



Élever

Rapport Annuel 2022

Administration de l'aéroport
international d'Halifax



Reconnaissance territoriale

L'aéroport international Halifax Stanfield est situé en Mi'kma'ki, le territoire ancestral et non cédé du peuple micmac. Nous reconnaissons les traités de paix et d'amitié que les peuples Mi'kmaq Wəlastəkwiyik (malécites) et Passamaquoddy ont signés avec la Couronne britannique sur ce territoire. Nous reconnaissons que nous sommes tous visés par un traité.



Ci-dessus : L'Administration de l'aéroport international d'Halifax était heureuse de s'associer à Canoe '22 et aux Jeux autochtones de l'Amérique du Nord 2023 pour l'installation et l'exposition d'un canot micmac de 5,8 m (19 pi) à l'aéroport. Le canot a été construit par Todd Labrador, Melissa Labrador et leur famille en 2019.

À gauche : La murale de papillon en trois dimensions de l'artiste micmac de renommée mondiale Alan Syliboy est situé dans le hall principal.

Ci-dessous : La collection de vingt-quatre tableaux de Loretta Gould, brodeuse de courtepoinette et peintre, a été installée dans la zone consacrée aux enregistrements en octobre 2022, dans le cadre du Mois de l'histoire des Micmacs.



Vision

Des personnes et des partenaires inspirés créant la meilleure passerelle d'entrée aéroportuaire au Canada.



Mission

Accélérer la croissance de nos collectivités en reliant des gens et des marchandises au reste du monde.

Priorités stratégiques



Défendre les gens et la communauté



Renforcer notre fondation



Établir un nouveau territoire



Perfectionner l'expérience Stanfield



Assurer un avenir durable

Message du président du conseil d'administration

Stephen Dempsey



En réfléchissant à la dernière année, je suis frappé par la recherche constante de l'excellence et la détermination inébranlable dont font preuve nos employés, nos partenaires, nos membres du conseil d'administration et toute notre équipe de direction.

Étant entré en fonction à titre de président du conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport international d'Halifax (AAIH) tout juste après le début de la pandémie, j'étais en première ligne pour certaines des années les plus difficiles de l'histoire de l'aviation.

Au début de la pandémie, nous nous concentrons beaucoup sur le soutien à notre personnel tout en assurant la viabilité financière à long terme de l'aéroport. Cependant, lorsque les restrictions ont commencé à être levées au milieu de 2022, nous avons fait face à un nouvel obstacle : équilibrer une gestion fiscale responsable et les investissements que l'AAIH devait effectuer pour que nous nous positionnions pour une reprise et une future croissance.

Grâce aux efforts inlassables du conseil d'administration et de l'ensemble de l'équipe de l'AAIH, je suis heureux d'affirmer que nous traçons une voie vers la viabilité financière.

Pour faire les bons choix aux bons moments, il est essentiel d'avoir les bonnes personnes autour de la table. J'ai eu l'honneur de diriger une équipe de personnes formidables ayant des dizaines d'années d'expérience à faire face à des moments difficiles dans le monde des affaires qui se sont avérées inestimables pour moi et l'ensemble de l'AAIH.

Alors que nous relevions les nombreux défis de 2022, nous nous sommes concentrés sur les personnes et nous sommes assurés de ne jamais perdre de vue l'orientation que nous avions présentée dans notre plan stratégique quinquennal. Reconnaître l'exigence de rouvrir et de faire redémarrer les activités de l'aéroport tout en répondant toujours aux besoins évolutifs en matière de voyage et de santé des passagers a fait partie intégrante de nos efforts.

À Halifax Stanfield, nous relierons nos communauté au reste du monde. Notre personnel et nos produits représentent notre région, tout comme nous sommes la passerelle d'entrée du Canada atlantique pour des millions de personnes qui voyagent par affaires et pour le plaisir.

À titre de président, je ressens une énorme responsabilité par rapport aux progrès réalisés en matière de diversité, d'équité et d'inclusion, tant au niveau de la direction que dans toutes les facettes de notre aéroport, pour que tout le monde se sente le bienvenu à Halifax Stanfield et ait une expérience de voyage positive. Bien que ces choses puissent prendre du temps, je suis fier que notre conseil d'administration jette les bases du changement et s'efforce de refléter les diverses communautés que nous servons.

Nous devons être authentiques, adopter la diversité et utiliser notre position de chef de file dans tout ce que nous faisons pour développer une culture de travail qui célèbre nos différences et qui saisit les occasions d'apprentissage et d'amélioration tout au long de la vie.

