys, Anita Chisholm, Paul Chisholm, Joel Christie, Mike Christie, Darin Clarke, Drake Clarke, Robert Clarke, Steven Clarke, Sherrie Clow, Chris Collier, Ron Conway, Kelly Corbett, Darrell Corkum, Craig Cormier, William Cowan, Bill Crosman, Claude Cunningham, Paul Dalrymple, Todd D'Arcy, Chris de Man, Brandon Dearman, Wayne DeCoste, Shawn DeLong, Jennifer Delorey Lyon, Edward Dempsey, Adrian Doiron, Dustin Drew, Jamie Dwyer, Mike Eakins, Andrew Edwards, Doug Eisan, Paula Fisher, Tim Fisher, Mark Fletcher, Matthew Flynn, Derek Forrest, Jessica Fougere, Derek Fraser, Glenda Gillam, Brian Gillette, Rick Gooding, Stephanie Gorman, Rachel Griffiths, Twila Grosse, Keith Gurschick, Michael Hanson, Jeffrey Hauser, Jonathon Heffernan, Craig Henman, Robert Hewitt, Todd Hickey, Shawn Hicks, Terry Hilchey, Roxanne Hilchie, Peter Hilton, Paul Hood, Jason Howie, Danny Jennings, Mike Johnston, Robert Kelly, Danny Kennedy, Peter Khattar, Joshua Kolstee, Marcel Laforest, Andrea Landry, Kathryn Langridge, Brian LeBlanc, Melissa Lee, Tim Leeman, Dean Letto, Sarah Livingstone, Marc Lopez, Kellie Lunn, Alex Lyall, Allan MacDonald, Melissa MacDonald, Carol Mackie, Jeff MacMillan, Brodie MacNevin, Joseph MacPherson, Marie Manning, Chad Manuel, Kelly Martin, Donald Mattinson, Clayton Maynard, Elizabeth McCully, Matthew McDonald, Paul McLaughlin, Jo-Anne McLean, Tonya McLellan, Tony McMillen, Doug Meek, Robert Miller, Kyle Mohler, Kevin Mosher, James Moulton, Karen Murphy, Sheri Murphy, Tom Murray, Donald Myers, Laila Nargis, Deborah Newcombe, Jeremy Newton, Melissa Nguyen, Sandi Nicholson, Arthur Nowen, Kimberly Oakley, Kimberley Ottenbrite, Cathy Paget, Craig Paul, Jorge Perez, Malcolm Phippen, Kimberley Porter, Daniel Pride, Meaghan Ramsay, Michael Rantala, Scott Robertson, Leigh Robinson, Rachael Robinson, Howard Rose, Robert Rose, Norman Ross, David Rowe, Gerald Rygiel, Michael Samson, Jane Scott, Valerie Seager, Robert Silver, Craig Singer, Scott Singer, Amanda Smees, Jaan Soosaar, Kris Stevens, Ruth Stoddard, Will Sutherland, Myles Swain, Alexa Taggart, James Tanswell, Cory Teed, Kathy Temple, Brian Thomas, Melbourne Thomas, Cindy Tran, Erika Triff, William A Turple, William D Turple, Melissa Upton, Mark Urquhart, Tara Vidito, Mike Walker, Milly Walker, Chris Waugh, Jack Weir, Bill Wellwood, Don Welton, Melanie White, Scott White, Jamie Wilkins, Sheila Williams, Thomas Winsor, Arnold Wood, Burton Wright, David Wright, Rick Wyatt, Joseph Young, James Zinck (en 2020).



HalifaxStanfield

747 boulevard Bell, Goffs, Nouvelle-Écosse, B2T 1K2

Téléphone : 902.873.4422

Télécopieur : 902.873.4750

www.halifaxstanfield.ca