

ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT
INTERNATIONAL D'HALIFAX
RAPPORT ANNUEL 2021

S'ÉLEVER



HalifaxStanfield



L'esprit des gens dans notre aéroport et de notre collectivité est inspirant; ils ont su se relever, faire preuve de résilience et démontrer leur compassion et leur souci par rapport à leurs collègues, à leurs amis, aux membres de leur famille et à leurs collectivités.

Stephen Dempsey
*président du conseil
d'administration*



Introduction

Plusieurs personnes s'attendaient à tourner la page sur la pandémie de COVID-19 en même temps que celle du calendrier de 2020. Les deux premiers trimestres de 2021 ont pourtant constitué un défi encore plus grand pour notre secteur, notre résilience et notre vision de l'avenir.

En accueillant les vols de seulement deux transporteurs vers quatre destinations au cours des premiers mois de l'année et les volumes de passagers correspondant à ceux connus il y a un demi-siècle, Halifax Stanfield était d'un calme inquiétant. Nous en avons été bouleversés. Néanmoins, malgré l'incertitude que nous éprouvions quant à l'avenir, nous avons gardé espoir et confiance les uns envers les autres.

En étant munis de ces atouts, nous avons choisi d'avancer ensemble, en faisant ce qui était possible et à notre portée. Nous avons commencé à en parler. Nous avons écouté, discuté, réfléchi, rêvé et élaboré des plans. Ce dont nous nous sommes surtout rendu compte, c'est l'importance essentielle de nos collaborateurs : notre équipe, nos partenaires et nos collectivités.

Nous savons qu'en priorisant les gens, en instaurant de façon proactive le dépistage de la COVID-19 à l'arrivée, en accueillant des réfugiés de l'Afghanistan en toute sécurité, en appuyant et en amplifiant diverses voix ou en installant des dispositifs d'aide à la mobilité, cela changerait la donne pour notre aéroport, notre secteur et notre région.

Cette année, nous avons consacré du temps et de l'énergie à faire ce qu'il faut pour nos collaborateurs. Nous savons qu'il reste un long chemin à parcourir, mais qu'en priorisant les gens, nous deviendrons plus forts, nous ferons preuve d'ingéniosité pour relever les défis, nous bénéficierions de possibilités exceptionnelles et nous concrétiserons notre vision.

Ensemble, nous nous relèverons.



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Stephen Dempsey

La pandémie a apporté une multitude de bouleversements dans nos vies. En cette période de turbulences, s'il existe une constante, c'est la détermination des personnes que j'ai rencontrées dans le cadre de mes fonctions de président du conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport international d'Halifax (AAIH). En partant des sommets atteints en 2018, lorsque nous avons établi de nouveaux records quant au nombre de passagers, aux seuils auxquels nous sommes atterris au cours des deux dernières années, l'équipe de l'AAIH, les membres de notre conseil d'administration et nos partenaires ont fait preuve de persévérance, de résilience et d'optimisme quant à l'avenir.

Au nom de mes collègues du conseil d'administration, je désire tout d'abord remercier notre présidente et directrice générale, Joyce Carter, pour son courage, son intégrité et son engagement envers la relance et l'amélioration de l'AAIH. Mme Carter, son équipe de direction et toutes les personnes qui travaillent pour Halifax Stanfield, ou sur place, sont indispensables dans

l'histoire du retour de notre aéroport. La force et la détermination dont ont fait preuve les personnes dans toute l'organisation ont inspiré les membres du conseil d'administration.

L'intégrité et le respect que nous éprouvons à l'égard des personnes qui insufflent la vie à Halifax Stanfield, de nos partenaires, ces organisations qui ont contribué à sculpter le secteur de l'aviation et de nos collectivités n'ont pas fléchi – ces sentiments ne se sont que renforcés. J'estime que cette détermination provient, partiellement, de celle de nos prédécesseurs, ainsi que de leur volonté. La population néo-écossaise sait très bien comment surmonter les crises, car celles-ci ont façonné qui nous sommes aujourd'hui.

Halifax Stanfield a été en mesure de progresser en travaillant en collaboration et avec empathie envers autrui, sans traiter quiconque comme une statistique, dans le contexte de la COVID-19 ou de la diminution du trafic de passagers. En continuant de percevoir l'avenir comme étant prometteur, et en sachant que nous passerons au travers de cette épreuve, cette année a comporté plusieurs points positifs dont nous pouvons discuter. Nous nous réjouissons de la possibilité d'accueillir davantage de gens et de partager de nouveau ce lieu exceptionnel avec des visiteurs du monde entier.

Savoir que nous faisons partie de quelque chose de plus vaste et que nous connaissons de nouveau des temps meilleurs est une perspective qui m'interpelle fortement par rapport à la façon de décrire cette pandémie. Il est parfois difficile de ne pas se laisser sombrer dans l'abysse et de prendre son courage à deux mains pour bâtir quelque chose d'exceptionnel tous ensemble. C'est en faisant preuve d'ouverture, de compassion et de professionnalisme que nous y sommes parvenus à l'AAIH. Cela fait partie de qui nous sommes.

À certains moments, des gens ont mentionné que 2021 leur évoquait l'année de la marmotte, revivant les mêmes choses qu'en 2020, et parfois, de façon peut-être encore pire. Il y a pourtant eu de nombreux moments forts et, en tant que conseil d'administration, nous avons fait preuve d'optimisme et d'espoir en étant au volant, car

nous savions que notre responsabilité ultime consiste à guider et à diriger notre organisation au fil de son évolution.

Faire preuve de leadership constituait précisément le rôle du conseil d'administration, dont il s'est acquitté en surmontant nos défis financiers et d'entreprise; en priorisant la santé et la sécurité de notre collectivité, de nos collègues et des personnes qui nous entourent; et en ralliant tous ces gens derrière les mêmes objectifs. Cet objectif clair a transpiré dans le soutien offert par notre conseil d'administration à l'équipe de direction d'Halifax Stanfield par rapport à un nouveau plan stratégique, qui tracera la voie vers notre rétablissement.

Nous avons continué de porter attention à notre collectivité, surtout en ce qui concerne la pandémie. À travers les hauts et les bas, nous nous sommes toujours montrés disposés à appuyer les restrictions nécessaires, qui nous mèneront vers un rétablissement en toute sécurité. À titre de conseil d'administration, nous avons adopté ces restrictions et nous avons montré l'exemple par rapport à celles-ci.

Tandis que nous prenons du recul sur la crise et que nous poussons la réflexion au-delà de la sécurité, mon objectif premier, qui, selon moi, correspond à ma plus importante responsabilité à titre de président du conseil d'administration, touche la diversité, l'équité et l'inclusion. Je me concentre sur l'amélioration de notre conseil d'administration, en apportant autour de la table des réflexions ainsi que des expériences et des croyances plus perceptibles. Nous rencontrons des membres représentant la diversité de notre collectivité pour comprendre la façon dont nous interagissons avec ceux-ci, apprendre les défis particuliers qu'ils doivent surmonter et savoir comment faire preuve d'ouverture au changement et à l'innovation.

Le conseil d'administration ressent l'urgence du besoin de changement. Ce n'est pas facile et cela prendra plus de temps que nous l'aurions souhaité. Nous nous concentrons sur la mise en œuvre de conditions bien structurées et adaptées au milieu, qui sont favorables au changement. Nous prenons volontairement des mesures pour

apporter des changements. Nous voulons le faire de façon réfléchie, pour que cela s'intègre dans la nature de notre organisation, qu'elle s'engage à être un milieu dans lequel toute personne se sent accueillie et intégrée.

Puisque nous vivons sur la côte est du Canada, nous sommes parmi les premières personnes à y voir le soleil se lever. Comme nous entrevoyons les possibilités de manière précoce, d'autres peuvent nous observer à des fins d'inspiration et de leadership. Nous percevons cela comme faisant partie de notre rôle au sein de l'AAIH. En tant qu'organisation, nous sommes bien au fait des défis et de la situation que nous connaissons actuellement. Nous maintenons toutefois le cap vers notre destination avec confiance : rétablir le lien entre notre région et le reste du monde; accueillir des personnes et des perspectives diversifiées; et aider des gens à bâtir leurs entreprises en transportant leurs produits partout dans le monde.

Je tiens à remercier chacun de mes collègues au sein du conseil d'administration pour leur engagement et leur détermination à rétablir notre aéroport, au niveau où il se trouvait avant pandémie, puis à en améliorer la situation. Les membres de notre conseil d'administration sont tous des citoyens de la région et des clients de l'aéroport. Pour nous, cela se traduit par un très vif sentiment de fierté et d'appartenance, que j'estime être ressenti par toute personne qui passe par Halifax Stanfield lors d'un voyage. C'est pour cette raison que nous continuons de largement dépasser les attentes : puisque nous sommes tous engagés à bâtir quelque chose ensemble, rien ne peut nous arrêter.

Cette entreprise vous appartient probablement aussi. Ce que vous lisez dans ce rapport reflète ce qu'il y a de mieux dans notre aéroport, comme nous le voyons aujourd'hui. Les chiffres sont importants, mais ils n'expriment pas l'avenir formidable qui nous attend. Notre avenir est prometteur et nous vous convions à nous accompagner dans cette aventure.





MESSAGE DE LA DIRECTRICE GÉNÉRALE

Joyce Carter

Le rapport annuel de cette année fournit une occasion exceptionnelle de méditer sur la dernière année, ce qui s'est avéré particulièrement important au cours des deux dernières années. Nous avons vécu, en tant que collectivité, quelque chose que je n'avais certainement jamais envisagé. Cependant, alors que nous continuons de relever les défis que la pandémie présente, l'année 2021 a suscité un sentiment d'optimisme pour nous, à Halifax Stanfield.

La façon dont les gens se sont montrés à la hauteur m'a émue. Ils se sont présentés sans relâche, autant en ligne qu'en présentiel, en faisant preuve d'intégrité et de courage, pour faire de l'AAIH le milieu sûr, positif et plein d'espoir dans lequel nous nous trouvons, ce qui nous permet de croire qu'un avenir meilleur nous attend.

Cette année, alors que nous avons tourné la page quant à la sévérité de la crise, nous avons décidé, en toute connaissance de cause, de nous concentrer sur notre collectivité : rétablir les liens entre les familles et les amis; devenir un chef de file en matière de prévention et de dépistage de la COVID-19; et tenir des discussions sur la diversité,

l'équité et l'inclusion. Nous sommes disposés à comprendre ce que nous pouvons faire afin d'améliorer la situation pour tout le monde.

Nous avons cherché des occasions d'apporter des changements concrets. Nous savions que les vaccins changeraient la donne. En juin, nous avons mis en œuvre de façon concluante un service de dépistage de la COVID-19 à l'aéroport et nous avons créé des conditions propices à la vaccination des membres de notre équipe. Nous désirons faire tout en notre pouvoir pour assurer la sécurité de notre aéroport et de notre collectivité.

Le chemin vers la relance qu'il nous fallait parcourir comportait bien des hauts et des bas et nous avons fait preuve de réactivité, de souplesse ainsi que de préparation, tout au long du parcours. Lorsque les taux de vaccination ont augmenté et que les restrictions relatives aux voyages ont été levées, l'été dernier, notre secteur a constaté ce à quoi la relance pouvait ressembler.

En décembre, lorsque le variant Omicron est survenu et qu'il a engendré une nouvelle montagne à gravir, nous avons gardé espoir. Se trouver en bas de la montagne, à observer l'avenir, a quelque chose de magique : cela nous permet souvent d'observer un ciel dégagé. Cette perspective nous a inspirés pour commencer à voir grand, à envisager un avenir sans limites.

La pandémie nous a permis de prendre du recul et de réexaminer les choses. Je suis très fière de la façon dont nous avons collaboré, repensé notre vision, nos valeurs et notre mission, afin de redéfinir notre avenir. Pour Halifax Stanfield, cela a donné lieu à un nouveau plan directeur sur 20 ans pour l'aéroport, un nouveau plan stratégique quinquennal et un nouveau plan d'affaires annuel, qui entreront tous en vigueur en 2022.

Nos collaborateurs ont retroussé leurs manches avec enthousiasme et optimisme, en étudiant différents scénarios, en réfléchissant à l'évolution potentielle de notre aéroport et à la façon dont nous pouvons contribuer à notre collectivité, à notre région et à notre secteur.

Ce soutien m'a permis de m'adresser à la collectivité et à nos intervenants avec confiance,

pour leur faire savoir que nous voyons le chemin à suivre. Notre avenir s'annonce prometteur. Nous avons un plan. Nous disposons d'une équipe hautement dévouée, compétente et formidable à l'AAIH, qui est prête. De plus, nous désirons convaincre d'autres personnes de se joindre à notre secteur, pour le voir croître à nouveau, au moment propice.

Ce qui est ressorti de nos conversations, c'est l'aspect essentiel de la santé et du bien-être de nos collaborateurs. Je veux que tous nos employés aient la conviction qu'on prend bien soin d'eux et qu'ils sont à leur place. Ils sont essentiels à notre durabilité et à notre réussite. Nous nous efforçons de veiller à prioriser la diversité et l'inclusion jusqu'au sommet de la hiérarchie de notre organisation, en commençant par notre conseil d'administration. Nous tenons à nous assurer de pleinement représenter notre collectivité.

En travaillant ensemble, nous sommes en mesure de mieux comprendre la façon dont nous aurons la plus grande incidence possible sur notre collectivité et ailleurs. J'ai toujours dit que nous constituons le Quai 21 des temps modernes, un endroit convivial où l'on accueille chaleureusement les nouveaux immigrants. En fait, l'un des points saillants de l'année consiste en l'accueil de 270 réfugiés afghans dans notre province, rendu possible par l'AAIH et ses partenaires. Cette journée-là a confirmé ce que nous savions depuis toujours : notre travail est important.

Il est essentiel que toute personne se sente à sa place à Halifax Stanfield, grâce à une accessibilité sans obstacle. Nos drapeaux accueillent les gens dans la langue micmaque, nous améliorons l'assistance au débarcadère et nous sommes en discussion avec un large éventail de communautés diversifiées afin de comprendre leurs besoins et d'y répondre. Restez à l'affût de nouvelles initiatives alors que nous nous efforçons de nous améliorer.

Récemment, j'ai terminé un mandat de deux ans à titre de présidente du Conseil des aéroports du Canada (CAC). Cela m'a permis de prendre place à la table, afin de discuter ouvertement de ces aspects avec des membres du secteur de partout dans le monde. Nous continuons à nous écouter et à apprendre les uns des autres, tout comme

nous pouvons continuer d'innover, de nous rétablir et de nous épanouir. Ensemble, nous faisons les choses différemment et nous prenons des mesures qui n'auraient peut-être pas été possibles sans la COVID-19.

L'une des initiatives que j'ai voulu accélérer lorsque je suis devenue présidente du CAC consistait à souligner le travail très important accompli par des femmes dans le secteur de l'aviation, surtout de celles occupant des postes de direction. La pandémie, qui a été déclarée deux mois après le début de mon mandat de présidente du CAC, a évidemment eu une incidence sur ce travail, mais je crois avec optimisme que les autres personnes qui tiendront la barre le poursuivront. Selon moi, ce travail ne sera jamais terminé. Je suis si fière des femmes dirigeantes exceptionnelles que nous côtoyons au sein de l'AAIH et des modèles dont nous disposons maintenant, qui occupent des postes de direction dans des aéroports partout au pays. Elles sont une source d'inspiration pour plusieurs membres actuelles et futures de notre secteur.

Les leçons de 2021 m'ont fait prendre conscience que nous sommes tous dans le même bateau. Nous veillons les uns sur les autres. Nous nous soucions de ce secteur et de notre entreprise. Nous prenons soin de nos collaborateurs et de notre collectivité.

Au nom de l'organisation, je tiens à remercier Valerie Seager pour ses années de service au sein de l'AAIH. Par son travail à titre de vice-présidente aux Affaires juridiques et réglementaires, ainsi que de secrétaire générale, elle a contribué de façon déterminante à notre réussite.