La réconciliation, le respect, l'éducation et les changements significatifs nécessitent plus que des mots. Nos actions doivent correspondre aux engagements que nous prenons.

Au cours de mes 12 années au conseil d'administration, on m'a souvent demandé ce qui fait Halifax un centre aussi concurrentiel pour le secteur de l'aviation. Comme elle est située en bordure du Canada atlantique, sa proximité pratique avec l'Europe de l'ouest et le nord-est des États-Unis est un avantage unique et central qui a permis de restituer des itinéraires et d'en attirer de nouveaux au cours du deuxième semestre de 2022. Je suis optimiste quant à la future croissance dans ce créneau alors que notre secteur connaît une reprise, ainsi qu'en ce qui concerne les retombées pour Halifax, la Nouvelle-Écosse et l'ensemble de la région.

Grâce aux efforts inlassables de notre équipe, je suis heureux de pouvoir donner les rênes d'une organisation financièrement stable dotée de ressources considérables à la prochaine présidence en 2023. Le travail de cette personne consistera à continuer de soutenir Halifax Stanfield et à l'aider à atteindre son plein potentiel.

Au nom de mes collègues au conseil d'administration, j'aimerais remercier notre présidente et directrice générale Joyce Carter pour sa direction et sa persévérance. J'ai dirigé de nombreuses équipes tout au long de ma carrière et j'ai eu le privilège de travailler avec un grand nombre de leader exemplaire. Mme Carter est incomparable. Elle a mis sur pied une équipe formidable qui est profondément engagée à rehausser l'expérience à Halifax Stanfield, et son éthique de travail personnelle, son intégrité et son intelligence en font une alliée formidable, quel que soit le défi. Je ne saurais m'imaginer traverser la pandémie avec quelqu'un d'autre.

J'aimerais également remercier mes collègues au conseil d'administration pour leur engagement à l'égard de la réussite d'Halifax Stanfield au cours de la dernière année. Les efforts combinés de notre équipe nous ont permis de bénéficier d'une base solide pour 2023 et les années à venir.

En regardant vers l'avenir, je suis extrêmement optimiste quant à notre cheminement vers la reprise et notre succès à long terme. Grâce à notre personnel, à son dévouement et à son engagement, je suis sûr que nous continuerons à renforcer tous les aspects de notre entreprise en servant nos communauté.

Message de la présidente et directrice générale

Joyce Carter



Le Rapport annuel de cette année nous donne l'occasion de réfléchir à impact permanent continue de la pandémie sur l'Administration de l'aéroport international d'Halifax (AAIH) et à notre capacité de repousser les limites et d'atteindre de nouveaux sommets dans le contexte de l'incertitude mondiale.

À Halifax Stanfield, l'année 2022 a été l'histoire de deux aéroports. D'un nombre réduit record de passagers à des jours de pointe pour les voyages surpassant parfois les volumes d'avant la pandémie, Halifax Stanfield a connu une augmentation spectaculaire et rapide de la demande de voyages. Bien que cette incertitude ait engendré des défis pour notre équipe et nos partenaires, tant en matière d'anticipation des besoins des passagers que de réembaucher la main-d'œuvre requise pour y répondre, notre taille nous a permis d'agir rapidement et d'apporter des changements en milieu d'année, lorsque les restrictions relatives aux voyages ont été levées. Je suis fière de dire que nous avons terminé l'année au deuxième rang des aéroports de classe 1 du Canada à connaître la reprise la plus rapide et au sixième rang des aéroports les plus achalandés au pays, servant plus de trois millions de passagers.

Notre dynamisme au cours du deuxième semestre de l'année a été rendu possible grâce à la collaboration formidable entre l'AAIH et nos nombreux partenaires sectoriels et compagnies partenaires aériennes, concessions et autres intervenants. Nous avons fourni des efforts considérables pour offrir aux passagers le service à la clientèle de qualité pour lequel nous

sommes reconnus, mais grâce à nos proches relations établies sur de nombreuses années, nos équipes ont relevé le défi.

En 2022, nous avons lancé notre nouveau plan stratégique de cinq ans qui place les personnes. Je dois en premier admettre qu'en janvier, avec la résurgence de la COVID-19 et les quatre uniques itinéraires intérieurs desservant Halifax Stanfield, l'atteinte des objectifs que nous nous étions fixés semblait être une tâche monumentale. Nous espérons tous que l'année permettrait un redémarrage graduel sécuritaire et efficace de nos activités liées aux passagers menant au début de la reprise des suites de la pandémie. Dans les faits, cela s'est bel et bien passé et a même dépassé nos espérances. Bien qu'il y ait certainement eu des obstacles à enjamber en cours de route, j'ai été impressionnée par l'engagement de nos partenaires et de notre équipe à prendre les meilleures décisions possible pour aider nos passagers à tous les niveaux.

