



PLAN DIRECTEUR POUR 2041

Résumé

Administration de l'aéroport
international d'Halifax



HalifaxStanfield

INTRODUCTION



L'aéroport international Halifax Stanfield (Halifax Stanfield) est l'un des 26 aéroports faisant partie du réseau national des aéroports du Canada et il s'agit actuellement du huitième aéroport le plus achalandé au Canada. L'emplacement stratégique, le tissu économique local et les infrastructures de l'aéroport Halifax Stanfield lui ont permis de devenir la principale passerelle d'entrée aéroportuaire internationale vers le Canada atlantique. Avant la déclaration de l'état de pandémie de COVID-19, en mars 2020, l'aéroport offrait à la fois des services de transport de passagers et de fret vers des villes partout au Canada et des destinations aux États-Unis, en Europe, dans les Caraïbes et sur les îles françaises de Saint-Pierre-et-Miquelon. L'Administration de l'aéroport international d'Halifax (AAIH) s'est engagée à rétablir ces services et à y ajouter de nouvelles destinations au cours des prochaines années.

MISSION DE L'AÉROPORT

La mission de l'aéroport consiste à accélérer la croissance de nos collectivités en reliant des gens et des marchandises au reste du monde. L'AAIH s'engage à offrir à la province un aéroport à la fine pointe de la technologie qui dispose de tout l'équipement nécessaire afin de remplir cette mission. Les infrastructures de l'aéroport ont déjà fait l'objet d'investissements de presque 700 M\$ depuis 2000. Le présent plan directeur définit le plan de développement stratégique quant aux biens-fonds de l'aéroport, afin d'orienter la prise de décisions jusqu'en 2041. Les recommandations figurant dans le présent Plan directeur seront révisées périodiquement durant son horizon de planification, afin de veiller à ce que leur mise en œuvre concorde avec de nouveaux besoins stratégiques ainsi que les tendances du service aérien en pleine croissance.



INTRODUCTION



BUTS & OBJECTIFS DU PLAN DIRECTEUR

L'élaboration du présent Plan directeur a été guidée par les principes et les objectifs de planification suivants :

- Accroître la sécurité, l'efficacité opérationnelle et la capacité des opérations de l'aérodrome.
- S'adapter de façon proactive à la croissance prévue du trafic aérien, qui varie en fonction des segments du marché, des technologies émergentes et d'autres tendances.
- Promouvoir et saisir les possibilités d'augmenter le trafic de correspondance entre le Canada et des marchés internationaux, surtout les marchés européens.
- Veiller à disposer des infrastructures nécessaires pour subvenir aux besoins d'un nombre accru de transporteurs de fret aérien et de locataires afférents au fret aérien, le cas échéant.
- Fournir des directives relatives à l'utilisation des terrains et des principes d'investissement afin d'éclairer la prise de décisions rapides par rapport aux possibilités de développement.
- Mettre en œuvre des solutions durables qui optimisent l'utilisation des installations actuelles avant d'en construire de nouvelles.



PRÉVISIONS D'ACTIVITÉ



HISTORIQUE DES ACTIVITÉS

Au cours des vingt dernières années, les volumes annuels de trafic de passagers de l'aéroport ont connu une augmentation, de 3,1 millions de passagers en 1999 à 4,2 millions de passagers par année en 2019. La pandémie de COVID-19 en 2020 a eu une incidence considérable sur le trafic de passagers à Halifax Stanfield, puisque les volumes annuels de passagers ont chuté sous la barre du million de passagers pour la première fois depuis les années 1970. Bien que le trafic ait amorcé une lente reprise au cours du deuxième semestre de 2021, l'AAIH prévoit qu'un volume inférieur à un million de passagers passera par Halifax Stanfield encore une fois, cette année.



Dans l'ensemble, les activités relatives aux mouvements d'aéronefs ont suivi une tendance décroissante, ayant chuté du récent point culminant de 104 683 mouvements au cours de l'année 1998 à 74 708 mouvements durant l'année 2019. De 2003 à 2018, le transport de passagers chez les transporteurs a connu une augmentation globale de 45 %, tandis qu'une croissance totale de 115 % a été observée pour le trafic de passagers, soulignant une tendance dans le secteur de l'aviation par rapport à des augmentations de la taille moyenne des aéronefs ainsi que des facteurs de charge. Dans l'ensemble, les aéronefs en circulation ont connu une nette diminution de 2000 à 2011, avant que leur nombre se stabilise, entre 9 000 et 10 000 mouvements par année.