Merci à tous nos employés, qui se sont surpassés afin de rendre Halifax Stanfield un endroit bien spécial. Ensemble, nous avons surmonté les défis avec courage, nous avons franchi d'importantes étapes vers la relance et nous nous sommes relevés pour faire face à l'avenir. Notre équipe, composée d'employés, de membres du conseil d'administration, de partenaires et d'intervenants, est plus motivée que jamais à s'améliorer et à s'épanouir, pour faire d'Halifax Stanfield un lieu d'accueil pour leurs amis et leur famille, qui la rend fière.



SÉCURITÉ



Je suis très fier de la résilience de notre équipe et de l'ensemble de notre organisation. La façon dont nous avons réussi à traverser la COVID-19 nous a bien positionnés pour accepter les futures possibilités qui se présenteront à nous.

Jane Scott
*cadre supérieure aux interventions
en cas d'urgence et aux
services côté piste*

La sécurité d'abord : Intervention en cas d'urgence et services côté piste

Cette année, l'équipe d'intervention en cas d'urgence et des services côté piste de l'AAIH, dont les membres s'occupent notamment de l'entretien de l'aérodrome, de la maintenance du parc de véhicules, des services de sauvetage d'aéronefs et d'autres fonctions essentielles, a continué de se surpasser afin de conserver son souci exceptionnel du détail et envers la sécurité de tous les passagers, les membres d'équipage et les employés de l'aéroport. Étant toujours prête à intervenir en cas d'urgence médicale ou d'aéronef en état d'urgence ou à dégager

les pistes par mauvais temps, cette équipe a de nouveau prouvé qu'elle est apte et disposée à se montrer à la hauteur.

Malgré la situation financière difficile de l'AAIH, des investissements stratégiques ont été effectués en 2021 pour assurer une exploitation continue et sécuritaire de l'aéroport Halifax Stanfield, notamment en poursuivant le remplacement de vieilles toitures sur l'aérogare et la réparation de segments de chaussée détériorés sur la piste 14/32 et sur les voies de circulation A et G.



En plus de poursuivre la formation, de maintenir les pistes fonctionnelles et disponibles pour les vols lorsque les conditions sont difficiles, de traiter une grande variété d'appels de nature médicale et de veiller à produire des rapports de façon assidue et avec exactitude pour nos partenaires opérationnels, cette équipe a mis en œuvre la nouvelle méthode Global Reporting Format (GRF) en août 2021, qui touche l'évaluation et la production de rapports quant à l'état de la surface des pistes.

« Nous avons été l'un des premiers aéroports à mettre en œuvre la méthode GRF au Canada », indique la cadre supérieure aux interventions

en cas d'urgence et aux services côté piste de l'AAIH, Jane Scott. « Notre personnel était bien préparé et prêt pour l'exécution des essais pour Transport Canada et le lancement de cette initiative. »

L'équipe a également étoffé et mis à jour de nouveaux modules de formation pour les employés qui s'occupent de l'entretien de l'aéroport, afin de veiller à l'exécution de la méthode GRF. Elle attribue le mérite de cette réalisation à toute son équipe, notamment à ses cogestionnaires aux services côté piste de l'AAIH, Will Sutherland et Josh Kolstee.



« Former nos employés et collaborer avec les intervenants afin de veiller à harmoniser nos connaissances et nos objectifs nous a fourni un bon coup de main », souligne M. Kolstee. « Travailler avec des fournisseurs et des organismes de réglementation lors des essais préliminaires de la méthode GRF nous a permis de procéder à son lancement et à sa mise en œuvre avec succès. »

L'équipe a encore une fois prouvé qu'elle est à la hauteur pour surmonter tous les défis sur son chemin, en faisant toujours face à la pandémie de COVID-19 avec diligence tout en sachant rarement à quoi s'attendre d'une journée à l'autre. Pour réussir, ses membres sont restés concentrés sur leurs objectifs, en travaillant et en préservant un niveau opérationnel de façon uniforme afin de veiller à maintenir l'aéroport sur la bonne voie.

« Faire preuve d'un excellent esprit de collaboration constitue l'une de nos grandes priorités d'équipe et cela s'avère particulièrement important lorsque nous apportons des modifications ou que nous modifions des processus », mentionne Mme Scott. « Nous devons apprendre des personnes avec lesquelles nous travaillons et discuter avec celles qui effectuent le travail. Ce sont les experts et ces personnes sont essentielles à notre réussite. »

L'équipe s'est également adaptée à plusieurs nouvelles fonctions techniques qui lui ont été confiées en 2021, notamment la gestion d'une nouvelle approche proactive en ce qui concerne les zones de limitation d'obstacles. « Grâce à un projet pilote effectué avec la technologie LIDAR (détection et télémétrie par ondes lumineuses), nous disposons de nouvelles méthodes améliorées pour gérer les travaux d'assainissement dans la zone qui entoure l'aérodrome », rapporte M. Kolstee. « La technologie de télémétrie par ondes lumineuses est réfléchi par la cime des arbres, afin de localiser les arbres qui pourraient nuire à la sécurité des activités de l'aérodrome, avant même qu'ils ne poussent jusqu'à une telle hauteur. Cela nous aide vraiment à prévenir toute intrusion future pouvant faire entrave. »

Bien que les défis aient été beaucoup plus difficiles à surmonter cette année, tout le monde a redoublé d'ardeur et mis la main à la pâte pour y arriver.

« La sécurité de nos employés était ma priorité absolue au cours de la dernière année », affirme Mme Scott. « Nous voulons que leur milieu de travail soit aussi agréable et sécuritaire que possible. Ils m'impressionnent chaque jour et ont fait preuve d'une résilience incroyable à de nombreuses reprises. J'espère qu'ils se sentent valorisés et qu'ils se rendent compte de l'importance qu'ils ont et de la profonde reconnaissance éprouvée à leur égard, au sein de l'organisation et au-delà. »



Sécurité de la collectivité

En 2021, le campus aéroportuaire d'Halifax Stanfield a continué de prioriser la santé et le bien-être de son personnel ainsi que de la collectivité en général.

Halifax Stanfield a joué un rôle de premier plan en ce qui concerne la sécurité de la collectivité cette année, en collaborant avec le gouvernement afin d'instaurer le dépistage de la COVID-19 lors des arrivées; en veillant à ce que les exigences relatives au port du masque soient claires et appliquées de façon systématique partout dans l'aéroport; et, lorsque les vaccins ont été distribués, en mettant en œuvre une politique relative à la vaccination, tout en assurant l'exploitation continue de l'aéroport.

« Les membres de l'équipe ont retroussé leurs manches et ont tout mis en œuvre pour veiller à la sécurité des gens dans un contexte de pandémie », souligne Joyce Carter, présidente et directrice générale de l'AAIH. « Je leur en suis extrêmement reconnaissante. »

Afin de respecter les restrictions relatives à la COVID-19 de la santé publique et de gérer les multiples vagues du virus, le conseil d'administration et les employés ont continué de travailler à distance lorsque c'était possible, d'organiser des réunions en ligne et, même à l'heure actuelle, de travailler plus fort que jamais afin d'offrir un service exceptionnel aux membres de la collectivité.

Les employés qui étaient tenus de se présenter à l'aéroport pour leurs quarts de travail ont travaillé assidûment afin de protéger les voyageurs et de se protéger les uns les autres en veillant à la sécurité, mais également à la confiance de ces gens par rapport à leur transit par l'aéroport, de l'enregistrement, au contrôle de sécurité, au traitement des bagages jusqu'à l'arrivée en toute sécurité.

« Tout ce que nous avons réalisé en 2021, en subissant de telles pressions et avec des ressources limitées, nous a réellement préparés pour 2022 et les années à venir », évoque Mme Carter. « Je suis immensément reconnaissante envers toute notre équipe. Elle s'est présentée au travail avec une attitude très positive, malgré toute l'incertitude qui y régnait. Nous avons pu nous en sortir en collaborant. J'envisage l'avenir avec optimisme, en ayant hâte à la relance de notre entreprise vers la croissance et la prospérité. J'ai bien hâte! »



Je suis immensément reconnaissante envers toute notre équipe. Elle s'est présentée au travail avec une attitude très positive, malgré toute l'incertitude qui y régnait. Nous avons pu nous en sortir en collaborant.

Joyce Carter
la directrice générale



SERVICE À LA CLIENTÈLE



La façon dont tout le monde à l'AAIH a géré cette pandémie, cela me rappelle la devise de Lewis Hamilton : Pourtant je m'élève.

Dimitri Dimitriou
chef d'escale,
Executive Aviation



Porter se relève et se met en route

Puisque les restrictions relatives à la COVID-19 de la santé publique ont, à certains moments, rendu les voyages impossibles pour la plupart des passagers, les compagnies aériennes ont été contraintes d'effectuer plusieurs mises à pied en 2020 et, dans le cas de la compagnie aérienne Porter, de suspendre temporairement tous ses vols. En 2021, cette société a repris son essor, se trouvant sur la voie de la relance, vers un avenir plus prometteur.

Dimitri Dimitriou travaillait comme chef de groupe au sein du service à la clientèle chez Porter, à Halifax Stanfield, en mars 2020, lors de sa mise à pied. « J'aimais travailler chez Porter », mentionne-t-il. « Il s'agit d'une équipe formidable. Cela a été une période difficile, mais j'ai réussi à trouver du travail comme menuisier. »

C'est en juin 2021 que M. Dimitriou a pu retourner dans le secteur qu'il aime, comme chef d'escalaire pour Executive Aviation, en apportant son aide à la compagnie aérienne Porter dans un tout autre rôle.

Lors du retour initial de M. Dimitriou, l'aéroport était un milieu bien différent de celui qu'il avait quitté, dont les volumes de passagers étaient très faibles. Toutefois, lorsque Porter a repris du service au début de septembre, avec des vols intérieurs à destination et en provenance de Halifax Stanfield, l'aéroport a repris vie.

« C'était étrange de revenir dans ce qui était presque devenu une ville fantôme, dans un tout nouveau rôle, avec une nouvelle entreprise », raconte M. Dimitriou. « Il y avait beaucoup de choses à apprendre et de défis à relever auxquels je n'avais jamais fait face auparavant. Il s'agissait de vérifier les pièces d'identité, mais également les certificats de vaccination, et veiller à ce que le personnel soit vacciné et qu'on dispose de suffisamment d'équipements de protection individuelle et bien plus. J'ai eu beaucoup de formation; nous avons organisé une grande séance d'embauche en avril et en mai pour notre mise en route et des séances de formation à l'approche de la période des fêtes. »

Le retour a été progressif, mais il y a eu une brusque hausse du nombre de passagers à l'automne, lors de la reprise des vols de plusieurs compagnies aériennes, notamment les vols internationaux, ce qui était primordial à ses yeux.

« Je suis originaire du Royaume-Uni et c'était très difficile d'être séparé de ma famille si longtemps », explique M. Dimitriou. « Je m'inquiète pour mes parents, mais j'ai pu les voir en septembre et j'ai réussi à être présent pour le 70e anniversaire de mon père. Cela a été une période difficile pour plusieurs personnes : beaucoup d'entre elles ont perdu leurs emplois. C'est vraiment formidable de voir des amis de longue date chez Porter de nouveau. C'est grâce à eux que j'ai été embauché pour ce nouvel emploi. »

Maintenant que ses vols ont repris, Porter a annoncé un important projet de croissance pour l'avenir. La compagnie aérienne lancera ses services à réaction en 2022, à titre de première cliente nord-américaine pour le Embraer E175-E2. Elle a commandé 80 avions à réaction, qui décolleront des aéroports Toronto Pearson, d'Ottawa, de Montréal, d'Halifax ainsi que de certaines destinations aux États-Unis et dans les Caraïbes.

« Je travaille dur pour être à la hauteur de cette nouvelle opportunité, comme chef d'escale », souligne M. Dimitriou. « La façon dont je me suis montré à la hauteur, la façon dont Porter est revenu encore plus fort et la façon dont tout le monde à l'AAIH a géré cette pandémie, cela me rappelle la devise de Lewis Hamilton : Pourtant je m'élève. »

Certains locataires d'Halifax Stanfield se mobilisent durant une période difficile

Les deux dernières années ont été extrêmement difficiles pour les secteurs de l'hôtellerie et de la vente au détail et les locataires de l'aéroport ont été durement touchés. Néanmoins, même dans un contexte de restrictions de la santé publique en constante évolution, d'enjeux de capacité et de pénuries de main-d'œuvre, certains locataires d'Halifax Stanfield ont continué de se mobiliser et de percevoir l'avenir comme étant prometteur.





Ce fut extraordinaire de voir la rapidité à laquelle ils se sont adaptés à de nouvelles situations, en restant ouverts malgré de grands obstacles et en adaptant même leurs modèles commerciaux, dans la mesure du possible.

Jamie Dwyer
la gestionnaire de l'expérience
aéroportuaire

« Les locataires d'Halifax Stanfield qui ont été en mesure de persévérer ont fait preuve d'une résilience incroyable et il s'agit d'un fait marquant de l'année à mes yeux », souligne la gestionnaire de l'expérience aéroportuaire à l'AAIH, Jamie Dwyer. « Ce fut extraordinaire de voir la rapidité à laquelle ils se sont adaptés à de nouvelles situations, en restant ouverts malgré de grands obstacles et en adaptant même leurs modèles commerciaux, dans la mesure du possible. »

Le détaillant Liquid Assets, qui vend des boissons alcoolisées produites par des artisans de la Nouvelle-Écosse, en est un excellent exemple, en ayant réussi à rester ouvert durant toutes les périodes de confinement et en ayant trouvé une nouvelle source de revenus, grâce à la vente de ses produits en ligne et à leur livraison dans la région.

La plupart des restaurants de l'aéroport ont été fermés durant une bonne partie de l'année 2021, tandis que plusieurs, notamment The Firkin & Flyer, A&W, Tim Hortons, Connected Coffee, Booster Juice et Subway, sont restés ouverts pour les voyageurs qui devaient prendre l'avion et pour les employés de l'aéroport.

The Firkin & Flyer, qui est également responsable du Connected Coffee, a atténué les difficultés relatives aux restrictions de la santé publique en modifiant ses heures d'ouverture et en agrandissant sa salle à manger, afin de prendre en considération la distanciation physique, lorsqu'il était autorisé à ouvrir, même s'il n'y avait qu'une petite fraction des volumes habituels de passagers qui se présentaient à l'aéroport.

« Mon rôle a grandement changé au plus fort de la pandémie », évoque le gérant, James Ruddock. « J'occupais simultanément les fonctions de barman, d'aide de cuisine et de serveur. L'optimisme des passagers et la possibilité d'écouter leurs histoires personnelles, de voir des familles se réunir pour la première fois depuis deux ans ou rencontrer des bébés pour la première fois : ce sont ces éléments stimulants et bourrés d'espoir qui m'ont vraiment aidé à traverser les périodes où tout était tellement silencieux. »

« Nous avons commencé l'année 2021 en espérant que la pandémie s'achevait et en croyant que ce serait plus rock and roll pour nous », mentionne le président de The Firkin Group of Pubs, Larry Isaacs.



« Elle a duré beaucoup plus longtemps que nous nous y attendions et c'était vraiment démoralisant en début d'année. Nous avons fait de notre mieux pour offrir quelque chose à manger et à boire aux personnes qui devaient ou qui voulaient voyager et nous nous sommes accrochés afin de préserver les emplois de notre personnel. »

Puisque certains locataires d'Halifax Stanfield ont, malheureusement, été contraints de fermer de façon permanente au cours de l'année, The Firkin & Flyer est parvenue à voir une certaine lumière au bout du tunnel.

Tout au long de l'année, le Firkin est intervenu pour reprendre les baux de location d'espaces de concessions afin de devenir l'un des plus importants partenaires dans le domaine de la restauration à Halifax Stanfield. M. Isaacs se réjouit de cette perspective pour sa société, qui procédera à l'ouverture et à l'exploitation d'un ensemble de six établissements à Halifax Stanfield au cours des deux prochaines années, à mesure que la confiance envers les voyages et les volumes de passagers augmenteront.