Notre équipe a réussi à gérer les exigences évolutives relatives aux voyages et de la santé publique, comme le retrait graduel des obligations de porter le masque ainsi que de se faire tester et vacciner. Cela n'a pas été facile, mais je suis fière de la façon dont nous avons collaboré avec nos partenaires pour donner aux passagers un sentiment de bien-être et de confiance tout au long de leur parcours.

Dans les bons comme dans les mauvais moments, soutenir les gens et la communauté est demeuré une priorité absolue.

On a effectué un travail considérable pour évaluer les engagements et les réalisations de l'AAIH comme organisation, l'équipe de direction et conseil d'administration en matière de diversité, d'équité et d'inclusion. Nous travaillons activement à tracer une meilleure voie vers l'avenir qui crée un milieu inclusif, accueillant et sûr pour tout le monde.

L'aéroport est situé sur les terres ancestrales et non cédées du peuple micmac et il est donc de notre devoir de rendre hommage aux gardiens de ces terres qui étaient ici plusieurs générations avant nous. En tant qu'importante passerelle d'entrée pour la région, notre aéroport en est souvent la première impression que les visiteurs et les voyageurs en auront. Nous désirons nous assurer que cette impression reflète les communautés diversifiées que nous servons.

Que vous considériez la Nouvelle-Écosse comme votre maison, que vous visitiez la province pour la première fois, soyez un nouvel immigrant que vous soyez ici par affaires ou soyez seulement de passage, j'espère sincèrement que vous vous sentiez que vous êtes les bienvenus à Halifax Stanfield.

L'expérience unique et le sentiment d'appartenance que nous nous efforçons de créer à l'aéroport rendent hommage à la convivialité et au dynamisme de nos communautés locales. La pandémie nous a rappelé à tous l'importance d'acheter local, car nos petites entreprises ont été certainement les plus affectées, mais aussi les premières à se relever les manches et à aider leurs voisins. Grâce à nos concessions et aux produits locaux offerts dans nos magasins, nous offrons aux voyageurs un aperçu de la Nouvelle-Écosse qu'ils peuvent emporter à la maison.

Une autre priorité importante de notre plan stratégique est la durabilité. À l'échelle locale comme à l'échelle mondiale, le secteur de l'aviation prend activement des mesures pour réduire son incidence sur l'environnement. En 2022, l'AAIH a établi un nouveau cadre de durabilité et a créé un plan de gestion du carbone pour nous guider vers l'atteinte de notre objectif de la réduction des émissions qui est la carboneutralité d'ici 2050. Nous reconnaissons

la responsabilité que nous avons sur le plan individuel et en tant que société d'investir dans notre avenir et nous nous engageons à agir aujourd'hui pour demain.

Ici, à Halifax Stanfield, notre avantage concurrentiel découle de notre emplacement attrayant sur la côte est, de notre capacité de permettre aux passagers de voyager facilement grâce à nos installations pour les correspondances internationales et de nos services porte-à-porte. Cependant, ce qui nous différencie vraiment ce sont nos gens.

J'aimerais remercier l'équipe dévouée et tenace de l'AAIH sans laquelle aucune de nos réalisations de la dernière année n'aurait été possible. Votre engagement à l'égard de l'excellence est inspirant et est la marque de l'expérience inclusive et bienveillante d'Halifax Stanfield que nous nous efforçons d'offrir aux voyageurs chaque jour.

Un merci spécial à Rob Batherson dont le mandat de neuf ans à notre conseil d'administration s'est terminé en juillet 2022. Nommé par la municipalité régionale de Halifax et ayant beaucoup d'expérience en communications et en relations avec le gouvernement, M. Batherson a apporté des contributions judicieuses durant son mandat au Conseil à titre d'administrateur et de président du comité de la gouvernance.

J'aimerais également remercier le président du conseil d'administration Stephen Dempsey pour son leadership, ses conseils et son soutien personnel alors qu'il termine sa 12e année de service à notre Conseil. M. Dempsey est devenu président du conseil d'administration au plus fort de la pandémie, et je ne peux vraiment pas imaginer relever les défis auxquels nous avons fait face sans son leadership avisé et sa confiance inébranlable en l'ensemble de notre équipe.