Le marché du fret aérien à Halifax Stanfield a connu une croissance soutenue au fil des années ayant précédé la pandémie de COVID-19, puisque la demande de homard et les volumes d'aéronefs exclusivement destinés au fret ont augmenté. En 2019, 41 128 tonnes métriques de fret aérien ont été traitées à Halifax Stanfield, comparativement à 26 910 tonnes métriques en 2009.

La pandémie a entraîné une baisse de l'activité du fret aérien en 2020, mais ce dernier a manifesté des signes positifs de reprise en 2021.



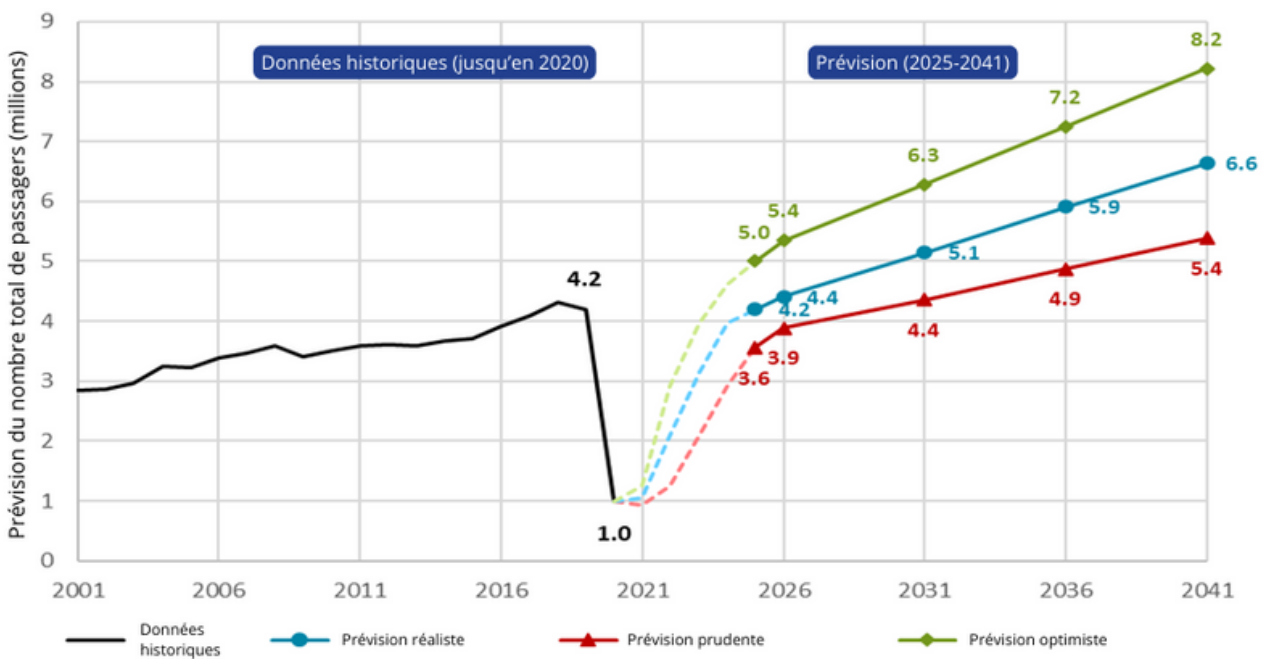
PRÉVISIONS D'ACTIVITÉ



SCÉNARIOS DE PRÉVISIONS DU TRAFIC DE PASSAGERS

La demande en matière de transport aérien entre les marchés de provenance et de destination est déterminée par les interactions socioéconomiques entre ces marchés et est définie en fonction des réseaux de transporteurs et de la capacité de transport aérien qui est offerte. De manière générale, les activités commerciales, le tourisme et les visites amicales et familiales constituent les secteurs primaires du transport aérien de passagers.