L'ouverture d'un restaurant mexicain est prévue pour 2022 et un deuxième Connected Coffee, situé dans la zone des arrivées, ouvrira en mai; la réouverture du Crispy Leaf aura lieu en 2022 et un restaurant proposant une cuisine bistrot, avant la zone de contrôle de sécurité, viendra

compléter le tout. Tout comme le Firkin & Flyer et le Connected Coffee, tous ces établissements privilégieront les produits de provenance locale, comme des pâtisseries et des grains de café du Two If By Sea Café et du Anchored Coffee.

Vers la fin de l'année 2021, davantage de locataires ont été en mesure de procéder à une réouverture et des services comme le service bénévole de zoothérapie canine d'Ambulance Saint-Jean ont repris. Avant l'apparition du variant Omicron, on envisageait les perspectives d'avenir avec plus d'optimisme.

« J'estime qu'Halifax a la possibilité d'offrir une expérience inédite et agréable aux voyageurs », remarque M. Isaacs. « Nous voulons que les vacances d'un voyageur commencent dès qu'il met les pieds à l'aéroport, en profitant d'excellents mets locaux, d'une musique d'ambiance et d'une atmosphère festive. Restez à l'affût. L'avenir apportera de grandes choses! »

Mme Dwyer et son équipe envisagent l'avenir du développement commercial de l'aéroport avec beaucoup d'optimisme. « Cela prendra du temps », mentionne-t-elle. « Nous avons toutefois laissé le brouillard derrière nous. Nous sommes maintenant en mesure d'envisager les possibilités que l'avenir nous réserve. »



Service aérien et itinéraires

Alors que l'AAIH commençait l'année 2021, on s'attendait à ce que le service aérien amorçe sa relance, surtout au cours des deux premiers trimestres de l'année. Lorsque les choses se sont passées différemment, en raison des difficultés persistantes qu'entraînait la pandémie, les compagnies aériennes ont de nouveau dû redéfinir leurs attentes et leurs objectifs et établir leurs prévisions en fonction de plus courtes périodes.

Air Canada et WestJet ont continué de soutenir notre région tout au long de la pandémie en offrant des options de vols intérieurs à destination et en provenance d'Halifax, donnant lieu à des correspondances vers l'ensemble de leur réseau. « En ce qui concerne les volumes et le nombre de destinations, c'est le T1 de l'année dernière qui comportait les journées les plus difficiles », affirme Chris de Man, gestionnaire au développement du service aérien à l'AAIH. « Nous ne disposions que de deux transporteurs dont les vols comportaient quatre destinations, mais, lorsque nous approchions de l'été et que la Bulle de déplacement des provinces de l'Atlantique a pris fin, nous avons enfin connu une hausse de la capacité aérienne et de la demande relative aux voyages. »

Au fil de l'année, l'équipe a commencé à constater une amélioration de mois en mois comparativement au début de l'année, avec des calendriers de vols mieux équilibrés ainsi que des volumes quotidiens et mensuels de passagers qui le reflétaient. Les visites à des amis ou parents (VAP) et les vols intérieurs pour des voyages d'agrément se sont quelque peu rétablis au cours de l'été et les compagnies



Nous avons l'occasion de rebâtir un réseau qui appuiera mieux notre collectivité et la croissance économique régionale. C'est formidable!

Chris de Man
gestionnaire au
développement du
service aérien



aériennes Swoop et Flair ont repris du service à Halifax Stanfield avec beaucoup de succès, en raison de l'augmentation de la demande pour des vols intérieurs.

En septembre, les vols internationaux ont commencé une lente reprise à Halifax Stanfield, après la réintroduction par Condor de son service vers Francfort. Entre septembre et novembre, les arrivées de voyageurs d'agrément en provenance d'Allemagne ont même dépassé les attentes initiales de Condor. Au cours du mois de septembre, la compagnie aérienne Porter, qui avait cessé temporairement toutes ses activités en raison de la pandémie, a repris du service. Après cette relance de son réseau, Halifax Stanfield a accueilli le premier avion de Porter le 13 septembre 2021.

Durant cette période, il était difficile de prévoir le niveau de la demande de vols de passagers et, donc, d'établir un plan y correspondant. Alors que les voyageurs réservaient habituellement des voyages qui auraient lieu de trois à cinq mois plus, et plus tard encore, lorsqu'il s'agissait d'un voyage

international, les gens réservaient et voyageaient maintenant n'importe où dans un délai d'une à six semaines. Les compagnies aériennes s'adaptent continuellement aux changements et optimisent leurs vols afin de satisfaire à la demande et aux nouvelles attentes.

Pour 2022, on prévoit un redressement considérable des segments du marché relatifs aux vols intérieurs et internationaux à destination et en provenance d'Halifax Stanfield. La reprise sera plus lente pour le segment commercial des vols transfrontaliers aux États-Unis, puisque les transporteurs américains éprouvent toujours des pénuries de main-d'œuvre, qui ont une incidence sur le nombre d'aéronefs qu'ils sont en mesure de faire décoller à court terme. Cependant, en tenant compte des importants antécédents dont nous disposons quant aux liens bidirectionnels entre les États-Unis et le Canada et notre marché, du grand intérêt que les transporteurs américains manifestent pour desservir Halifax et de l'ajout de quelques nouvelles destinations aux États-Unis, nous sommes certains que les options de vols sans escale vers les États-Unis augmenteront en 2023.



« Prévoir ce qui allait se produire est devenu très difficile pour nos transporteurs à mesure que l'année avançait », mentionne M. de Man. « Ce qui s'est avéré évident, c'est que les ensembles de données historiques, qui avaient jusqu' alors été utilisés par nos partenaires, comme des compagnies aériennes, des aéroports et des agences touristiques, pour effectuer des prévisions, n'étaient plus valides. Les compagnies aériennes tentaient d'optimiser leurs calendriers et de planifier une capacité suffisante, sans faire décoller d'avions vides ni laisser derrière de potentiels revenus qui seraient alors perdus. Nous nous demandions : quelles sont les tendances observées en juillet qui pouvaient s'appliquer au mois d'août, puis du mois d'août à celui de septembre? »

Durant cette période instable, les modifications à l'horaire des compagnies aériennes sont devenues monnaie courante et plusieurs passagers ont connu une modification d'horaire ou une annulation de leur vol au dernier moment. En réponse à ces changements considérables, certains transporteurs ont cherché à modifier leur stratégie commerciale et les marchés qu'ils convoitaient. Par exemple, les transporteurs qui comptaient habituellement sur les voyages d'affaires comme pilier de leur stratégie ont dû modifier leurs plans et les horaires des vols interrégionaux ont été modifiés partout au pays.

Tout au long de cette période de changement, la stratégie de l'AAIH a été de travailler de façon continue en coordination et en communication avec les compagnies aériennes et les intervenants de la collectivité afin de se tenir au courant des changements et de les diffuser, pour que tous ces intervenants aient compris les exigences fédérales et provinciales actuelles.

« Le secteur a profondément changé », rapporte M. de Man. « Durant la pandémie, plusieurs aéronefs sont restés au sol. Nous avons connu beaucoup de retards et d'annulations de livraisons. La façon dont les compagnies aériennes sont organisées et la composition de leur flotte d'aéronefs ont été modifiées. À mesure que nous progresserons à travers les étapes de la reprise, les niveaux d'avant la pandémie seront rétablis,

mais la feuille de route pourrait sembler différente. Il y a de nouvelles possibilités et combinaisons. Par exemple, Air Canada a annoncé un vol sans escale d'Halifax à Vancouver pour 2022. Eurowings Discover, un transporteur nouvellement arrivé à Halifax, s'ajoutera en 2022. La dynamique est en constante évolution : c'est stimulant et cela offre de nouvelles possibilités. »

Maintenant que la population néo-écossaise a dépassé le cap du million d'habitants, en raison de l'immigration, l'AAIH prévoit d'autres changements quant à la demande du marché. Les prévisions sectorielles font état d'une reprise sur quatre ou cinq ans en ce qui concerne les volumes de passagers, puis d'une croissance au rythme plus lent, après cette reprise. Du retrait d'aéronefs de la circulation aux changements relatifs aux voyages d'affaires jusqu'aux récentes difficultés en matière de main-d'œuvre, le secteur est en reconstruction à l'échelle mondiale.

« La capacité poursuivra sa croissance et de nouvelles possibilités continueront de se présenter », déclare M. de Man. « Nous avons l'occasion de rebâtir un réseau qui appuiera mieux notre collectivité et la croissance économique régionale. C'est formidable! »



DURABILITÉ



Nous bâtissons une organisation encore plus forte et plus unie, en sortant de cette période difficile en étant plus forts que nous l'étions avant cela. Nous envisageons un avenir meilleur pour l'AAIH et pour toute la population de la Nouvelle-Écosse.

Melissa Lee
*la spécialiste de programmes sur
l'environnement*



Puisqu'elle fait partie d'une industrie mondiale, l'AAIH a le devoir de contribuer à la gestion des incidences environnementales, économiques et sociales de l'aviation. En 2021, l'organisation a renouvelé son engagement à l'égard de ces importantes obligations et a créé son comité de la durabilité, dont le mandat consiste à diriger l'intégration de mesures de durabilité dans tous les aspects de la gestion et des activités de l'aéroport.

S'engager envers la durabilité

La COVID-19 a évidemment eu des effets dévastateurs sur le secteur, mais elle a également constitué une occasion. Comme cela a été souligné par le Conseil international des aéroports, un exploitant d'aéroport aux pratiques durables se doit d'être résilient et d'apporter sa contribution pour bâtir des sociétés plus solidaires, en les outillant mieux pour supporter les pressions environnementales, économiques ou sociales dans un monde qui évolue rapidement.

En l'ayant reconnue comme étant un objectif prioritaire lors des séances de consultation tenues en 2021 pour le plan stratégique quinquennal, l'AAIH a porté une plus grande attention à la durabilité, en y intégrant des façons de remédier aux préoccupations sociales, d'acquiescer à une meilleure stabilité financière et d'apporter des améliorations à sa gouvernance.

« Il s'agit d'un travail très important pour notre ville, notre région et le secteur de l'aviation », remarque Mike Rantala, directeur de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement à l'AAIH. « Nous sommes ravis de recevoir des appuis de partout dans l'organisation, ainsi que du temps et des ressources de la haute direction pour bien nous acquiescer de cette tâche. »

Melissa Lee, la spécialiste de programmes sur l'environnement de l'AAIH, qui a dirigé le comité de la durabilité à ses débuts, était satisfaite d'observer la participation enthousiaste du conseil d'administration, de la haute direction et des employés à tous les échelons. « C'était formidable de voir tout le monde s'impliquer avec autant de motivation et intégrer des réflexions sur la durabilité dans la façon dont nous évoluons en tant qu'organisation », exprime-t-elle. « Nous avons reçu une réaction incroyablement positive dans l'ensemble de l'AAIH et plusieurs employés se sont portés volontaires. Par conséquent, nous disposons



de différentes opinions d'experts par rapport à tous les aspects de nos opérations. »

L'AAIH a retenu les services d'un expert-conseil pour mobiliser le public, le gouvernement, les passagers, les compagnies aériennes et bien d'autres intervenants, afin de l'aider à comprendre et à transmettre les besoins de tous ces intervenants. Conformément aux priorités établies par l'AAIH, ce travail constituera la base d'un cadre de durabilité.

« Cet exercice s'est avéré extrêmement utile », souligne Mme Lee. « Nous nous soutenons les uns les autres pour atteindre nos objectifs. »

Parmi les priorités absolues que l'AAIH et les intervenants ont en commun, on retrouve des objectifs environnementaux, comme l'atténuation des changements climatiques et l'adaptation à ceux-ci ainsi que la décarbonisation.

Voici des exemples des priorités sociales : santé et sécurité au travail, droits de la personne et accessibilité. Les priorités en matière de gouvernance s'étendent de la gestion des actifs à la préparation aux situations d'urgence, à la cybersécurité et à la préparation en prévision

d'une pandémie. L'AAIH fait également partie des nombreux aéroports à travers le monde entier à s'être engagés à avancer vers la carboneutralité et la durabilité à long terme du secteur aéroportuaire.

« Nous désirons poursuivre notre évolution », dit M. Rantala. « Il importe que nous trouvions le juste équilibre entre toutes ces priorités et la viabilité financière. Nous progressons donc au bon rythme, en prenant les bonnes mesures au bon moment et en adoptant une approche saine en matière d'exploitation et de priorisation pour les décennies à venir. »

L'élaboration du cadre de durabilité sera terminée en 2022 et il comprendra des initiatives, des cibles et des indicateurs de rendement en harmonie avec la planification effectuée par les services et les stratégies d'entreprise, en ayant pour objectif d'en commencer la mise en œuvre dans le cadre de nos activités en 2023.

« Il importe particulièrement que chacun ait son mot à dire par rapport à ce plan », signale Mme Lee. « Il s'agit d'un processus impliquant beaucoup de collaboration afin de veiller à tenir compte de tous les différents points de vue. Nous bâtissons une organisation encore plus forte et plus unie, en sortant de cette période difficile en étant plus forts que nous l'étions avant cela. Nous envisageons un avenir meilleur pour l'AAIH et pour toute la population de la Nouvelle-Écosse. »



Sur la voie de la relance : Plan stratégique 2022-2026

Alors que la province composait avec la deuxième, la troisième puis la quatrième vague de la pandémie en 2021, l'AAIH a mis cette situation difficile à profit, en profitant de cette occasion pour consulter ses partenaires et intervenants afin d'élaborer son plan stratégique 2022-2026.

« Nous avons déterminé que nous n'aurions jamais une meilleure occasion pour le planifier », indique le vice-président aux finances et directeur financier de l'AAIH, Paul Brigley. « Nous voulons obtenir un aperçu des prévisions des intervenants du secteur, réfléchir au chemin que nous allions emprunter vers la relance et discuter des perspectives potentielles qui viendront après la pandémie, afin que nous puissions planifier notre trajectoire pour rétablir notre croissance. »

L'année dernière, en gardant l'incidence à plus long terme de la pandémie à l'esprit, l'AAIH a entrepris l'élaboration d'un nouveau plan directeur sur 20 ans pour l'aéroport, ainsi que d'un plan financier et d'investissement sur 10

ans, en plus de consacrer du temps à tenter de cerner les domaines d'intervention prioritaires pour la période déterminante pour le redressement qui s'étend aux cinq prochaines années, dans le cadre de son processus de planification stratégique.

Plus particulièrement, l'équipe a étudié les meilleures méthodes possible pour satisfaire aux attentes de la collectivité, en collaborant avec l'ensemble du campus aéroportuaire, où environ 5 000 personnes étaient employées, dont moins de 200 composaient le personnel de l'AAIH. Elle a cherché à se concentrer davantage sur les gens, en priorisant l'inclusion et la durabilité, a mis au point de nouveaux énoncés de vision et de mission et a œuvré à redéfinir les valeurs fondamentales du personnel, en commençant par « Les gens sont importants. »

« La durabilité est le filtre qu'on a employé pour tout ce qui se trouve dans cette stratégie », a mentionné M. Brigley. « Nos priorités ne seraient aucunement réalistes sans cela. Nous voulons disposer de ressources financières abondantes à long terme, en plus d'être au courant de



Cette année, il était beaucoup question de se rendre compte qu'il y a une lumière au bout du tunnel pour notre secteur.

Paul Brigley
le vice-président aux finances et
directeur financier



CHAMPION
PEOPLE AND
COMMUNITY



REINFORCE
OUR
FOUNDATION



CHART
NEW
TERRITORY



LEAD A
SUSTAINABLE
FUTURE



ADVANCE THE
STANFIELD
EXPERIENCE



l'orientation du secteur et des attentes de notre collectivité du point de vue de l'environnement. Nous voulons également et réellement faire preuve d'inclusion et de représentativité par rapport à notre collectivité. C'est dans l'optique de la durabilité que nous aborderons tout ce que nous effectuerons au cours de la période touchée par ce plan stratégie. »

Le secteur de l'aviation reconnaît que la concurrence y sera plus féroce que jamais au sortir de la pandémie. Un degré élevé de sensibilisation, autant en ce qui concerne la proposition de valeur de l'organisation pour ses partenaires que les attentes de la collectivité, sera nécessaire pour réussir.