J'envisage 2023 avec un immense sentiment d'optimisme, tant pour le secteur de l'aviation dans son ensemble que pour notre aéroport en particulier, nourri par notre vision, notre ténacité et notre formidable équipe. Malgré les défis mondiaux qui prévalent, à Halifax Stanfield nous sommes bien positionnés pour une croissance continue.



Défendre les gens et la communauté



Loretta Gould

Artiste

Créer un aéroport plus inclusif et plus équitable, renforcer nos liens autochtones, et investir dans des partenariats communautaires et des possibilités dans la collectivité qui reflètent nos valeurs organisationnelles sont des priorités importantes d'Halifax Stanfield. Nous avons continué de les faire progresser en 2022.

Dans le cadre du mois de l'histoire des Micmacs, une collection permanente de vingt-quatre tableaux créés par l'artiste micmaque locale Loretta Gould a été installée sur des fenêtres dans la zone d'enregistrement de l'aéroport en octobre. Grâce à la Friends United Initiative, dont Loretta Gould est membre, il a été possible de reproduire et d'afficher ces images sous forme numérique. Vous trouverez de plus amples renseignements sur la Friends United Initiative à www.friends-united.ca. Fondée par Rolf Bouman, la Friends United Initiative a pour but d'aider les artistes autochtones dans leurs initiatives spirituelles et entrepreneuriales. « Nous sommes très fiers de notre amie Loretta et de toute sa famille, car ils sont de véritables ambassadeurs spirituels et culturels des communautés autochtones et du Canada », a indiqué M. Bouman.

Ces magnifiques tableaux, qui illustrent la culture et les traditions micmaques, s'ajoutent à la peinture murale de papillons en trois dimensions de l'artiste micmac renommée mondiale Alan Syliboy, située dans le hall principal, et à l'œuvre « Identities » de l'artiste Arjun Lal, située au bas des escaliers roulants avant la zone de récupération des bagages domestique, qui s'inspire de l'individualité des personnes dans la culture canadienne.





La collection Gould rappellera à tous ceux qui entrent à Halifax Stanfield que nous sommes en Mi'kma'ki, la terre ancestrale et non cédée du peuple micmac. Elle met également en valeur des talents exceptionnels de la province et contribue à créer un sentiment d'appartenance immédiat et unique.



Kwasi Brefo, AAIH

« Des gens de partout dans le monde font de la Nouvelle-Écosse leur patrie. Dès qu'ils descendent de l'avion, nous voulons qu'ils se reconnaissent dans les communautés diversifiées représentées dans notre aéroport », explique Kwasi Brefo, gestionnaire de projet, service de la planification et des infrastructures à l'AAIH. « Les œuvres de Mme Gould font partie des nombreux efforts que nous déployons pour créer un espace accueillant qui célèbre la richesse de notre histoire collective et notre culture dynamique ».

Artiste autodidacte, Mme Gould a grandi dans la première nation Waycobah, au Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse, et exprime ses sentiments spirituels sur la toile.

« L'art a toujours fait partie de ma vie. Quand j'étais plus jeune, je voulais devenir créatrice de mode », a affirmé Mme Gould, s'exprimant sur la façon dont elle est devenue artiste. « J'ai commencé avec la confection de courtépintes, mais ensuite, j'ai plutôt été attirée par la peinture que Friends United Art Gallery. Cela fait 10 ans et les œuvres que vous voyez à l'aéroport ont été créées au fil du temps depuis. »

Pour Mme Gould, l'exposition de ses œuvres à l'aéroport est une occasion de faire connaître la culture des Micmacs, de partager leurs histoires et leur mode de vie. Elle dit qu'il s'agit

d'une expérience passionnante, mais aussi bouleversante. « Tous les tableaux ont une signification; ils représentent des moments de ma vie et des expériences que j'ai vécues, tant joyeuses que tristes. Je veux que les gens ressentent ce que j'ai ressenti en les peignant, et pour cela, je dois aussi exposer une petite partie de mon âme. »

Le matériel semi-transparent utilisé pour exposer les œuvres d'art permet aux rayons du soleil de passer à travers d'elles, et l'après-midi, elles créent des réflexions colorées dans la zone consacrée aux enregistrements.