Divers scénarios de croissance ont été examinés, dont les résultats prévoient des volumes se situant entre 5,4 et 8,2 millions de passagers en 2041. Le Plan directeur a été élaboré en fonction d'un scénario plus vraisemblable établi entre ces deux extrêmes, selon une prévision de 6,6 millions de passagers d'ici 2041.



PRÉVISIONS D'ACTIVITÉ

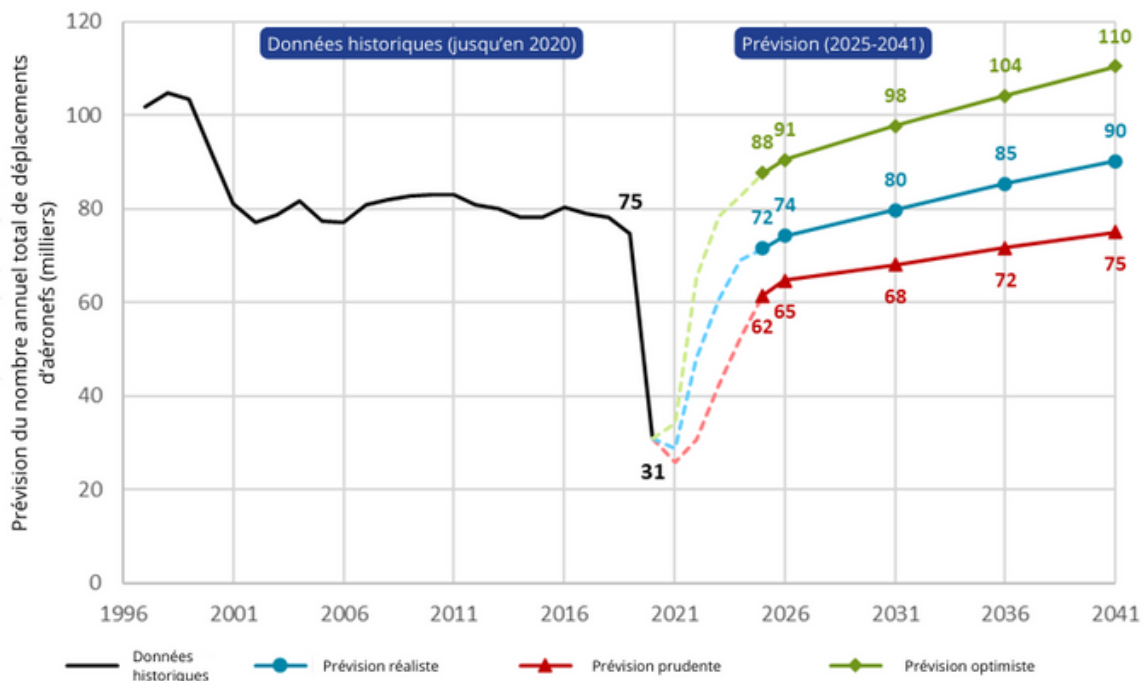


SCÉNARIOS DE PRÉVISIONS DES MOUVEMENTS D'AÉRONEFS

Au cours des vingt prochaines années, on prévoit que le nombre total de mouvements d'aéronefs atteindra 90 170 mouvements en 2041, selon le scénario le plus probable, en fonction d'un taux moyen de croissance de 0,9 % par année (de 2019 à 2041). Ce taux de croissance positif à long terme est attribuable à la croissance du transport de passagers chez les transporteurs, tandis que les activités de fret aérien sans passagers devraient se maintenir à des niveaux semblables à ceux observés au cours des dernières années.

SCÉNARIOS DE PRÉVISIONS RELATIFS AU FRET

Le nouveau Parc logistique de fret aérien d'Halifax Stanfield, dont l'ouverture est prévue en 2022, soutiendra la croissance du fret anticipée, avec cinq nouvelles aires de trafic qui offriront de la flexibilité en matière d'horaire des vols, et un nouveau bâtiment destiné au fret, doté d'installations d'entreposage améliorés. La croissance des volumes de fret devrait être alimentée par la diversification des marchandises expédiées et par l'évolution de la chaîne d'approvisionnement, vers une expédition directe des marchandises par avion à partir d'Halifax Stanfield plutôt que par camion vers des aéroports en dehors de la région. Les volumes de marchandises devraient augmenter à 82 000 tonnes métriques d'ici 2041.