« Nous voulions réunir tout le monde autour d'une table ronde aussi grande que possible, pour recueillir les commentaires de tous les membres de la collectivité, surtout des groupes revendiquant l'équité, comme la communauté autochtone », explique M. Brigley. « Nous savions qu'il était important de faire preuve d'écoute et d'étudier la façon dont nous pouvions élaborer le plan le plus inclusif possible et cette mobilisation n'est pas terminée : des liens continus avec nos collectivités sont intégrés à notre plan. Par conséquent, je suis convaincu que le plan que nous avons élaboré représente bien l'ensemble de notre collectivité. »

En gardant la durabilité à l'esprit, nous avons axé le nouveau plan stratégique quinquennal sur la stabilisation et la diversification des sources de revenus. Par exemple, le fret a représenté une lueur d'espoir en matière de croissance et fera encore partie intégrante de notre parcours vers la relance. Le plan d'investissement de l'organisation au cours des prochaines années reflète l'importance d'infrastructures essentielles à l'appui de cette croissance.

La pandémie a représenté le plus important défi financier que l'aéroport a connu au cours de son histoire. Dans le cadre du plan stratégique, affecter les ressources là où les besoins se font le plus sentir constituera la priorité, d'abord et avant tout, pour veiller au respect des exigences réglementaires et en matière de sécurité, puis pour venir en aide à tous nos partenaires, qui dépendent de l'aéroport, et leur fournir des services.

Par-dessus tout, le nouveau plan stratégique est axé sur les gens, en priorisant la représentativité de la collectivité dans laquelle l'organisation exerce ses activités, offre un milieu de travail sûr et gratifiant à nos employés et notre équipe de direction et démontre les qualités d'un employeur de choix dans la région. Ce document définit des objectifs, des indicateurs et des initiatives pour chacune de ses cinq nouvelles priorités stratégiques : agir comme défenseur des gens et de la collectivité; renforcer nos bases; explorer de nouvelles avenues; être un chef de file à l'égard d'un avenir durable; et perfectionner l'expérience Stanfield.

« Cette année, il était beaucoup question de se rendre compte qu'il y a une lumière au bout du tunnel pour notre secteur », déclare M. Brigley. « Ce document fait preuve de beaucoup d'optimisme, ce qui reflète l'espoir et la confiance que nous éprouvons envers le plein rétablissement de notre aéroport et de notre secteur. En étant munis de ce plan d'action pour nous guider, nous sommes en très bonne position pour nous redresser fortement. »

Investir dans des pratiques et des processus durables

L'AAIH l'ayant identifiée comme étant une priorité stratégique au cours des consultations communautaires qu'elle a tenues en 2021, plusieurs initiatives importantes axées sur la durabilité environnementale, économique et sociale ont été amorcées dans l'ensemble de l'organisation.



« Lorsqu'il est question de notre personnel, nous mettons en place des éléments fondamentaux pour veiller à les aider à assurer leur sécurité, leur santé et leur réussite », mentionne Mike Christie, vice-président aux ressources humaines de l'AAIH. « À cette fin, nous avons procédé à l'embauche d'un expert-conseil en matière de diversité, d'équité et d'inclusion expérimenté, afin de nous conseiller sur la façon de devenir une organisation plus inclusive. »

Il s'agira d'une démarche à grande échelle pour examiner l'ensemble des politiques, des procédures et des pratiques de l'AAIH. L'organisation a commencé l'exercice d'axer davantage ses processus d'embauche sur la diversité, en commençant par son conseil d'administration.

L'organisation a également progressé davantage sur la voie de l'équité salariale entre les genres cette année, en veillant à respecter les nouvelles réglementations qui sont entrées en vigueur en 2021.



L'AAIH s'est réellement engagée à apporter des changements et à représenter davantage notre collectivité, par ses politiques, son approche, ses pratiques d'embauche et sa formation.

Mike Christie
vice-président aux
ressources humaines

Elle s'est également concentrée particulièrement sur la santé mentale, grâce à une participation enthousiaste d'employés et de cadres à l'échelle de l'organisation. Le comité « rayon de soleil » de l'AAIH, dont la mission consiste à contribuer à réduire la stigmatisation liée aux maladies mentales au sein de l'organisation, a vivement encouragé la tenue de discussions ouvertes et respectueuses sur les expériences personnelles de chacun, en commençant par celles l'équipe de haute direction.

Le comité « rayon de soleil » a examiné les facteurs qui contribuent à rendre un milieu de travail favorable à une bonne santé mentale, comme ils ont été décrits dans la « norme nationale » du gouvernement fédéral. Par exemple, à la suite de cet examen, l'AAIH travaille à améliorer ses pratiques en matière de reconnaissance des employés, un élément essentiel contribuant au bien-être au travail.



D'un point de vue financier et environnemental, l'AAIH a continué la mise en œuvre du programme de planification des ressources de l'entreprise (PRE), Connexions, qui a mené à la présentation de nouveaux modules d'Oracle en février 2021, pour soutenir les fonctionnalités essentielles des ressources humaines, des finances et de l'approvisionnement. L'intégration du programme a eu lieu par l'entremise du lancement du système de planification financière et de suivi financier, en août, à temps pour le cycle de planification de 2022.



Notre organisation s'est montrée à la hauteur afin d'investir pour notre avenir et cela permettra bien des gains d'efficience à l'avenir.

Jorge Perez
*gestionnaire en planification
des activités opérationnelles*

« Cet outil est bien utile », souligne Jorge Perez, gestionnaire en planification des activités opérationnelles pour l'AAIH. « Cela concerne tout le monde et cela aide à intégrer l'ensemble de notre travail : des finances, à la comptabilité et à l'analyse du capital, jusqu'à l'approvisionnement et aux ressources humaines. Cela éliminera les étapes superflues de plusieurs de nos procédures, nous économisant des semaines en temps et des rames de papier. Par le passé, plusieurs de ces démarches étaient effectuées à la main et révisées une ligne à la fois, comme dans le cas de la révision, de l'approbation et de la transmission de bons de commande. »

Grâce au nouveau système, un gestionnaire peut créer un bon de commande, le faire approuver, accorder le droit de regard à l'équipe de l'approvisionnement et le transmettre au fournisseur dans la même journée.

Le déploiement des autres phases du programme devrait avoir lieu d'ici la fin de l'année 2022.

« Nous avons dû faire face à plusieurs défis au cours du déploiement des premières phases du programme, durant la pandémie », explique M. Perez. « La formation virtuelle s'est avérée difficile pour un programme aussi complexe et nous avons dû composer avec des changements de personnel durant cette période. Tout cela en a toutefois valu la peine. C'est vraiment formidable pour notre durabilité financière et écologique. Notre organisation s'est montrée à la hauteur afin d'investir pour notre avenir et cela permettra bien des gains d'efficience à l'avenir. »



INNOVATION



Nous étudions d'autres produits et possibilités qui nous aideront à accélérer la croissance de notre économie régionale. Cela fait partie intégrante de notre raison d'être : soutenir nos collectivités.

Marie Manning
directrice commerciale
et vice-présidente au
développement des affaires

Un coup de main du fret aérien

Halifax Stanfield a connu une augmentation des volumes totaux et de la valeur des marchandises en 2021, comparativement à 2020, qui a été stimulée par la vigueur des exportations et le prix plus élevé du homard. L'équipe a fait un usage judicieux de son temps au cours de la dernière année, afin de mieux comprendre la façon de tirer profit de ces récentes réussites et d'accroître le potentiel du fret aérien à Halifax.

« Le fret aérien a contribué à notre lutte collective contre la COVID-19 grâce à la livraison d'équipements de protection individuelle et de vaccins, a assuré la sécurité d'emplois locaux grâce aux exportations de produits néo-écossais et a aidé nos collectivités en transportant efficacement les commandes passées par voie électronique », souligne Joyce Carter, présidente et directrice générale de l'AAIH. « Il a également constitué une source importante de revenus pour l'AAIH et constituera une importante occasion de croissance au fur et à mesure de la reprise économique. »

Cette année, Halifax Stanfield a traité 34 769 tonnes métriques de marchandises, qui ont été transportées par 12 compagnies aériennes et qui représentent une augmentation de 5,4 % par rapport à 2020. La valeur des exportations de 2021 était de 496 M\$ CA, une hausse de 6,3 % par rapport à l'année précédente, qui est en grande partie attribuable à l'augmentation des



exportations de fruits de mer, surtout de homards vivants. Parmi les autres principales exportations figurent l'équipement médical et les pièces destinées au secteur aérospatial.

L'équipe de l'AAIH a collaboré avec des intervenants, notamment des transitaires, des compagnies aériennes de fret, des manutentionnaires et bien d'autres, afin de mieux comprendre la façon d'appuyer et d'accroître le potentiel du fret aérien en Nouvelle-Écosse. En partenariat avec Nova Scotia Business Inc., Agence de promotion économique du Canada atlantique, ainsi que les experts-conseils d'InterVISTAS, l'AAIH a entrepris une étude approfondie sur le fret, afin d'explorer les possibilités d'activité accrue quant aux importations et aux exportations.





Une étape importante a été franchie lors de la finalisation récente du nouveau Parc logistique de fret aérien (PLFA) d'Halifax Stanfield, qui offre davantage d'espace d'entreposage de marchandises et d'aires de stationnement pour les avions-cargos ainsi que, bientôt, des capacités accrues d'entreposage sous froid. Deux locataires, Cargojet, qui assiste des services de messagerie, comme Purolator, Amazon et DHL, et la société First Catch Fisheries, commenceront leurs activités dans le nouveau bâtiment en 2022.

Cargojet quadruplera le volume de ses activités à Halifax lors de son déménagement dans le nouveau bâtiment du PLFA. First Catch tirera profit de ce nouveau lieu d'entreposage spécialisé, doté d'une chambre froide pouvant recevoir les fruits de mer frais expédiés sur des palettes, en diminuant les risques pour le produit, et d'une installation d'entreposage spécialisée pour le homard, qui utilise de l'eau filtrée. Le projet du PLFA a été financé par le Fonds national des corridors commerciaux du gouvernement fédéral, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse et l'AAIH.

« Passer par Halifax peut faire économiser beaucoup de temps aux compagnies aériennes de fret », a affirmé Marie Manning, directrice commerciale et vice-présidente au développement des affaires. « Puisque la circulation y est plus fluide, nous sommes en mesure de charger le produit plus rapidement sur l'aéronef, pour qu'il arrive en Europe ou en Asie d'une façon beaucoup plus efficace.

Cela signifie des produits plus frais et de qualité supérieure et une réduction des pertes. L'étude portant sur le fret nous aidera également à comprendre la meilleure façon de promouvoir les services offerts à Halifax Stanfield et de découvrir d'autres produits pouvant être exportés et importés, tout en représentant un avantage du point de vue financier pour les partenaires de la chaîne d'approvisionnement. »

Afin de desservir ces vols en tout temps, le PLFA comprend l'ajout de cinq nouvelles aires de stationnement pour les avions-cargos à Halifax Stanfield, pour un total de huit. Cette souplesse accrue, conjuguée avec l'emplacement stratégique d'Halifax, offre une occasion exceptionnelle de promouvoir le fret aérien et d'encourager des escales techniques de nos partenaires du secteur de partout au Canada et aux États-Unis.

« Le fret a indéniablement représenté une lueur d'espoir pour nous durant la pandémie », confie Mme Manning. « Les compagnies aériennes reconnaissent nos avantages stratégiques et ce secteur déborde de potentiel pour l'avenir. Effectuer cet investissement était la bonne décision à prendre, mais cela n'a été rendu possible que grâce aux précieuses contributions de nos intervenants et au financement des gouvernements fédéral et provincial. Nous étudions d'autres produits et possibilités qui nous aideront à accélérer la croissance de notre économie régionale. Cela fait partie intégrante de notre raison d'être : soutenir nos collectivités. »

Innover grâce à la COVID-19

En tenant compte de son engagement à respecter les restrictions relatives à la pandémie, l'AAIH a adopté une approche plus proactive et axée sur la collectivité après la première année de la pandémie.

Tout en restant vigilante à l'égard de la santé et de la sécurité de ses passagers, de ses employés ainsi que des travailleurs et des visiteurs de l'aéroport, l'organisation a surpassé les attentes afin de contribuer à une meilleure gestion du virus dans la province et à préserver la sécurité des gens.

Après qu'une collaboration à l'interne a démontré la possibilité de gérer de façon efficace et fructueuse le dépistage de la COVID-19, l'AAIH a obtenu l'autorisation de la Province de la Nouvelle-Écosse afin de mettre en œuvre le dépistage à l'aéroport en 2021.

L'un des principaux objectifs du projet consistait à limiter le temps passé dans une file d'attente par les passagers avant le dépistage. Le programme de modélisation que l'équipe de la planification et des infrastructures de l'AAIH a utilisé est un outil novateur conçu pour simplifier la façon dont les passagers interagissent avec l'aéroport, atténuer le poids des files d'attente et des goulots d'étranglement et contribuer à réduire le stress associé aux voyages.

« Grâce à l'analyse de scénarios que nous effectuons lors de la planification, nous sommes en mesure de comprendre quels sont les délais d'attente acceptables qui sont les moins perturbateurs pour les passagers », rapporte Dean Bouchard, directeur de la planification et des infrastructures de l'AAIH. « Cela nous a aidés à déterminer qu'il fallait idéalement disposer de huit postes de dépistage. Puisque nous avons réussi à réduire au minimum les perturbations engendrées pour les passagers des vols intérieurs, cela a relativement facilité la mise en œuvre d'un programme visant à satisfaire aux exigences du gouvernement fédéral en ce qui concerne les voyageurs internationaux. »

Afin d'appuyer le programme de dépistage, l'équipe a travaillé en coordination avec la

Province pour distribuer deux tests rapides à faire à la maison à tous les passagers qui arrivent à Halifax.

« On a remis beaucoup de tests de dépistage aux gens », mentionne M. Bouchard. « Nous faisons partie intégrante de notre collectivité et nous sommes fiers d'avoir été en mesure de contribuer au sentiment de sécurité des gens. Grâce à ce travail, nous avons également contribué à la relance économique de notre secteur en augmentant la confiance éprouvée envers les voyages d'agrément et d'affaires. »

Le déploiement du programme de dépistage a été adapté à de multiples reprises au cours de l'année, en fonction de l'évolution des restrictions et de la pandémie.



Nous faisons partie intégrante de notre collectivité et nous sommes fiers d'avoir été en mesure de contribuer au sentiment de sécurité des gens. Grâce à ce travail, nous avons également contribué à la relance économique de notre secteur en augmentant la confiance éprouvée envers les voyages d'agrément et d'affaires.

Dean Bouchard
directeur de la planification et des infrastructures

COLLECTIVITÉ

Domestic/International Departures
Départs – Vols intérieurs/internationaux



Nous nous sommes soutenus et aidés les uns les autres pour nous dépasser et faire les choses différemment pour le bien de nos gens et de notre collectivité.

Mike Rantala
directeur de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement

Assurer la sécurité des opérations : surfer sur les vagues de la COVID-19

Malgré l'épuisement lié au travail durant cette pandémie qui se prolonge, l'équipe des opérations de l'AAIH a veillé à ce que l'excellence de son service reste une priorité pour les passagers, les compagnies aériennes et bien d'autres intervenants, tout en mettant en œuvre quelques initiatives d'une importance majeure en 2021.

En réponse à la hausse du nombre de cas de COVID-19 au printemps dernier, la Province de la Nouvelle-Écosse a interdit tout voyage non essentiel en avril et en mai, en désignant seulement quatre raisons qui justifieraient que quiconque voyage dans la province. Les voyageurs qui arrivaient et qui ne respectaient aucun de ces critères étaient placés dans un hôtel ou sur un vol pour retourner chez eux. L'équipe des opérations de l'AAIH était présente afin d'aider les voyageurs à surmonter toute difficulté.