Le talent naturel et la passion de Mme Gould pour la transmission de la culture micmaque par son art sont également perceptibles alors qu'elle parle de son parcours et de quelques-unes de ses œuvres préférées. « J'ai peint plus de 500 œuvres uniques à date; l'œuvre que je préfère est Seal Hunter, car c'est à ce moment-là que j'ai commencé à mélanger davantage les couleurs. Une autre œuvre que j'affectionne particulièrement est Montanna's Friend Bear, qui est née d'une histoire que ma fille m'a racontée un soir avant de dormir. Je me sens réellement privilégiée de pouvoir partager ma passion pour l'art avec ma fille. Elle a choisi les couleurs de l'ours et j'ai peint la robe en violet parce que c'est sa couleur préférée. Il n'y a rien de plus important que la famille. »

« J'ai dû travailler très fort pour arriver où je suis aujourd'hui, mais j'espère que mon histoire pourra inspirer d'autres personnes. Les rêves peuvent devenir réalité, il ne faut jamais abandonner devenir une réalité. »

- Loretta Gould



L'AAIH s'est engagée sur la voie de la réconciliation et prend des mesures pour être une meilleure alliée pour les communautés et les partenaires autochtones. « L'aéroport est situé sur les terres ancestrales et non cédées du peuple micmac, nous rendons donc hommage aux gardiens de ces terres qui étaient ici plusieurs générations avant nous », déclare Joyce Carter, présidente et directrice générale de l'AAIH.

L'AAIH continuera à présenter l'art, l'histoire et la culture micmacs à l'aéroport dans le cadre d'une collaboration continue avec les Jeux autochtones de l'Amérique du Nord 2023, des membres de la communauté micmaque et d'autres partenaires.

Faits marquants de 2022

Fort engagement des employés : 87 % des employés de l'AAIH sont d'accord ou tout à fait d'accord pour dire qu'ils sont au courant de la façon dont leur travail contribue à la stratégie et aux objectifs de l'entreprise (Source : Sondage sur la mobilisation des employés de l'AAIH de 2022).

Progrès en matière d'équité et d'inclusion : Les employés de l'AAIH ont attribué à l'organisation une note plus élevée en 2022 (4,1/5) qu'en 2021 (3,9/5) à la question suivante sur l'équité, la diversité et l'inclusion : L'AAIH s'engage à assurer l'équité, la diversité et l'inclusion. (Source : Sondage sur la mobilisation des employés de l'AAIH de 2022).

31 séances réalisées avec des intervenants, dont plusieurs avec des groupes revendiquant l'équité, afin de renforcer ses liens avec la collectivité.

Accueilli 4 vols nolisés de réfugiés ukrainiens et afghans ainsi que 1 400 réfugiés en partenariat avec des organismes gouvernementaux et de soutien communautaire.

En partenariat avec les Jeux autochtones de l'Amérique du Nord 2023 et Canoe '22, un canot traditionnel micmac en écorce de bouleau a été installé à Halifax Stanfield à l'occasion de la Journée nationale des peuples autochtones.

Le programme Connections ERP de l'AAIH a été mené à bien. Nouveaux modules Oracle déployés en 2022 comprenaient Time & Labour, Expense & Credit Card Management, et Talent Management, Learning & Onboarding.



Renforcer notre fondation



Chris de Man
Directeur, services aériens

La résurgence de la pandémie avec le variant Omicron a eu une grande impacte sur la demande de vols au début de l'année. Heureusement, le nombre de cas a rapidement baissé au printemps et cela a entraîné l'assouplissement des restrictions liées à la pandémie sur les déplacements.

Le mois de juin a marqué un tournant à Halifax Stanfield, avec le lancement de la saison estivale et la reprise des services européens et américains. Au cours de l'année, Halifax Stanfield a observé une énorme hausse de la demande pour les voyages et a terminé l'année en ayant servi 3 107 425 passagers. L'activité relative aux passagers y ayant augmenté de 189 % par rapport à l'année précédente, Halifax Stanfield a été le deuxième aéroport de classe 1 du Canada à connaître la reprise la plus rapide et a été le sixième aéroport le plus achalandé au pays en 2022.

« La reprise rapide des activités et des vols à l'été 2022 a entraîné une croissance importante des voyageurs utilisant Halifax Stanfield comme leur passerelle du Canada atlantique », a mentionné Chris de Man, directeur, services aériens à l'AAIH. « Beaucoup de planification ont permis de préparer Halifax Stanfield ainsi que nos compagnies aériennes partenaires et autres partenaires de l'aéroport à accueillir à nouveau des passagers à notre aéroport. »

Pour répondre aux demandes des passagers, Halifax Stanfield et ses compagnies aériennes partenaires sont passés de quatre itinéraires aériens pour passager à 39 au cours de l'année,

procédant au lancement ou à la reprise de plus d'une dizaine d'itinéraires aériens domestique, américains et internationaux en une seule semaine. Deux nouvelles compagnies aériennes, Lynx Air et Eurowings Discover, ont commencé à offrir davantage de correspondances vers des destinations intérieures et européennes, et deux toutes nouvelles destinations en partance d'Halifax, soit Windsor, en Ontario, et Washington, dans le District de Columbia, ont été ajoutées sur la carte d'itinéraires de l'aéroport, en plus du retour bienvenu du service d'Air Canada vers l'aéroport Heathrow à Londres, qui a été suspendu avant la pandémie.