DÉVELOPPEMENT AÉROPORTUAIRE



AÉRODROME

À l'heure actuelle, l'aérodrome dispose de deux pistes sécantes dotées de l'équipement nécessaire pour des approches de précision. La piste 14/32 mesure 2 347 mètres de long, tandis que la piste 05/23 mesure 3 200 mètres, une longueur suffisante pour accueillir les aéronefs cargo long-courriers, existants et futurs, dont les destinations se trouvent dans la portée de l'aéroport.

L'aérodrome dispose d'une capacité suffisante et de pistes assez longues pour satisfaire à la demande future en matière de nombres de mouvements par heure et par année, au-delà de 2041.

Un agrandissement du réseau de voies de circulation est planifié afin d'améliorer le fonctionnement de l'aérodrome. Il convient de remarquer que l'on procédera à la construction d'une voie de circulation parallèle à la piste 14/32, afin de relier le seuil de la piste 14 à l'aire de trafic de l'aérogare, pour réduire le temps d'occupation des pistes et la congestion sur l'aire de trafic.

D'autres améliorations seront apportées à l'aérodrome, notamment le regroupement des quatre zones de dégivrage en un seul et même emplacement, pour permettre la construction de postes reculés de stationnement pour les aéronefs en vue d'un agrandissement futur de l'aérogare.

Des améliorations à plus long terme consisteront à construire une aire de stationnement hors poste, pour permettre aux aéronefs de s'y stationner jusqu'au lendemain, ainsi qu'une autre voie de circulation dans l'aire de trafic, pour permettre la circulation d'aéronefs dans les deux directions.

On dispose de terrains pour effectuer d'autres aménagements au sud de l'aérodrome et une parcelle, qui longe la voie de circulation Delta, a été réservée aux fins de future construction d'installations côté piste.

AÉROGARE

Le bâtiment actuel de l'aérogare Halifax Stanfield est situé à l'ouest de l'intersection des deux pistes. Il est orienté en direction nord-sud et est desservi par une voie d'accès du côté ouest. Une structure de stationnement pour les véhicules se trouve immédiatement à l'ouest du bâtiment.

La croissance des mouvements d'aéronefs durant les heures de pointe nécessitera un agrandissement de l'aérogare durant l'horizon de planification. Une approche progressive permettra d'accroître la capacité, avec des activités limitées de navette vers les postes reculés de stationnement pour les aéronefs, offrant une capacité provisoire jusqu'à ce que l'agrandissement de l'aérogare soit terminé, puisque la nouvelle jetée disposera de passerelles supplémentaires. Une description plus approfondie de l'agrandissement de l'aérogare se trouve dans les Plans de développement de l'aérogare.

DÉVELOPPEMENT AÉROPORTUAIRE



On prévoit que le réseau routier assurera un bon service pendant l'horizon de planification, ne nécessitant que quelques modifications mineures, pour atténuer la congestion au débarcadère de l'aérogare. On procédera à l'agrandissement du stationnement Park'N Fly et à la construction d'un nouveau stationnement « pour téléphone cellulaire », afin d'offrir un espace de stationnement sans frais pour les véhicules attendant de récupérer des passagers à l'aérogare. On augmentera également la capacité du stationnement des employés de l'aéroport lorsque la demande deviendra supérieure à l'offre disponible.

DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

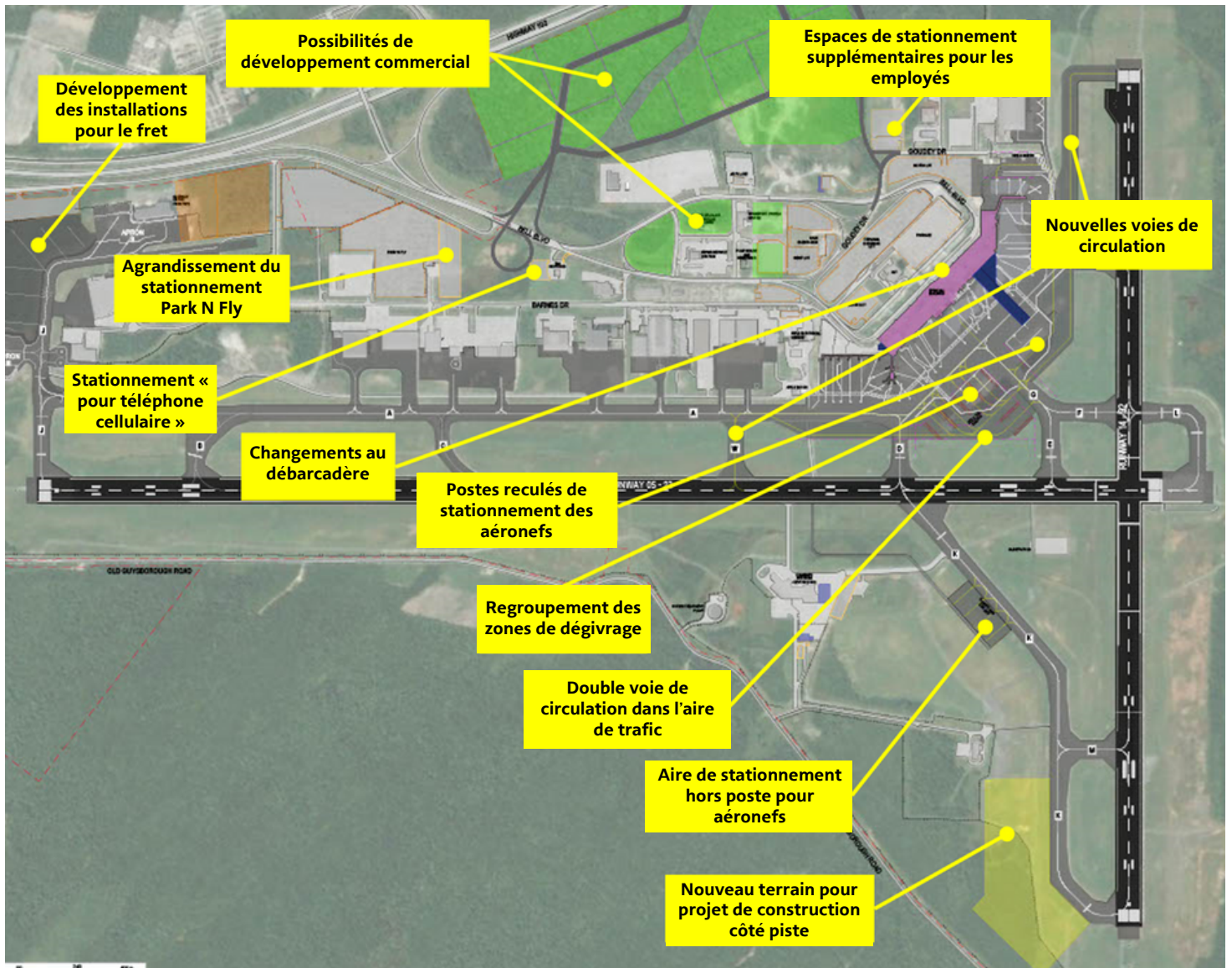
Certaines zones de la propriété de l'aéroport ne sont pas utilisées par l'AAIH pour mener directement des activités d'aviation. L'AAIH loue ces terrains à d'autres entreprises du secteur de l'aviation, pour des hangars, l'entretien d'aéronefs, des installations de ravitaillement et l'aviation privée. D'autres zones ne conviennent pas aux activités relatives à l'aviation et l'AAIH les loue donc à des entreprises commerciales, notamment des détaillants, des services de restauration et des hôtels. Les revenus générés par ces locations commerciales hors du secteur aéronautique contribuent à financer les opérations aéroportuaires de l'AAIH, diminuant les coûts à recouvrer avec les redevances aéronautiques.