« Le printemps 2021 a été la période la plus tranquille de toute la pandémie », signale Tara Vidito, cadre supérieure aux opérations de l'AAIH. « Je visite plusieurs zones de l'aérogare au quotidien dans le cadre de mon travail et l'écho de mes pas dans le bâtiment quasiment muet était démoralisant. »



L'équipe de 11 employés de Mme Vidito, qui comprend des directeurs de service et les coordonnateurs du centre de services de l'aéroport, ouvert en tout temps, a veillé au bon déroulement des opérations à travers toutes les vagues de la pandémie, en continuant d'accueillir les passagers, d'aider au dépistage de la COVID-19 et de porter assistance à ses partenaires pour les opérations à grande échelle. Cette équipe est essentielle à la bonne continuation de toutes les opérations aéroportuaires, quelle qu'en soit l'envergure. En fonction de quarts de travail en rotation, le travail peut comprendre le triage de bons de travail, l'intervention suite à une tempête de neige, la coordination de l'affectation des postes de stationnement, l'intervention en réponse au déroutement d'un vol pour des raisons médicales ou mécaniques, le soutien aux compagnies aériennes qui présentent différents besoins ou l'aide à un passager éprouvant une difficulté.

Les employés aux opérations ont géré la rentrée de plusieurs compagnies aériennes et manutentionnaires, qui avaient besoin d'aide pour reprendre leurs activités après deux ans. Ils ont travaillé assidûment pendant plusieurs mois, avec des intervenants et des partenaires, notamment Hockey Canada, afin de rendre possible l'arrivée des joueuses pour le





Un fait saillant de 2021 a consisté en l'accueil de 270 réfugiés afghans arrivés en Nouvelle-Écosse en provenance du Kosovo.

Tara Vidito
cadre supérieure aux opérations



championnat mondial de hockey féminin, qui a été annulé en raison de la pandémie le jour où le premier vol devait arriver.

L'équipe a supervisé l'arrivée de plus de 1 000 voyageurs participant au Halifax International Security Forum en novembre, en veillant à gérer tous leurs besoins. Le groupe a également collaboré avec l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) afin de traiter et d'accompagner l'arrivée de travailleurs étrangers temporaires, en fonction d'exigences variables, et a travaillé à rétablir le service de prédédouanement pour les États-Unis, afin d'être prêt, peu importe le moment où le marché transfrontalier reprendra.

« Un fait saillant de 2021 a consisté en l'accueil de 270 réfugiés afghans arrivés en Nouvelle-Écosse en provenance du Kosovo », souligne Mme Vidito. « Plusieurs d'entre eux étaient de jeunes enfants, qui coloraient et jouaient au soccer, en attendant patiemment d'être traités par l'ASFC. Les voir si joyeux après tout ce qu'ils avaient traversé, la résilience dont ils faisaient preuve, m'a personnellement inspiré, ainsi que toutes les personnes impliquées. »

Les employés ont organisé les dispositions relatives au vol des réfugiés afghans en collaboration avec les gouvernements fédéral et provincial ainsi qu'avec plusieurs partenaires à tous les niveaux, comme l'ASFC, les services d'urgences de santé et la santé publique, afin d'aider tous les intervenants à comprendre le fonctionnement de l'aéroport et d'assurer une arrivée aussi harmonieuse que possible pour ces personnes.

« La stratégie canadienne de dépistage aux frontières a également été excellente pour notre moral », indique Mme Vidito, « en passant du dépistage aléatoire au dépistage systématique de tous les voyageurs internationaux à leur arrivée et en veillant à ce que tout le monde soit entièrement vacciné. Nous augmentions puis nous réduisions constamment la taille des effectifs, en effectuant la coordination des opérations et en les soutenant en toute sécurité, de l'enregistrement à la récupération des bagages dans un contexte d'exigences évolutives, tout en gérant des centaines de modifications d'horaire des compagnies aériennes. »

Omicron a apporté son propre lot de problèmes pour les employés. En raison des exigences en matière de recherche de contacts et de la hausse du nombre de cas, plusieurs personnes occupant des rôles de soutien essentiel étaient absentes du travail ou contraintes de s'isoler. L'équipe a également travaillé pour aider les passagers qui ont été laissés à eux-mêmes en raison d'annulations de vols tout juste avant la période des fêtes.

« Nous continuons simplement de persévérer », précise Mme Vidito. « Notre personnel est vraiment important. »

Si je leur demandais de rentrer au travail; nos employés sont ma priorité et il était important selon moi que je sois sur place pour les soutenir à travers les défis que nous avons dû surmonter. Je

voulais être présente pour eux jusqu'au bout. J'ai pu observer tous les changements et reconnaître tous les moments importants : le dépistage sur site, l'accueil du vol de réfugiés afghans et celui des travailleurs étrangers temporaires. Si je ne m'étais pas présentée et n'avais pas pleinement participé, j'aurais manqué ces moments et il y avait toujours un qui en valait la peine. »

Campagne Restez connecté

L'équipe des affaires publiques et du marketing de l'AAIH a été reconnue à titre de chef de file dans le secteur pour sa campagne multimédia de 2021 primée, Restez connecté.

La campagne, lancée en juin 2021, a remporté le prix du Conseil international des aéroports de 2021 pour l'Amérique du Nord, pour le meilleur programme global de marketing dans la catégorie des aéroports de taille moyenne (Best Overall Marketing Program, Medium-Sized Airports). Cette distinction reconnaît la qualité du travail, l'abondance de talent et la

créativité dans les domaines du marketing, des communications et de l'expérience client du secteur aéroportuaire.

« Notre principal objectif consistait à influencer de façon positive les compagnies aériennes et les locataires par l'entremise d'une augmentation du trafic de passagers; démontrer aux gens que c'est sécuritaire et leur rappeler leurs potentielles raisons de vouloir voyager, mais aussi, espérons-le, d'augmenter la clientèle de nos partenaires de l'aéroport », explique Scott Singer, analyste en marketing pour l'AAIH.

S'étendant du 24 juin au 22 août, pour donner suite à la campagne Restez en bonne santé de l'AAIH, la campagne Restez connecté a cherché à communiquer les messages de l'étape suivante, puisqu'on commençait à assouplir les restrictions à l'approche de l'été 2021, pour stimuler la confiance envers les voyages et le processus à l'aéroport. Elle a été diffusée sur les médias sociaux, des affichages numériques, des panneaux publicitaires (autant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'aéroport) et dans des médias imprimés.



Constater les réactions positives de la collectivité à l'égard de notre campagne et l'augmentation conséquente des voyages nous a redonné bon espoir.

Scott Singer
analyste en marketing



« Cela a représenté un défi de taille de veiller à diffuser le bon message au bon moment », indique M. Singer. « Nous voulions informer les gens que nous étions prêts à les recevoir quand ils décideraient de voyager, tout en faisant preuve de beaucoup de respect à l'égard des directives de la santé publique et de réactivité à l'évolution des restrictions. Nous avons dû modifier notre approche et notre calendrier à plusieurs reprises. Ce projet reflète sincèrement nos efforts pour naviguer avec prudence dans l'étrange espace dans lequel nous avons vécu et travaillé. »

La campagne présentait une vidéo provenant du fond du cœur, rappelant aux gens le sentiment d'une réunion avec leurs proches, tout en effectuant une démonstration claire des nouvelles mesures de sécurité. Les données provenant de sources du secteur, notamment Narrative Research, avaient révélé que les visites à des amis ou parents (VAP) seraient le premier secteur de l'industrie des voyages à se redresser et l'équipe a donc choisi de cibler les VAP et les voyageurs d'agrément, âgés de 25 à 65 ans, selon des données rétrospectives provenant de sondages. Les groupes cibles primaires et secondaires consistaient en la population locale d'Halifax, puis en la population néo-écossaise.

Une entreprise locale de production, New Brooklyn Media, a procédé au tournage de la vidéo et à la prise de photographies, tandis que l'équipe de l'AAIH a réussi à respecter un budget limité en produisant les affichages numériques et pour les panneaux publicitaires à l'interne. Le suivi de la campagne a été effectué par Rose Wagner Media, en apportant des modifications de façon réactive, en fonction de la mobilisation et des directives de la santé publique, au besoin.

La majorité des canaux utilisés par l'AAIH dans le cadre de sa campagne ont obtenu des résultats égaux ou supérieurs aux normes de référence du secteur et la campagne a contribué à une augmentation de 46 % du nombre de voyageurs en partance, comparativement à la même période en 2020. Le facteur de charge global pour les vols en partance des compagnies aériennes a augmenté de 16 points.



« C'était revigorant de faire la promotion des voyages, après avoir uniquement transmis des mesures de santé et de sécurité depuis si longtemps », affirme M. Singer. « Constaté les réactions positives de la collectivité à l'égard de notre campagne et l'augmentation conséquente des voyages nous a redonné bon espoir. »

De précieux rapprochements avec la collectivité

Le programme d'approche communautaire de l'AAIH apporte son soutien à des partenaires, à des événements et à des initiatives, en trouvant des moyens judicieux et novateurs pour renforcer les liens et redonner à la collectivité. En raison des difficultés persistantes qu'entraînait la pandémie, le programme a été suspendu pour une deuxième année en 2021, mais les employés ont néanmoins persévéré, en trouvant des façons créatives de continuer à soutenir les membres de la collectivité.



« En 2021, nous avons canalisé notre passion pour ce programme en imaginant des façons pour continuer d'être un bon partenaire, tout en respectant les restrictions de la santé publique et sans avoir la possibilité d'offrir un appui financier à la collectivité par des dons, comme nous l'avons fait par le passé », explique Leah Batstone, conseillère en communications et marketing à l'AAIH. « Par exemple, nous avons continué d'entrer en communication avec des communautés diversifiées en étudiant de nouvelles façons de mieux intervenir avec elles à l'échelle locale, en veillant à nous présenter sous notre meilleur jour en ce qui concerne l'approche, les communications, le soutien et l'amplification de voix. »

Durant le Mois de l'histoire des Noirs, en février, le comité de l'égalité et de l'inclusion de l'AAIH est parti à la recherche de pratiques



Nous avons tous
retroussé nos
manches durant
cette période
difficile afin d'être
présents pour
notre collectivité
et de nous soutenir
les uns les autres
de nouvelles
façons. Se soucier
d'autrui durant
ces nombreuses
épreuves a fait
toute la différence.

Leah Batstone
conseillère en
communications
et marketing



Les leçons de 2021 m'ont fait prendre conscience que nous sommes tous dans le même bateau. Nous nous soucions de ce secteur et de notre entreprise. Nous prenons soin de nos collaborateurs et de notre collectivité.

Joyce Carter
la directrice générale

exemplaires et de conseils auprès de la communauté noire, afin de continuer à soutenir le mouvement Black Lives Matter, d'offrir des possibilités d'apprentissage et de transmettre des histoires et des ressources aux employés et à l'équipe de direction.

Au lieu d'organiser un déjeuner en l'honneur de la Journée internationale des femmes, une initiative en présentiel qui a habituellement lieu chaque année à l'aéroport, l'AAIH a mis au point et diffusé une vidéo, comportant un message de la présidente et directrice générale de l'AAIH, Joyce Carter.



« Il s'agissait d'un exemple de notre ferme engagement à soutenir les femmes et à les aider à s'épanouir et évoluer en tant que meneuses », mentionne Mme Batstone. « Aider les femmes à s'épanouir dans notre secteur est une cause qui tient profondément à cœur à Mme Carter, ce que je considère comme formidable, étant moi-même une jeune femme en début de carrière. »

En mai, le comité a organisé un dîner-conférence portant sur l'organisme Halifax Pride, avec son directeur général, Adam Reid. M. Reid a généreusement répondu aux questions à propos des façons dont l'aéroport pouvait faire preuve de plus de convivialité à l'égard de la communauté 2SLGBTQ+ et a inspiré les participants à découvrir l'objectif de Pride, au-delà du défilé annuel. En raison des restrictions en place, le comité n'a pas été en mesure d'organiser un événement pour célébrer la fierté cette année, mais il a encore une fois peint les passages pour piétons aux couleurs de l'arc-en-ciel afin de démontrer son soutien et a encouragé les employés à intégrer leurs pronoms de genre dans leurs signatures de courriel.



Le 30 septembre a marqué la toute première Journée nationale de la vérité et de la réconciliation au Canada et l'équipe a illuminé en orange l'enseigne extérieure de l'aéroport et les drapeaux ont été mis en berne afin de rendre hommage aux enfants qui sont décédés dans les pensionnats. Les affichages numériques partout dans l'aéroport soulignaient l'importance de cette journée et les employés ont été encouragés à porter des vêtements de couleur orange pour témoigner de leur respect.

L'AAIH est déterminée à faire en sorte que l'aéroport soit un milieu ouvert, accessible et accueillant pour tous. Pour souligner le Mois de l'histoire des Micmacs, des drapeaux affichant le mot « Pjilasi » (« bienvenue », en langue micmaque) ont été installés à l'extérieur de l'aéroport, ce qui constituait la première étape d'un plan pour améliorer nos mesures d'aménagement en l'honneur de la communauté autochtone, selon la méthode du placemaking, qui comprend des installations artistiques ainsi que d'autres initiatives, qui assureront une continuité du sentiment d'appartenance des gens en ces lieux, pour leur laisser savoir et reconnaître qu'ils se trouvent en terre micmaque.

En 2021, l'AAIH a également œuvré selon de nouvelles normes en matière d'accessibilité des transports pour les aéroports. Cela comportait l'ajout de nouvelles zones pour le soulagement

des besoins des animaux de compagnie dans les zones de départ des vols intérieurs, internationaux et transfrontaliers. L'AAIH a amélioré son offre d'aide à l'accessibilité, pour les personnes ayant besoin d'un coup de main lors de leur arrivée à l'aéroport. Les équipes du transport terrestre, de la planification et des infrastructures et des opérations ont collaboré afin d'installer des boutons d'aide à la mobilité dans des endroits clés au débarcadère et à l'intérieur de l'aérogare, pour que quiconque en ayant besoin puisse facilement appeler pour obtenir un fauteuil roulant et de l'aide pour l'enregistrement.

« Nous avons tous retroussé nos manches durant cette période difficile afin d'être présents pour notre collectivité et de nous soutenir les uns les autres de nouvelles façons », souligne Mme Batstone. « Se soucier d'autrui durant ces nombreuses épreuves a fait toute la différence. »



Résumé du service aérien en 2021

Services passagers réguliers

Halifax Stanfield, comme plusieurs des aéroports du monde entier, a continué d'être considérablement perturbé par la pandémie mondiale de COVID-19. Compte tenu du déclin spectaculaire de la demande mondiale en matière de voyages aériens, et la modification des restrictions de voyage, le service et la fréquence des vols ont varié au cours de l'année. Au point le plus bas de l'activité aérienne en 2021, Halifax Stanfield était relié à seulement quatre 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 2021.

Destinations

17 destinations intérieures

Calgary, AB
Charlottetown, PE
Deer Lake, NL
Edmonton, AB
Gander, NL
Goose Bay, NL
Hamilton, ON
Kitchener-Waterloo, ON
Moncton, NB
Montréal, QC
Ottawa, ON
Saint John, NB
St. John's, NL
Sydney, NS
Centre-ville de Toronto, ON
Toronto, ON
Vancouver, BC

3 destinations transfrontalières

Orlando, Floride
Orlando Sanford, Floride
Tampa, Floride

4 destinations internationales

Allemagne – Frankfurt
République dominicaine –
Punta Cana
Mexique – Cancun
Saint-Pierre-et-Miquelon –
Saint-Pierre

Transporteurs aériens réguliers et d'affrètement

12 transporteurs de passagers

Air Canada
Air Canada Rouge
Air Saint-Pierre
Condor Flugdienst
Flair
Jazz
PAL Airlines
Porter Airlines
Sky Regional
Swoop
WestJet
WestJet Encore

12 transporteurs de fret

Air Canada
Air Saint-Pierre
ASL Airlines Belgium
Atlas Air
British Airways
Cargojet
EVAS
FedEx
Korean Air Cargo
Sky Lease Cargo
Western Global Airlines
WestJet

Stratégies opérationnelles

Le plan stratégique quinquennal, qui couvre la période de 2017 à 2021, est conçu pour fournir un schéma directeur à l'AAIH vers la concrétisation de sa vision pour l'aéroport.