« Nos excellentes périodes estivale et automnale ont été dynamisées par la longue liste de nouveaux itinéraires et d'anciens qui reprennent du service vers des destinations intérieures ainsi que par la reprise des vols internationaux et vers les États-Unis, ce qui a entraîné une meilleure année que prévu », a indiqué Marie Manning, vice-présidente, Développement de l'entreprise, et directrice commerciale à l'AAIH. « Ce dynamisme a été rendu possible grâce à la formidable collaboration avec nos nombreux partenaires sectoriels et compagnies aériennes partenaires, concessions et autres intervenants. Nous sommes reconnaissants envers toutes les personnes qui ont contribué à accompagner nos passagers et partenaires durant cette relance. »

L'équipe du développement du service aérien de l'AAIH continue de travailler de près avec des compagnies aériennes desservant actuellement l'aéroport ou pressenties pour le faire pour augmenter les liens entre la Nouvelle-Écosse et



Ci-dessus : Shelly Young retrouve sa famille à Halifax Stanfield

le reste du monde. À titre de passerelle d'entrée vers le Canada atlantique et d'aéroport central pour les passagers et le fret, Halifax Stanfield était relié à 46 destinations à la fin de l'année.

L'importance des liaisons et le rôle essentiel que l'aéroport joue en aidant des personnes, des entreprises et des collectivités à établir, à entretenir et à faire croître des relations permettent de réaliser une croissance dans de nouveaux marchés et de renforcer la position d'Halifax comme destination de choix.

Pour des voyageurs comme Shelly Young, qui a été en vedette dans la campagne « Retrouvons-nous » de 2022 d'Halifax Stanfield, la pandémie l'empêchait de visiter ses proches, une chose à laquelle elle était impatiente de remédier. « Je n'ai pas pu retourner à la maison pendant la pandémie. Ma famille m'a manqué. Le plus jeune de mes petits-fils est né durant la pandémie et je n'ai pas pu être présente, ce qui a été déchirant. Maintenant que les choses reviennent à la normale, je retourne à Halifax en avion. »

L'équipe d'Halifax Stanfield a travaillé très fort pour relever ses services en 2022 et inspirer confiance aux consommateurs et aux entreprises grâce à des opérations aéroportuaires sans faille. Des investissements ciblés dans le renouvellement des actifs et des infrastructures ont été effectués pour améliorer continuellement les opérations sûres et sécuritaires de l'aéroport.

En 2022, la construction d'une nouvelle voie de circulation au bout de la piste 14 a commencé. Cette nouvelle voie de circulation rehaussera l'efficacité de l'aéroport ainsi que la sécurité et réduira les émissions de carbone.

À l'intérieur de l'aéroport, des concessions comme Liquid Assets permettent aux voyageurs de rapporter des produits locaux de la Nouvelle-Écosse à la maison afin d'en profiter et de les



partager, et la terrasse d'observation à l'étage permet aux familles de maintenir un lien jusqu'au dernier moment, laissant les proches saluer de la main les avions qui décollent.

Voyageant souvent, Shelly Young croit que ce sont les petites attentions qui font vraiment Halifax Stanfield un endroit si accueillant et réconfortant. « J'aime les chaises berçantes et le personnel est tout simplement fantastique. Il est très chaleureux et bienveillant.

« L'aéroport Halifax Stanfield est rempli d'amour. Grâce à lui, nous pouvons être tous ensemble. »

- Shelly Young

Faits marquants de 2022

30+ employeurs et 120 candidats ont participé au salon de l'emploi de l'aéroport, et certains d'entre eux ont été embauchés sur place.

Selon le sondage sur la réputation mené par Léger en 2022, Halifax Stanfield a été reconnu comme **le deuxième aéroport le plus reconnaissant au Canada**.

Halifax Stanfield était lié à **46 destinations** pour les passagers et le fret en 2022.

Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a reconnu la valeur et l'importance des services aériens pour la province et la région en ajoutant **13 millions \$ au fonds pour l'accès aérien** géré par l'AAIH.

Le volume de passagers ciblé a été dépassé, accueillant **3 107 425 passagers** en 2022.

La construction d'une nouvelle voie de circulation au bout de la piste 14 a commencé. Cette nouvelle voie de circulation améliorera l'efficacité de l'aéroport, renforcera sa sécurité et réduira les émissions de carbone.

Services pour les passagers prévus

Halifax Stanfield, comme de nombreux aéroports dans le monde, a continué de subir les répercussions de la résurgence de la pandémie et du variant Omicron au début de l'année. Les services aériens offerts et leur fréquence ont été affectés à un seuil de seulement quatre itinéraires. La reprise du printemps a été l'objet du rétablissement de nombreux services domestique, internationaux et vers les États-Unis qui avaient été suspendus, portant le nombre total d'itinéraires pour passager à 39 pour l'année. En 2022, nous avons également accueilli deux nouvelles compagnies aériennes : Lynx Air et Eurowings Discover.

Vous trouverez ci-dessous un aperçu de toutes les destinations desservies ainsi que de tous les transporteurs aériens, tant de passagers que de fret, en activité en 2022.

Transporteurs aériens affrétés et prévus	Transporteurs de fret	Destinations domestique	Destinations américaines (transfrontalières)
Air Canada	Air Canada Cargo	Calgary, Alb.	Boston, Massachusetts
Air Canada Jazz	Air Saint-Pierre	Deer Lake, T.-N.-L.	New York - Newark
Air Canada Rouge	ASL Airlines Belgium	Edmonton, Alb.	Orlando, Florida
Air Saint-Pierre	Atlas Air	Gander, T.-N.-L.	Orlando-Sanford, Florida
Air Transat	Cargojet	Goose Bay, T.-N.-L.	Philadelphia, Pennsylvania
American Airlines	Condor Flugdienst	Hamilton, Ont.	Tampa, Florida
Condor Flugdienst	Eurowings Discover	Kitchener-Waterloo, Ont.	Washington-Reagan, Virginia
Eurowings Discover	EVAS	Moncton, N.-B.	
Flair Airlines	FedEX	Montréal-Trudeau, Qc	Destinations internationales
Lynx	Kalitta Air Cargo	Ottawa, Ont.	Cancún, Mexique
PAL Airlines	Korean Air Cargo	St. John's, T.-N.-L.	Cayo Coco, Cuba
Porter Airlines	WestJet	Sydney, N.-É.	Dublin, Irlande
Sunwing Airlines		Toronto-Billy Bishop, Ont.	Francfort, Allemagne
Swoop		Toronto-Pearson, Ont.	Glasgow, Écosse
WestJet		Vancouver, C.-B.	Holguin, Cuba
WestJet Encore		Windsor, Ont.	London-Gatwick, Royaume-Uni
		Winnipeg, Man.	London-Heathrow, Royaume-Uni
			Montego Bay, Jamaïque
			Paris, France
			Puerto Plata, République dominicaine
			Punta Cana, République dominicaine
			Santa Clara, Cuba
			Saint-Pierre, Saint-Pierre-et-Miquelon
			Varadero, Cuba





Établir un nouveau territoire



Craig Paul
Directeur, technologie et innovation

Halifax Stanfield a toujours été reconnu pour ses efforts novateurs visant à créer une expérience parfaite pour les voyageurs. De bonnes données permettent de prendre de bonnes décisions qui, à leur tour, entraînent une utilisation plus durable des ressources, une sécurité rehaussée et une meilleure expérience pour les voyageurs.

Dans le cadre de l'engagement de l'AAIH d'explorer de nouvelles activités commerciales durables, l'aéroport s'est associé à Assaia International AG, une société de logiciels pour le secteur de l'aviation, pour déployer sa solution Turnaround Control. La hausse soudaine des déplacements lors de l'assouplissement des restrictions liées à la COVID-19 a fait en sorte qu'il soit encore plus impératif que les délais d'immobilisation au sol des aéronefs soient plus efficaces.