Le terrain adjacent à l'autoroute 102, dans la zone ceinturée par le boulevard Bell, convient bien aux aménagements à des fins non liées à l'aviation, notamment les commerces de détail, les bureaux, les bâtiments industriels et d'autres installations n'ayant pas besoin d'un accès direct à l'aérodrome. La visibilité du terrain qui longe l'autoroute 102 et la principale route menant à l'aéroport s'avèrent attrayantes pour les entreprises qui servent des employés et des passagers de l'aéroport ainsi que des automobilistes circulant sur l'autoroute adjacente. Des schémas sectoriels ont été élaborés pour ces terrains et leur mise en œuvre définitive sera guidée par la demande de terrains commerciaux.

TECHNOLOGIE

La technologie continuera de jouer un rôle important dans la réussite de l'aéroport Halifax Stanfield. Le secteur de l'aviation dépend de plus en plus de la technologie afin de faciliter le trajet des passagers du débarcadère jusqu'à la passerelle d'embarquement, tout en optimisant l'utilisation des installations et des ressources actuelles au fil de la croissance des volumes de passagers. L'AAIH tirera parti de la technologie, en collaboration avec ses partenaires aéroportuaires, afin d'offrir des solutions novatrices, sûres et efficaces pour améliorer l'expérience passager.

DÉVELOPPEMENT AÉROPORTUAIRE



PLANS DE DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROGARE



L'aire de trafic de l'aérogare de passagers à Halifax Stanfield peut actuellement accueillir 23 aéronefs stationnés simultanément, dont 12 aéronefs auraient accès à une passerelle, tandis que les autres doivent procéder à l'embarquement des passagers au sol. Certaines de ces passerelles ne peuvent accueillir que les aéronefs dont la taille est égale ou inférieure à un Q400.

Au fil de la croissance du trafic de passagers, durant les dix premières années du présent Plan, les 23 passerelles seront requises pour accueillir le nombre de vols des heures de pointe. Bien que l'aérogare dispose actuellement de 23 passerelles dans le cours normal de ses activités, les circonstances font parfois en sorte que des passerelles doivent être fermées à des fins d'entretien ou de construction. Lors de ces rares occasions, on transportera les passagers en autobus entre l'aérogare et les postes reculés de stationnement des aéronefs, près de la voie de circulation Golf.

Durant l'horizon de planification de 2032 à 2041, 27 passerelles seront sollicitées de façon continue durant les heures de pointe. On ne peut simplement utiliser une navette pour produire ces passerelles et de nouvelles passerelles seront nécessaires. Une nouvelle jetée offrant huit nouvelles passerelles sera construite, s'étendant perpendiculairement à l'extrémité nord de l'aérogare actuelle.

De nombreuses modifications auront lieu à l'intérieur de l'aérogare. À court et à moyen terme, de nouvelles installations pour les correspondances entre les vols internationaux et les vols intérieurs seront conçues sur un nouvel étage qui sera construit au-dessus de la zone des arrivées internationales, afin d'accroître la capacité de traitement des passagers arrivant sur des vols internationaux et qui font escale pour prendre un vol intérieur.

Lorsque les volumes de passagers reviendront à leurs niveaux d'avant la pandémie, un autre dispositif de récupération des bagages sera ajouté dans la zone des arrivées des vols intérieurs, afin d'en augmenter la capacité, et l'on agrandira la zone consacrée aux enregistrements transfrontaliers en y ajoutant de nouveaux comptoirs d'enregistrement. Un nouvel espace salon sera aménagé dans la zone des départs de vols intérieurs afin d'accueillir les activités relatives aux navettes, qui sera ensuite réaménagé à d'autres fins, lorsque les navettes ne seront plus nécessaires.