À partir de ce plan global, on élabore un plan d'affaires annuel pour chaque année civile. Il s'agit de la dernière année de la période de mise en œuvre de ce plan.

La pandémie de COVID-19 continue d'avoir une incidence considérable sur les activités de l'AAIH et donc sur sa capacité à atteindre les cibles prévues sur cinq ans qui ont été définies dans le plan 2017-2021. Un nouveau plan stratégique quinquennal a été élaboré en 2021, afin d'orienter la relance et la croissance de l'AAIH en tenant compte de la pandémie.

En 2021, l'AAIH a surtout concentré ses efforts sur les initiatives de sécurité et de réglementation, la réaction à la pandémie, la planification de sa relance et la réduction de ses dépenses. Voici un aperçu des activités indirectes de 2021, en ce qui concerne les priorités stratégiques et les éléments essentiels, tels qu'ils sont décrits dans le plan stratégique et dans le plan d'affaires annuel :



Développement du service aérien

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



Bien que notre secteur ait connu une forte baisse de la demande en raison de la COVID-19 et des restrictions relatives aux voyages qui y sont associées, le trafic de passagers d'Halifax Stanfield a augmenté de 8 % en 2021, en ayant servi 1 076 458 passagers, comparativement à 995 426 en 2020. Il s'agit d'une diminution de 74 % par rapport aux 4 188 443 de passagers en 2019. Le secteur de l'aviation continue d'être durement touché par la COVID-19 et le rétablissement du service aérien prendra plusieurs années; Halifax Stanfield maintient néanmoins son engagement envers sa stratégie de croissance et d'expansion pour devenir une plaque tournante. En tenant compte de notre taille, de notre emplacement géographique de choix sur la côte est du Canada et de la priorité que nous accordons au service à la clientèle qui est reconnue à l'échelle mondiale, nous sommes bien positionnés pour notre reprise et pour notre croissance au cours des prochaines années. Cela permettra à Halifax Stanfield de jouer un rôle important dans la reprise du tourisme, du commerce et de l'immigration partout dans la région.

L'AAIH était heureuse d'observer le retour d'un premier vol international de passagers à horaire régulier dans notre aéroport en septembre, en rétablissant la liaison saisonnière vers Francfort,

en Allemagne, et la réouverture des installations de prédédouanement pour les États-Unis, qui a eu lieu pour la première fois en 20 mois, en décembre, grâce à la reprise du service transfrontalier à horaire régulier vers la Floride. PAL Airlines a commencé à offrir de vols réguliers de passagers à partir de notre aéroport, offrant une connectivité indispensable avec le Canada atlantique. Tous ces événements ont procuré un sentiment d'optimisme quant à l'augmentation de nos niveaux d'activité.

Conformément à la trajectoire du rétablissement du secteur de l'aviation à l'échelle mondiale, nos activités de planification prévoient une consolidation du marché du transport intérieur en 2022, au fil du relâchement des mesures provinciales de santé et de sécurité, comme nous en avons été témoins durant certaines périodes de 2021, lorsque les restrictions et les exigences de quarantaine relatives aux voyages ont été levées. La reprise devrait commencer tout d'abord avec les voyages d'agrément vers les marchés intérieurs, puis en fonction de la demande pour les vols transfrontaliers et vers des destinations internationales, ou en provenance de celles-ci, dans les mois qui suivront, selon le relâchement des restrictions relatives à la pandémie dans notre région, notre pays et le monde entier.

Développement du service de fret

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



Le fret est toujours un secteur fort pour Halifax Stanfield, mais il a toutefois été également affecté par la pandémie. Le volume de marchandises qui a été traité en 2021 totalisait 34 769 tonnes métriques. Cela représente une augmentation de 5,4 % par rapport aux 32 985 tonnes métriques traitées en 2020. Il convient de noter qu'il s'agit d'une diminution de 15 %, comparativement à 2019, qui s'est avérée une année record, avec le

traitement de 41 129 tonnes métriques.

L'aéroport a connu un nombre accru d'escales techniques de transporteurs de fret voyageant du nord-est des États-Unis vers des destinations en Europe et en Asie; une demande et des volumes stables en ce qui concerne les exportations de la Nouvelle-Écosse, comme le homard vivant; ainsi que plusieurs douzaines de vols de fret important

des matières premières pour une entreprise locale. En 2021, la valeur totale des exportations était de 496 M\$, une augmentation par rapport aux 467 M\$ de 2020. Les homards vivants ont représenté 293 M\$ de cette valeur et 12 757 tonnes métriques, ce qui en fait, encore une fois, notre principale exportation, autant pour leur valeur que pour leur volume.

L'évolution du nouveau Parc logistique de fret aérien (PLFA) s'est poursuivie, grâce à la construction de nouvelles aires de stationnement des appareils et à l'achèvement de l'entrepôt de marchandises. L'entrepôt de marchandises a été attribué à deux locataires, la compagnie aérienne Cargojet et la société First Catch Fisheries Ltée, et il devrait être entièrement opérationnel au milieu de l'année 2022. Cette nouvelle installation de fret augmentera considérablement la capacité de fret ainsi que de son entreposage à Halifax

Stanfield et comportera des zones d'entreposage spécialement conçues pour les fruits de mer. Les cinq aires de stationnement des appareils supplémentaires que comprend cette nouvelle construction ont offert aux transporteurs de fret une plus grande flexibilité en matière de planification et avec ses nouvelles capacités liées à la chaîne du froid, les avantages du parc de fret pour la collectivité se font déjà sentir.

Nova Scotia Business inc. (NSBI) et l'Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA) ont commandé une étude portant sur le marché du fret aérien en Nouvelle-Écosse, qui sera réalisée par le cabinet-conseil InterVISTAS. L'objectif de cette étude consistait à évaluer et à analyser le marché du fret aérien en Nouvelle-Écosse, puis à cerner des occasions stratégiques, pour orienter l'élaboration, par l'AAIH, d'une stratégie commerciale globale pour le fret aérien.

Développement des recettes non aéronautiques

OBJECTIF : Adopter une approche entrepreneuriale pour diversifier les produits et les services offerts à l'appui du développement du service aérien



La COVID-19 a entraîné des fermetures temporaires et permanentes de plusieurs points de vente au détail et de boissons et d'aliments dans l'aérogare. À la fin de l'année 2021, 50 % des entreprises de l'aérogare étaient toujours fermées.

La pandémie nous a permis de réexaminer et de rebâtir notre programme de concessions, qui a été mis au point pour une période pluriannuelle, afin de satisfaire aux besoins de nos passagers. Nous avons profité de cette occasion pour veiller à disposer des bons concepts et services, intégrer les meilleurs protocoles en matière de santé et technologies sans contact du secteur dans la mesure du possible en collaboration

avec nos partenaires de concessions afin de rétablir les services en fonction de la vitesse du rétablissement des volumes de passagers.

À l'avenir, nous ferons croître et maintiendrons des sources de revenus qui ne dépendent pas entièrement des volumes de passagers, ce qui nous permettra de conserver notre position concurrentielle dans notre marché. Nous poursuivons notre engagement quant à la priorisation de concepts locaux et à la mise en place d'un sentiment d'appartenance qui est représentatif de la diversité de notre région.

Optimiser l'efficacité de l'aéroport



OBJECTIF : Utiliser l'innovation pour stimuler l'amélioration continue et la limitation des coûts

Le coût d'exploitation par passager transporté de l'AAIH était considérablement plus élevé que celui d'avant la pandémie. En 2021, le coût par passager transporté était de 69,18 \$, comparativement à 78,34 \$ en 2020. Bien que cela représente une légère amélioration par rapport à 2020, ce chiffre s'élève toujours nettement au-delà du résultat de 29,43 \$ rapporté en 2019, ce qui souligne l'incidence considérable de la réduction de 74 % du nombre total de passagers, comparativement au degré d'activité d'avant la pandémie.

Malgré l'incidence négative qu'a eue la COVID-19 sur les fonds d'exploitation et les investissements prévus par l'AAIH, plusieurs initiatives ont été mises en place en 2021 afin de satisfaire aux exigences réglementaires et d'accroître l'efficacité de l'aéroport.

Pour réduire la consommation d'énergie, un nouveau système d'éclairage DEL a été installé sur l'aire de trafic de l'aérogare. Le dépistage de la COVID-19 à l'arrivée, qui a été instauré en juillet en réponse à celle-ci, s'est avéré une initiative essentielle. L'AAIH a apporté un important soutien, en fournissant notamment : l'espace physique; l'expertise quant au débit de passagers et à sa mise sur pied; ainsi que le personnel pour aider aux inscriptions et aux communications publiques et pour offrir un appui logistique général. La place

occupée par les installations de dépistage et leur caractère opérationnel ont subi de nombreuses adaptations tout au long de l'année, en fonction de l'évolution des exigences fédérales et provinciales en ce qui concerne l'entrée à la frontière, en ayant toujours comme objectif premier de veiller à la santé et à la sécurité des passagers, des employés et des membres de la collectivité.

Nous avons également investi un temps considérable dans le programme Connexions, une initiative stratégique de planification des ressources de l'entreprise (PRE) qui améliorera la productivité et la collaboration et qui stimulera l'innovation dans l'ensemble de nos fonctions administratives générales relatives aux finances, à l'approvisionnement et aux ressources humaines. Ce projet, qui a débuté à la fin de l'année 2019, sera réalisé sur plusieurs années, en raison de son ampleur et de contraintes budgétaires.

Nous avons été le premier aéroport canadien à terminer le déploiement du nouveau système *Global Reporting Format*, qui a été lancé à l'échelle nationale, ce qui démontre l'engagement de notre organisation envers la sécurité des opérations de l'aérodrome ainsi que notre rôle à titre de plus important aéroport international de la région, desservant des compagnies aériennes de transport de passagers et de fret du monde entier.

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.

L'élaboration d'un cadre global de durabilité a commencé en 2021. L'AAIH participe de façon active au programme d'accréditation des aéroports relativement à l'empreinte carbonique (Airport Carbon Accreditation), du Conseil international des aéroports, depuis 2016,

et continue de réduire l'empreinte carbonique d'Halifax Stanfield tout en élaborant des stratégies en appui à un objectif de réduction des émissions de carbone à long terme. L'accréditation de niveau 2 de ce programme a été conservée en 2021.

Un certain nombre d'initiatives en matière de sûreté et de sécurité ont été mises en œuvre en 2021, notamment : se joindre au programme d'accréditation des aéroports en matière de santé du Conseil international des aéroports en 2020 et renouveler cette accréditation en 2021; améliorer de façon continue notre programme de gestion de crise et de poursuite des activités par la formation et la sensibilisation; élaborer des plans de gestion de crise et organiser des mises en situation et des exercices pratiques, pour mobiliser les employés et reconnaître les efforts afin d'appuyer davantage le perfectionnement de notre culture de sécurité, alors que 97 % des employés ont indiqué que l'AAIH constituait un milieu de travail sécuritaire, dans le cadre du sondage annuel sur la mobilisation des employés; et nous avons poursuivi la conception d'un système de gestion de la sûreté (SGS), qui accroît la sensibilisation et offre des possibilités d'améliorations préventives et continues. Un nouveau contrat a été conclu avec Paladin Security, qui fournira des services de précontrôle et

de contrôle de l'accès pour sécuriser l'aérogare et l'aérodrome ainsi que de soutien aux patrouilles mobiles sur toute la propriété de l'aéroport.

La poursuite des activités et la gestion des cyberrisques font partie intégrante de notre culture de sécurité et de nos activités à l'aéroport. Tout au long de l'année 2021, nous avons continué de perfectionner notre programme de gestion des risques et de la sécurité en mettant sur place une sauvegarde hors site de nos systèmes essentiels, en améliorant les capacités de détection et de surveillance de nos infrastructures technologiques pour notre main-d'œuvre en télétravail et en ajoutant des politiques et des procédures supplémentaires d'identification pour les employés, les fournisseurs et les prestataires de services. La cybersécurité et la gouvernance des données figurent toujours parmi les principales priorités de l'AAIH et nous nous sommes engagés à développer notre programme de réduction des risques en fonction des menaces évolutives.

Excellence professionnelle

OBJECTIF : Optimiser l'engagement et le rendement des employés



L'année a encore été difficile pour tous les employés, car nous continuons de ressentir les effets de la pandémie. Les nouveaux variants de la COVID-19 ainsi que l'évolution des restrictions relatives aux voyages et des protocoles de sécurité ont continué de poser des défis pour l'AAIH. On a dû surmonter ces défis avec une dotation en personnel moins élevée et moins de ressources à notre disposition que par le passé.

Une politique de télétravail a été élaborée et déployée en 2021. Cette politique sera réexaminée, si nécessaire, afin d'assurer son succès.

Conformément aux exigences fédérales, nous avons élaboré et déployé l'exigence de la vaccination pour tous les employés de l'AAIH ainsi qu'une politique pour les locataires, les entrepreneurs et les fournisseurs de service qui interviennent à Halifax Stanfield. Nous sommes fiers d'afficher un taux de vaccination contre la COVID-19 de 100 % des employés et des

partenaires sur place.

Nous sommes heureux que nos employés soient restés mobilisés à travers les nombreux défis que nous avons dû surmonter en 2021. Notre sondage annuel sur la mobilisation des employés a obtenu un fort taux de participation de 79 % et 85 % de nos employés étaient en accord ou fortement en accord pour recommander à d'autres personnes de travailler pour l'AAIH. Cela témoigne de la résilience et de l'engagement dont fait preuve toute l'équipe, dont nous sommes très fiers.

Un expert-conseil en matière d'équité et d'inclusion a été retenu afin de fournir des conseils et des directives de nature essentielle pour l'AAIH en 2022.

Les processus des ressources humaines ont été mis à jour dans le cadre du programme Connexions, en ayant pour objectif d'augmenter leur efficacité pour tout le personnel. Les processus liés à la paie, à la pension et à la budgétisation du budget ont été mis à jour et améliorés en 2021.

Culture du « client d'abord »

OBJECTIF : Renforcer notre culture de service de qualité supérieure.



La satisfaction et l'expérience de la clientèle sont encore une priorité chez Halifax Stanfield. En 2021, nous avons renouvelé avec fierté notre accréditation de 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 COVID-19 nous a menés à prendre la décision difficile de suspendre plusieurs de nos programmes en matière de service à la clientèle et d'approche communautaire, notamment nos programmes de bénévolat reconnus à l'échelle mondiale ainsi que les sondages sur la satisfaction de la clientèle d'Airport Service Quality (ASQ). Bien que notre programme d'accueil bénévole

soit resté suspendu en 2021, nous avons eu le plaisir d'offrir de nouveau pour plusieurs semaines, selon un horaire réduit, notre service bénévole de zoothérapie canine en collaboration avec Ambulance Saint-Jean, en respectant les mesures de santé et de sécurité en vigueur. Ce service apporte un sentiment de calme à nos passagers, ce qu'ils ont beaucoup aimé et trouvé utile dans le contexte de la pandémie, puisqu'ils vivent plusieurs bouleversements liés aux voyages aériens. Nous procédons au remaniement et à la relance de nos futurs programmes de service à la clientèle, afin de veiller au maintien de nos attentes relatives au service, dont la renommée est mondiale, et de protéger la santé et le bien-être de nos voyageurs et 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 COVID-19 a entraîné une baisse considérable des investissements de capitaux en 2021, misant sur la fin des travaux en cours et sur la réalisation des initiatives de sécurité et de réglementation. Dans le cadre du plan d'investissement approuvé de l'AAIH, une somme de 11,1 M\$ a été investie dans la restauration et l'amélioration des infrastructures de l'aéroport en 2021. Cela comprenait des travaux de remplacement de vieilles toitures sur l'aérogare; la réparation de segments de chaussée détériorés sur la piste 14/32 et sur les voies de circulation A et G; et

l'aboutissement de la construction Parc logistique de fret aérien (PLFA).

L'élaboration du nouveau plan directeur sur 20 ans pour l'aéroport a été terminée en 2021, après avoir été interrompue en 2020 en raison de l'incertitude d'une reprise après la pandémie de COVID-19. Ce nouveau plan trace la voie pour le développement d'Halifax Stanfield en guidant les décisions relatives aux investissements dans les installations en fonction de nouveaux besoins.

Aperçu financier de 2021

Pour la deuxième année consécutive, la pandémie actuelle de COVID-19 a continué de peser sur la demande relative aux voyages et d'en diminuer les recettes. Les pertes financières se sont ainsi poursuivies puisque les efforts soutenus pour réduire les dépenses d'exploitation n'ont pas permis d'égaliser la baisse générale du chiffre d'affaires.

La prolongation de la pandémie pour un deuxième exercice complet et les pertes financières qui en ont découlé ont exercé une énorme pression sur les liquidités dont l'AAIH dispose. En décembre 2020, l'AAIH a effectué un processus de sollicitation pour obtenir le consentement de ses détenteurs d'obligations afin de renoncer à certaines exigences de conformité jusqu'au 31 décembre 2022, par rapport aux engagements financiers compris dans la convention de fiducie principale, qui protège les intérêts des détenteurs d'obligations, et d'autoriser l'émission de titres de créance supplémentaires pour atténuer le risque d'illiquidité. Le 3 mai 2021, l'AAIH a émis des obligations par voie privée d'une valeur de 150 M\$, ce qui a fourni suffisamment de fonds pour assurer le maintien des opérations et respecter ses exigences en matière d'investissements essentiels de capitaux, jusqu'au rétablissement de sa viabilité financière.

Les recettes totales de 2021 étaient de 48,2 M\$, une augmentation de 6,9 M\$ par rapport à 2020, puisqu'un financement supplémentaire du gouvernement et la croissance des revenus des frais d'amélioration aéroportuaire ont compensé des baisses plus importantes des revenus d'exploitation de base. En ne tenant pas compte des frais d'amélioration aéroportuaire et de l'aide du gouvernement, les revenus de l'AAIH étaient de 27,7 M\$, comparativement à 31,5 M\$ en 2020. Bien que les volumes de passagers aient connu une très légère amélioration en passant de 995 426 à 1 076 458 passagers, l'année 2021 a

affiché une capacité inférieure quant au nombre de sièges passagers sur notre marché et une diminution accrue de nos recettes de concession puisque l'AAIH a poursuivi ses efforts de soutien à la viabilité financière des partenaires de l'aérogare et pour assurer la reprise éventuelle du programme de concession.

Bien que les revenus d'exploitation de base aient diminué sur 12 mois, l'amélioration du volume global de passagers et l'augmentation des frais pour 2021 ont permis une croissance de 5,1 M\$ des frais d'amélioration aéroportuaire, par rapport à 2020. De plus, l'AAIH était heureuse de recevoir en 2021 un financement de 5,6 M\$ du gouvernement fédéral en vertu du Fonds de soutien aux aéroports, pour financer des coûts essentiels relatifs à l'exploitation.

Bien que les recettes totales aient dénoté une légère amélioration par rapport aux résultats de 2020, elles ne représentaient encore que 42 % des valeurs d'avant la pandémie et seulement 37 % de celles-ci, si l'on ne tient pas compte de l'aide gouvernementale. Une deuxième année consécutive de baisse considérable des revenus souligne l'incidence très marquée de la pandémie sur la demande relative aux voyages et reflète l'ampleur du redressement qui sera nécessaire au cours ces prochaines années.

Les dépenses totales pour 2021 étaient de 84 M\$, une augmentation par rapport aux 81,1 M\$ en 2020. L'AAIH s'est encore une fois montrée à la hauteur et a trouvé des façons de limiter les coûts d'exploitation durant les périodes de faible activité.

Les dépenses d'exploitation de base ont diminué de 2,7 M\$ comparativement à 2020 et les coûts de location du bail foncier, créance à laquelle le gouvernement fédéral avait renoncé durant une partie de l'année 2020 et pour toute l'année 2021, ont également diminué de 0,3 M\$. Cependant, ce succès à limiter les coûts a été contré par une diminution de 1,3 M\$ des prestations reçues en vertu du programme de Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC), une augmentation

Aperçu financier de 2021

de 1,2 M\$ des frais d'amortissement et, surtout, une hausse de 3,5 M\$ des intérêts associés à la dette à long terme, reflétant l'augmentation de la créance obligataire à long terme.

L'AAIH a rapporté un gain de 0,9 M\$ en 2021 pour son régime de retraite à prestation déterminée, ce qui représentait une amélioration de 1,2 M\$ par rapport à 2020.

Dans l'ensemble, l'incidence combinée des fluctuations de revenus, de dépenses et du régime de retraite à prestation déterminée sur 12 mois a représenté une diminution de 5,1 M\$ des pertes nettes rapportées par l'AAIH, avec une somme de 34,9 M\$, comparativement à 40,0 M\$ en 2020.

Puisque les pertes financières nettes se sont poursuivies en 2021, l'AAIH a également

pris des mesures pour réduire ses dépenses d'immobilisation et limiter les nouvelles initiatives par rapport aux investissements nécessaires afin de maintenir des opérations aéroportuaires sûres et efficaces. En 2021, les dépenses d'immobilisation ont totalisé 11,1 M\$, une somme bien inférieure aux 22,9 M\$ rapportés en 2020.

L'AAIH a entrepris les mesures nécessaires afin de poursuivre son exploitation de façon sécuritaire et fournir les services nécessaires à la collectivité alors que le secteur se redresse et que l'activité aéroportuaire se rétablit à un niveau financièrement viable. Les perspectives à long terme pour le secteur aéroportuaire sont toujours solides et l'AAIH se concentre sur la relance en se montrant prête à servir notre collectivité, nos partenaires sectoriels et les entreprises de l'aéroport lorsque l'activité relative aux voyages augmentera de 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	2026
<i>Tous les montants sont en milliers de \$</i>								
Recettes totales	114 375	41 347	48 212	88 950	101 221	124 530	133 231	141 087
Dépenses d'exploitation	61 642	38 992	37 233	65 582	67 758	68 841	71 429	73 721
Dépenses d'investissement	35 090	22 948	11 084	29 393	38 426	34 396	33 393	34 450
Loyer à payer à Transports Canada	8 449	347	--	6 067	7 156	9 546	10 437	11 259

* Les chiffres prévisionnels sont aléatoires et sujets à modification.

** Les recettes totales comprennent la taxe d'amélioration de l'aéroport nets des frais de la perception.

États financiers consolidés

Rapport de l'auditeur indépendant

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 2021, 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 les notes annexes, y compris le 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 2021, ainsi que des résultats de son exploitation consolidée et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, 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 déontologiques 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 œuvre 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
Le 25 mars 2022



Comptables professionnels agréés

BILAN CONSOLIDÉ

Au 31 décembre

(en milliers de dollars)	2021 \$	2020 \$
ACTIF		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie [note 4]	115 277	22 250
Comptes débiteurs	6 333	6 022
Stocks	1 395	1 129
Charges payées d'avance	1 481	2 533
Total de l'actif à court terme	124 486	31 934
Immobilisations nettes [notes 4 et 5]	393 027	410 320
Dépôts en fiducie [note 6]	10 185	7 427
Actif au titre des prestations [note 9]	5 443	4 515
	533 141	454 196
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		
Passif à court terme		
Comptes créditeurs et charges à payer	18 708	18 818
Produits reportés et aide gouvernementale [note 4]	18 315	21 045
Total du passif à court terme	37 023	39 863
Dette à long terme [note 6]	433 060	316 538
Dépôts de garantie	1 412	1 237
Total du passif	471 495	357 638
Actif net	61 646	96 558
	533 141	454 196

Impact de la COVID-19 (note 2)

Engagements (note 8)

Éventualités (note 12)

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Au nom du conseil d'administration,

Administrateur



Administrateur



ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

Exercice clos le 31 décembre

[en milliers de dollars]]	2021 \$	2020 \$
PRODUITS		
Redevances d'aérogare et droits perçus au titre de la sécurité des passagers	5 114	7 020
Droits de stationnement	3 691	4 822
Concessions	5 779	7 104
Redevances d'atterrissage	6 627	6 222
Produits de locations	4 753	4 852
Intérêts (note 7)	749	481
Divers	959	1 024
	27 672	31 525
Taxe d'amélioration de l'aéroport (note 7)	14 968	9 822
Aide gouvernementale (note 4)	5 572	-
	48 212	41 347
CHARGES		
Salaires et avantages sociaux (note 4)	17 914	16 808
Amortissement	27 808	26 564
Matériels, services et fournitures	14 551	15 993
Intérêts sur la dette à long terme (notes 6 et 7)	19 011	15 526
Loyer foncier (note 4)	-	347
Frais généraux et administratifs	3 103	4 180
Taxes foncières	1 665	1 663
	84 052	81 081
Perte nette avant gain (perte) au titre du régime de retraite	(35 840)	(39 734)
Gain (perte) au titre du régime de retraite à prestations définies (note 9)	928	(271)
Perte nette	(34 912)	(40 005)
Actif net à l'ouverture	96 558	136 563
Actif net à la clôture	61 646	96 558

Voir les notes afférentes aux états financiers.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice clos le 31 décembre

[en milliers de dollars]	2021 \$	2020 \$
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Perte nette	(34 912)	(40 005)
Ajouter les éléments sans effets sur la trésorerie :		
Amortissement	27 808	26 564
Actif au titre des prestations constituées	(928)	(16)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement liés à l'exploitation	(1 582)	1 712
Sorties de trésorerie liées aux activités d'exploitation	(9 614)	(11 745)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
(Remboursement) retraits sur facilités de crédit, montant net	(33 000)	33 000
Produit de l'émission d'obligations	150 000	-
Frais d'émission d'obligations	(516)	-
Dépôts en fiducie	(2 759)	-
Rentrées de trésorerie liées aux activités de financement	113 725	33 000
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Dépenses en immobilisations (note 4)	(11 084)	(22 948)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	(11 084)	(22 948)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie au cours de l'exercice	93 027	(1 693)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture	22 250	23 943
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture	115 277	22 250

Voir les notes afférentes aux états financiers.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

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

31 décembre 2021

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 1er 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. Le résultat net 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 accélère la croissance dans nos communautés en reliant les personnes et les biens au reste du monde. 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 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 s'est établi en moyenne à 19 % des niveaux pré-pandémiques.

L'Administration a mis en œuvre 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, 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 œuvre 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.

L'impact financier de la pandémie a été important pour l'Administration; les produits ont augmenté de 6,9 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent, mais demeurent environ 58 % au-dessous des niveaux d'avant la pandémie. Des mesures opérationnelles de réduction des dépenses ont été mises en œuvre au cours de la période de la pandémie, notamment la consolidation des installations, des mesures d'économie d'énergie, des ajustements de personnel et des activités d'entretien ajustées. L'Administration a réduit les dépenses annuelles, à l'exclusion des frais d'amortissement et d'intérêts, de 24,4 millions de dollars ou 40% par rapport à l'exercice précédent. Ces réductions de dépenses comprennent des avantages obtenus dans le cadre de deux programmes

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

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

31 décembre 2021

d'aide gouvernementale mis en place par le gouvernement du Canada. L'Administration s'est prévalu de la Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC »), qui lui a procuré une aide de 4,6 millions de dollars (5,9 millions de dollars en 2020). De plus, le loyer du bail foncier a fait l'objet d'une remise pour l'exercice, ce qui a réduit les dépenses d'exploitation de 2,7 millions de dollars (1,7 million de dollars en 2020). L'Administration a reçu, comme soutien financier pour l'aider à maintenir ses activités, un financement de 5,6 millions de dollars du fonds de soutien aux aéroports du gouvernement fédéral et a obtenu un engagement de financement d'un montant maximal de 14,7 millions de dollars dans le cadre du programme des infrastructures essentielles des aéroports du gouvernement fédéral pour l'aider à effectuer les investissements continus essentiels dans les infrastructures. Bien que les initiatives de réduction des coûts et le financement supplémentaire reçu aient été substantiels, les économies réalisées n'ont pas pu égaler les réductions de produits entraînant des pertes financières importantes qui devraient se poursuivre jusqu'à ce que l'activité des passagers revienne plus près des niveaux pré-pandémie.

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'Administration a obtenu des renoncements de la part des détenteurs de ses obligations pour le non-respect de clauses restrictives jusqu'à l'exercice se terminant le 31 décembre 2022. En outre, l'Administration a mobilisé des capitaux au moyen d'une émission d'obligations dans le cadre d'un placement privé de 150 millions de dollars en mai 2021. L'Administration continue d'avoir accès à sa facilité de crédit existante.

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 du prochain exercice et au-delà afin de poursuivre sa mission d'accélérer la croissance des communautés en reliant les personnes et les biens au reste du monde.

3. RÉSUMÉ DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

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

Utilisation d'estimations

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. Les éléments faisant l'objet d'un jugement et d'estimations importants de la part de la direction comprennent les indices de dépréciation, la durée de vie utile des immobilisations, les provisions pour créances douteuses et l'obligation au titre des prestations définies.

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, et la trésorerie soumise à restrictions, sont présentés au poste trésorerie et équivalents

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

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

31 décembre 2021

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 [note 4].

Aide gouvernementale

Les montants reçus ou à recevoir au titre du fonds de soutien aux aéroports du gouvernement fédéral ont été comptabilisés à titre de produits. 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. L'aide pour le soutien des services aériens futurs est appliquée à la dépense connexe lorsque l'activité du service aérien est réalisée en conformité avec les termes et conditions. L'aide reçue pour couvrir les charges de la période en cours est appliquée aux charges connexes.

Stocks

Les stocks comprennent les matériels, 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.

Dépréciation

L'Administration soumet les actifs à long terme à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de circonstances indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Une perte de valeur est comptabilisée lorsque la valeur comptable de l'actif est supérieure à la somme des flux de trésorerie non actualisés résultant de son utilisation et de sa cession éventuelle. La perte de valeur est mesurée comme étant le montant de l'excédent de la valeur comptable de l'actif à long terme sur sa juste valeur.

Dettes à long terme

La dette à long terme est initialement évaluée à sa juste valeur, après déduction des frais de transaction et de financement. Elle est ensuite évaluée 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 constatés 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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

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

31 décembre 2021

stipulées le cas échéant. Les produits de location sont constatés sur la durée de vie des baux, des licences et des permis respectifs. La taxe d'amélioration de l'aéroport [TAA] est constatée lorsque les passagers en partance embarquent dans l'avion conformément aux rapports des sociétés aériennes.

En raison de la pandémie de COVID-19, des concessions de loyer ont été faites avec les locataires au cours de la période allant jusqu'à 31 décembre 2021. 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 0,3 million de dollars (0,8 millions de dollars en 2020) en paiements de loyer dus par les locataires résultant de ces concessions.

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.

Instruments financiers

Les instruments financiers de l'Administration sont composés de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des comptes débiteurs, des dépôts en fiducie, 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 résultats 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 qui ne sont pas classés comme étant détenus à des fins de transaction.

4. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

La trésorerie inclut 17,5 millions de dollars (17,5 millions de dollars en 2020) restants 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. En guise de soutien au financement des activités aéroportuaires, le gouvernement fédéral a fourni en 2021 5,6 millions de dollars (néant en 2020) par l'intermédiaire du fonds de soutien aux aéroports, montant qui est inclus dans les produits provenant de l'aide gouvernementale pour l'exercice. Au cours de l'exercice, 4,6 millions de dollars (5,9 millions de dollars en 2020) ont été affectés aux salaires et avantages sociaux.