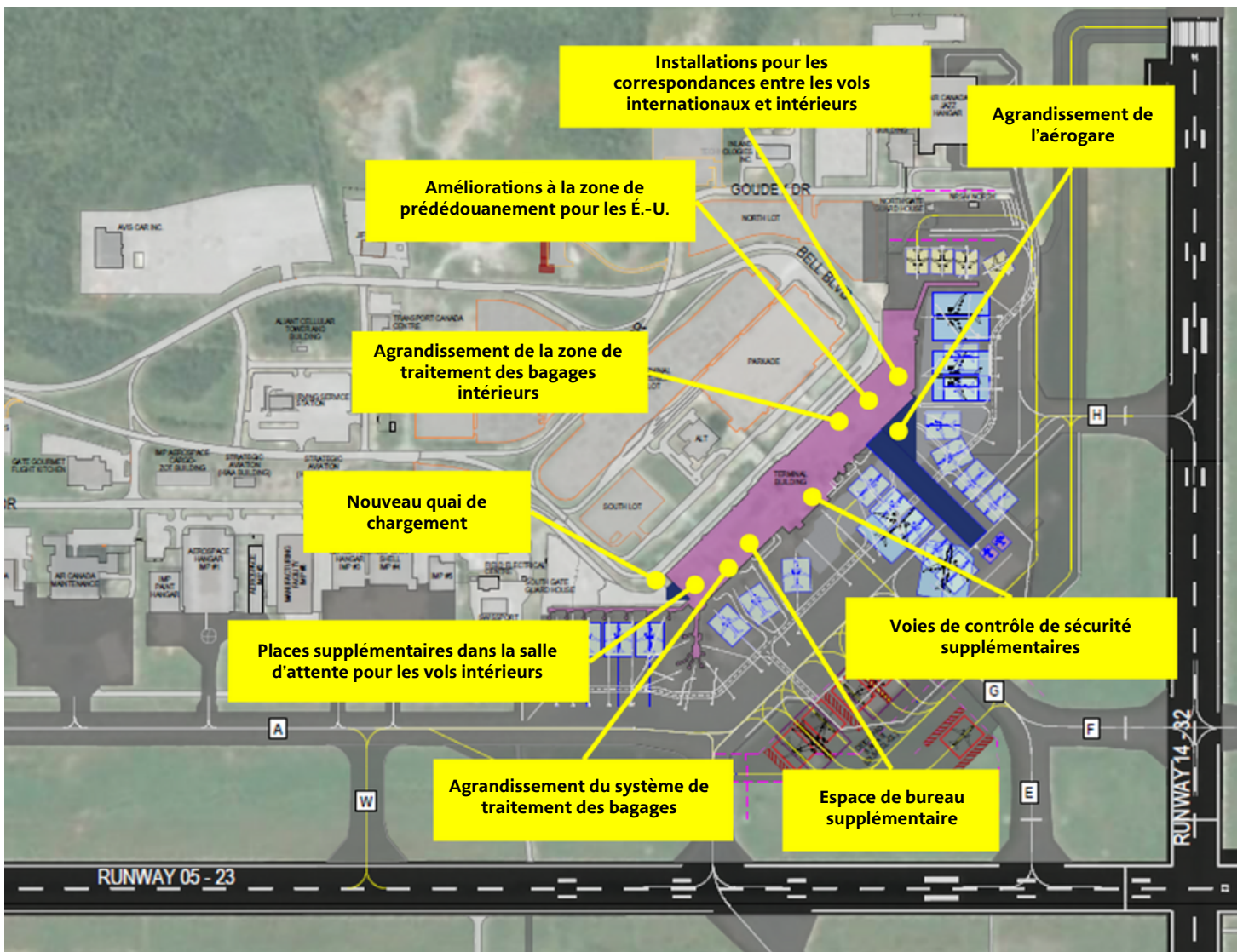


PLANS DE DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROGARE



À plus long terme, on procédera à l'agrandissement de la zone de bagages sortants et du système de traitement des bagages pour les vols intérieurs et internationaux. Il sera nécessaire d'ajouter des voies de contrôle de sécurité, autant pour les vols intérieurs et internationaux que pour les emplacements liés au contrôle de sécurité pour le préembarquement transfrontalier.

On procédera à la construction d'un nouveau quai de chargement, desservant directement les zones d'accès restreint, ainsi qu'à l'agrandissement des aires de bureau, en fonction de la demande pour des espaces locatifs.





HalifaxStanfield

**Administration de l'aéroport international d'Halifax
747, boulevard Bell
Goffs (Nouvelle-Écosse)
B2T 1K2**