Au cours de l'exercice, 10,2 millions de dollars (10,1 millions de dollars) de contributions gouvernementales reçues ou à recevoir ont été affectées aux immobilisations. Les contributions ont trait au développement des immobilisations. En outre, le loyer du bail foncier a fait l'objet d'une remise complète pour l'exercice.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

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

31 décembre 2021

5. IMMOBILISATIONS

Les immobilisations comprennent ce qui suit:

	2021		2020	
	Coût \$	Amortissement cumulé \$	Valeur comptable nette \$	Valeur comptable nette \$
Matériel informatique et logiciels	26 985	20 045	6 940	6 218
Améliorations locatives	577 574	244 074	333 500	355 716
Matériel, outillage, mobilier et agencements	24 258	17 492	6 766	8 362
Véhicules	19 566	13 887	5 679	6 940
Immobilisations en cours	40 142		40 142	33 084
	688 525	295 498	393 027	410 320

6. DETTE A LONG TERME

La dette à long terme comprend ce qui suit :

	2021 \$	2020 \$
Facilités de crédit CIBC	-	33 000
Obligations-recettes 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 l'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 l'échéance, à partir du 15 mai 2011.	135 000	135 000
Obligations-recettes de série D à 3,678 % non amortissables, échéant le 3 mai 2051. Intérêts payables deux fois par an à terme échu le 3 mai et le 3 novembre de chaque année jusqu'à l'échéance, à partir du 3 novembre 2021.	150 000	-
	435 000	318 000
Moins les frais de transaction, nets de l'amortissement cumulé	1 940	1 462
	433 060	316 538

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

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

31 décembre 2021

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 dollars. Les obligations-recettes de série A à 5,503% d'un montant en capital de 150,0 millions de dollars, 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 dollars. Les obligations-recettes de série C à 4,888%, d'un montant en capital de 135,0 millions de dollars, arrivent à échéance le 15 novembre 2050. En mai 2021, l'Administration a clôturé une troisième émission d'obligations-recettes de 150 millions de dollars. Les obligations-recettes de série D à 3,678 % d'un montant de 150 millions de dollars arrivent à échéance le 3 novembre 2051.

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 dollars, composé d'une facilité de crédit Capex de 72,0 millions de dollars et d'une facilité d'exploitation et de lettre de crédit renouvelable de 22,5 millions de dollars. Ces facilités sont garanties en vertu de l'acte de fiducie principal et sont disponibles par le biais de découverts bancaires, d'emprunts à taux préférentiels, ou d'acceptations bancaires. Au 31 décembre 2021, un montant de 11,3 millions de dollars (22,5 millions de dollars en 2020) de la facilité d'exploitation et de lettre de crédit avait été engagé, dont un montant de néant (6,5 millions de dollars en 2020) était avancé à titre d'emprunt à taux préférentiel, 2,1 millions

de dollars (2,1 millions de dollars en 2020) étaient affectés aux règlements de financement du régime de retraite et 9,2 millions de dollars (13,9 millions de dollars en 2020) étaient affectés au Fonds de réserve affecté à l'exploitation et à la maintenance. Au 31 décembre 2021, un montant de néant (26,5 millions de dollars en 2020) de la facilité de crédit Capex avait été engagé.

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 2021, le fonds de réserve affecté au service de la dette comprenait des dépôts productifs d'intérêt détenue en fiducie totalisant 10,2 millions de dollars (7,4 millions de dollars en 2020). 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 8,5 millions de dollars (9,2 millions de dollars en 2020) seront nécessaires pour capitaliser le fonds de réserve affecté à l'exploitation et à la maintenance en 2022. Le fonds de réserve affecté à l'exploitation et à la maintenance peut être capitalisé par voie de trésorerie, de lettres 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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

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

31 décembre 2021

connexes, en plus de la dette et des excédents opérationnels. Le montant de la TAA au 31 décembre 2021 était de 35 \$ (28 \$ en 2020) et le montant intraprovincial était de 22 \$ (15 \$ en 2020), et la TAA s'applique à tous les passagers embarqués en partance. 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.

Le résumé de la TAA perçue ainsi que des dépenses en immobilisations et des frais de financement connexes se présente comme suit :

	2021	2020
	\$	\$
Produits de la TAA, montant net:		
Produits de la TAA	16 023	10 609
Frais de la perception de la TAA	(1 055)	(787)
	14 968	9 822
Intérêts sur les fonds excédentaires	749	481
Fonds reçus, montant net	15 717	10 303
Dépenses en immobilisations financées par la TAA	10 551	22 948
Intérêts débiteurs financés par la TAA	19 011	15 526
	29 562	38 474
Excédent des dépenses par rapport aux produits de la TAA	(13 845)	(28 171)
Excédent des dépenses par rapport aux produits de la TAA à l'ouverture	(388 426)	(360 255)
Excédent des dépenses par rapport aux produits de la TAA à la clôture	(402 271)	(388 426)

Du 1er janvier 2001 au 31 décembre 2021, le montant cumulé des dépenses en immobilisations financées par la TAA s'est élevé à 881,7 millions de dollars (852,1 millions de dollars en 2020) et a dépassé les produits cumulés de la TAA de 402,3 millions de dollars (388,4 millions de dollars en 2020).

8. ENGAGEMENTS

Entente de transfert

En date du 1er 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 1er janvier 2021 au 31 décembre 2021 ont fait l'objet d'une remise.

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

	\$
2022	6 067
2023	7 156
2024	9 546
2025	10 437
2026	11 259

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

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

31 décembre 2021

Dette à long termes – Émissions d'obligations

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

	\$
2022	20 370
2023	20 370
2024	20 370
2025	20 370
2026	20 370

Immobilisations en cours

Au 31 décembre 2021, les engagements contractuels de construction impayés de l'Administration s'élevaient à environ 7,1 millions de dollars (8,5 millions de dollars en 2020).

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 capitalisation 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 politiques 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 2021, 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 2021. La prochaine évaluation actuarielle prévue sera effectuée au 31 décembre 2022.
- 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 aux 31 décembre :

	2021 \$	2020 \$
Actif du régime	26 333	25 997
Obligation au titre des prestations constituées	(20 890)	(21 482)
	5 443	4 515

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

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

31 décembre 2021

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

	2021 \$	2020 \$
Coût des services rendus de l'employeur	(498)	(556)
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	(650)	(651)
Rendement prévu de l'actif	778	816
	(370)	(391)
Gain actuariel (perte actuarielle) sur l'obligation au titre des prestations constituées	1 588	(2 168)
Différence entre le rendement prévu et le rendement réel de l'actif	(290)	1 556
Prime de règlement (coût)	-	732
Profit (perte) au titre du régime de retraite	928	(271)

Les hypothèses actuarielles importantes adoptées pour calculer les prestations constituées de l'Administration, selon l'évaluation établie à des fins d'évaluation, sont les suivantes :

	2021 %	2020 %
Taux d'actualisation – obligation au titre des prestations à la clôture de l'exercice	3,25	3,00
Taux d'actualisation – charge nette au titre des prestations	3,00	3,50
Taux de croissance des salaires	3,25	3,25

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

	2021 \$	2020 \$
Cotisations patronales	-	287
Cotisations salariales	75	95
Prestations versées	227	506

	2021 %	2020 %
Titres de participation	27	24
Titres à revenu fixe	68	71
Titres de placement immobilier	5	5
	100	100

La charge de retraite, qui s'est élevée à 1,0 million de dollars (1,1 million de dollars en 2020) pour la composante à cotisations définies, est égale aux cotisations versées au régime par l'Administration au cours de l'exercice.

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.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

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

31 décembre 2021

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 2021, l'encours de la dette, à l'exclusion de toute tranche à court terme, s'élevait à 435,0 millions de dollars (318,0 millions de dollars en 2020).

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.

11. INSTRUMENTS FINANCIERS

Juste valeur

Les instruments financiers de l'Administration sont composés de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des comptes débiteurs, des dépôts en fiducie, 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 2021 s'élevait approximativement à 543,0 millions de dollars.

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.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

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

31 décembre 2021

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 produits 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 produits 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 résultats 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.

Une tranche importante des produits de l'Administration, et des soldes de créances connexes, provient des transporteurs aériens. L'Administration tire environ 37.5% (44% en 2020) 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.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

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

31 décembre 2021

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. CHIFFRES COMPARATIFS

Les chiffres comparatifs ont été ajustés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée pour l'exercice écoulé.

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 :

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 veiller à ce que les compétences appropriées soient 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 maintient quatre comités permanents qui sont responsables devant le conseil d'administration : le Comité de direction, présidé par Marie Mullally; 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. 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 examine 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 données financières; 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 programmes à l'appui; (ii) la composition du conseil d'administration et son

efficacité; (iii) le mandat de chaque comité du conseil d'administration; et (iv) les fonctions ayant trait au poste de président-directeur général (PDG), y compris les examens des performances 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.

L'année 2021, le Comité de gouvernance du conseil d'administration a signalé qu'il n'y avait eu 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

Présidente : S. Dempsey	56 000 \$
D. Bastow	13 120 \$
R. Batherson	19 080 \$
P. Boulter	13 840 \$
J. Fiander	13 120 \$
J. Fitzpatrick	18 120 \$
D. Holland	13 120 \$
A. MacKenzie	18 120 \$
A. MacLean	15 520 \$
M. Martel	10 440 \$
B. Nycum	13 120 \$
S. Porter	15 520 \$

* À compter du 1er juillet 2020 à 31er décembre 2022, 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.

Salaires des cadres de direction

L'éventail des salaires versés à la présidente-directrice générale et aux vice-présidents de l'AAIH durant l'année 2021 allait de 165 000 \$ à 350 000 \$.

Contrats d'un montant supérieur à 120 253 \$

Conformément à son contrat de bail avec Transports Canada, l'AAIH est tenue de déclarer tous les contrats d'un montant supérieur à 120 253 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 indexés à 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 2021, l'AAIH n'a conclu aucun contrat de ce type.

Gouvernance de la société

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) 9/9

**Comités: de direction, des projets d'investissement, de gouvernance



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 8/9

Comité des projets d'investissement 4/4



Robert Batherson

ADMINISTRATEUR

Directeur, Harbourview Public Affairs

Organe et date de nomination :

Municipalité régionale d'Halifax
Juillet 2013

Participation aux réunions*

Conseil d'administration 9/9

Comité de gouvernance (président) 6/6



Pernille Fischer Boulter

ADMINISTRATEUR

Président-directeur général, Kisserup International Trade Roots Inc.

Organe et date de nomination :

Gouvernement fédéral
Mai 2019

Participation aux réunions*

Conseil d'administration 9/9

Comité de gouvernance 6/6

* 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, la participation de M. Dempsey aux réunions de ces comités est facultative et, par conséquent, le tableau ci-dessus ne reflète pas sa participation aux réunions des autres comités.

Conseil d'administration



Joe Fiander

ADMINISTRATEUR

Entrepreneur

Organe et date de nomination :

Gouvernement fédéral
Mai 2019

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	9/9
Comité de vérification	5/5



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	9/9
Comité des projets d'investissement (président)	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	9/9
Comité de vérification	5/5



Ann MacKenzie

ADMINISTRATEUR

Cadre de direction retraité

Organe et date de nomination :

AAIH
Mars 2015

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	9/9
Comité de vérification (président)	5/5

* 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.

Gouvernance de la société

Conseil d'administration



Ann MacLean ADMINISTRATEUR

Administratrice principale à la retraite

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

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	9/9
Comité de vérification	5/5
Comité de gouvernance	6/6



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	9/9
Comité des projets d'investissement	4/4



Matthew Martel ADMINISTRATEUR

Directeur général des opérations, Black Business Initiative

Organe et date de nomination :
Chambre de commerce d'Halifax
Janvier 2021

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	9/9
Comité de gouvernance	6/6



Sherry Porter ADMINISTRATEUR

Cadre de direction retraité

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

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	9/9
Comité des projets d'investissement	4/4
Comité de gouvernance	6/6

* 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.

Notre peuple

Troy Appleby, Todd Ball, Ken Bayers, Rhonda Brassard, Tim Bull, Joyce Carter, Sherrie Clow, Ron Conway, Wayne DeCoste, Ed Dempsey, Derek Forrest, Jack Weir, Richard Wyatt, Tim Zinck, Bill Crosman, Jane Scott, William Turple, Kevin Boutilier, Rick Boutilier, Chris Collier, Doug Eisan, Tim Fisher, Rick Gooding, Roxanne Hilchie, Kevin Mosher, Jim Moulton, Rob Silver, William Wellwood, Arnold Wood, Marcel Laforest, Dan Pride, Tom Winsor, Rachael Robinson, Joey MacPherson, Paul Dalrymple, Carol Mackie, Steve Bezanson, Jennifer Delorey Lyon, Tom Murray, Leigh Robinson, Milly Walker, Stephanie Gorman, Terry Hilchey, Paul Hood, Jamie Wilkins, Stephen Fudge, David Brown, Shawn Delong, Anita Chisholm, Joey Young, Jeff MacMillan, Mark Urquhart, Paul Baxter, Todd Hickey, Peter Khattar, Mike Walker, Jonathon Heffernan, Thomas Antonio, Daniel Chandler, Danny Chaplin, Peter Hilton, Brian Thomas, Carl Brown, Robert Hewitt, Ruth Stoddard, Tim Leeman, Alan Carragher, Michael Samson, Nicole Burchell-Isenor, Sandi Nicholson, Matthew McDonald, Doug Meek, Kris Stevens, James Tanswell, Jamie Dwyer, Scott Baines, Michael Rantala, Karen Murphy, Dean Bouchard, Todd D'Arcy, Craig Singer, Darin Clarke, Tara Vidito, Don Mattinson, Rob Miller, Scott Singer, Keith Gurschick, Danny Kennedy, Cory Teed, Paul Chisholm, Taras Chemerys, Steven Clarke, Chris Cartwright, Laurie Brown, Mark Fletcher, Sheila Williams, Daniel Archibald, Alex Lyall, Jo-Anne McLean, Mel Thomas, Paul McLaughlin, Rachel Griffiths, Matthew Flynn, Dustin Drew, Kyle Mohler, Mike Christie, Paul Brigley, Jaime Cayaoyao, Jeff Hauser, Kathryn Langridge, Craig Paul, Glenda Gillam, Joel Christie, Chris Waugh, Nadine Allen, Paula Fisher, Shane Boutilier, Jaan Soosaar, Glen Boone, Myles Swain, Scott Robertson, Claude Cunningham, Josh Kolstee, Erika Triff, Hayley Boutilier, Brodie MacNevin, Deb Aucoin, Melissa Lee, Derek Fraser, Melissa Upton, Jason Howie, Ryan Bowman, Don Welton, Craig Henman, Michael Hanson, Greg Bruce, Meaghan Ramsay, Brian Gillette, Jeff Rhyno, Mike Eakins, Scott White, Brandon Dearman, Chris Bresowar, Jeremy Newton, Shawn Hicks, Kathy Temple, Chris de Man, Sarah Livingstone, Melissa MacDonald, Will Sutherland, Chad Manuel, Steve Bradshaw, Alexa Taggart, Leah Batstone, Tiffany Chase, Jorge Perez, Daniel Jennings, Craig Cormier, Leanna Anderson, Jessica Bailey, Andrea Landry, Mark Amos, Melissa Nguyen, Andrew Bowman, Amanda Smees, Victor Cadoret, Sheri Murphy, Jeff Bowman, Robert Rose, Allan MacDonald, Cindy Tran, Marie Manning, Curtis Bailey, David Wright, Margaret MacInnis, Amy Gibson, Justin Hennigar, Jess Hobin, Jessica Gregory, Ryan Schwindt, Roger Preeper, Brandon Kernick, Blayne Humphreys, Tyler Bowman, Tim McCurdy, Jason Burke, John Barr, Kevin Lyghtle, Randall Barbrick, Dean Letto, Kim Oakley, Valerie Seager, Tony McMillen, Kaushel Chauhan, Mike Johnston, Kelly Corbett, Andrew Edwards, Burton Wright, Brian LeBlanc, Rob Kelly, David MacKinnon, Tonya McLellan



HalifaxStanfield

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

Téléphone : 902.873.4422

Télécopieur : 902.873.4750

www.halifaxstanfield.ca