« Nous sommes toujours à la recherche de moyens pour tirer parti de la technologie afin d'améliorer nos services et nos opérations, et d'utiliser au mieux les installations dont nous disposons », affirme Craig Paul, directeur, technologie et innovation à l'AAIH. « Pour nous, l'objectif est d'être les plus efficaces possible pour améliorer l'expérience des passagers et soutenir la modernisation des opérations des compagnies aériennes. Des délais d'immobilisation plus courts permettraient d'accueillir davantage d'aéronefs. Cela signifie également que nous pourrions introduire de nouveaux itinéraires pour mieux répondre aux demandes des clients et reporter des investissements importants dans de nouvelles infrastructures. »





« Nous cherchons toujours des façons de tirer profit de la technologie pour améliorer notre service et nos opérations, ainsi que d'utiliser au mieux les installations dont nous disposons »

- Craig Paul

La plateforme tire profit de l'intelligence artificielle, recueillant et analysant des données à partir des postes de stationnement d'aéronef et de la zone de dégivrage de l'aéroport, du ravitaillement aux délais pour le traitement des bagages et le service alimentaire. Combinées aux données pertinentes sur la planification des vols et le climat, l'analyse permettra de maximiser l'utilisation des actifs et de réaliser une efficacité opérationnelle. Par exemple, pour réduire la congestion dans la zone de dégivrage, le système permet de s'assurer que les pilotes reçoivent l'autorisation de quitter le poste de stationnement que lorsque la capacité de traitement est suffisante.

En surveillant les opérations en temps réel et en mettant en lumière les domaines nécessitant des améliorations, la technologie fournit de précieuses données pour prédire la ponctualité et trouver des possibilités d'accroître l'efficacité. Au fur et à mesure que le projet progresse, l'AAIH prévoit d'élargir son offre de services et la portée des renseignements que le système donne à ses partenaires pour mieux les appuyer et aider à optimiser leurs opérations.

« Ce qui est bien avec ce projet est la possibilité que l'aéroport et ses compagnies aériennes partenaires collaborent et se transmettent des données sur les opérations. Cette technologie permet non seulement de diminuer les délais d'immobilisation, ce qui profitera aux passagers qui pourront ainsi arriver plus rapidement à leur destination, mais aussi de chercher une façon dont nous pouvons collaborer à l'amélioration de nos opérations et offrir une plus grande visibilité à nos compagnies aériennes partenaires », explique Craig Paul.

Le lancement de ce projet, combiné à l'introduction d'un nouveau processus de traitement des passagers plus efficace, a renforcé l'avantage concurrentiel d'Halifax Stanfield auprès des compagnies aériennes et des voyageurs.

L'augmentation de la capacité de fret à l'aéroport favorise également une croissance économique régionale. En 2022, l'AAIH a ouvert officiellement son nouveau parc logistique de fret aérien (PLFA) Halifax Stanfield, les plus grandes installations de traitement de fret au Canada atlantique.

Le PLFA comprend un nouveau bâtiment avec un espace d'entreposage sous froid, des installations de traitement du fret et des bureaux. Le bâtiment est entièrement loué à deux locataires : Cargojet et First Catch Fisheries. Cinq nouvelles aires de stationnement pour les avions de fret ont également été construites le long de l'édifice.

Cette expansion vient s'ajouter aux capacités existantes de traitement du fret offertes à Halifax Stanfield, ce qui permettra d'avantage d'entreprises commerciales et logistiques du Canada atlantique de bénéficier des possibilités du fret aérien mondial.

Bien que la pandémie ait créé une grande incertitude dans le secteur de l'aviation, elle a mis en évidence l'importance du fret aérien pour les chaînes d'approvisionnement mondiales.



« 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 », a souligné Joyce Carter, présidente et directrice générale de l'AAIH. « Alors que nous envisageons la reprise, le fret aérien reste prometteur pour la croissance et les possibilités futures. »

En 2022, Halifax Stanfield a traité 36 979 tonnes métriques de fret, une augmentation de 6,4 % par rapport à 2021. La valeur des exportations en 2022 était de 540 millions \$ CA, une hausse de 8,9 % par rapport à l'année précédente et la deuxième plus importante à ce jour. Au cours de l'année, 11 transporteurs ont transporté du fret aérien, et les fruits de mer néo-écossais, particulièrement le homard vivant, ont continué d'être le principal produit exporté.

Faits marquants de 2022

On a effectué la conception détaillée et la planification de l'agrandissement des installations pour les correspondances internationales.

70 % des concessions de l'aéroport étaient ouvertes à la fin de l'année, y compris trois nouveaux concepts.

36 979 tonnes métriques de fret ont été traitées, ce qui constitue la deuxième année la plus profitable jamais enregistrée.

Le Parc logistique de fret aérien Halifax Stanfield a officiellement ouvert en août, comprenant un nouveau bâtiment et cinq nouvelles aires de stationnement pour les avions-cargos. Les nouvelles installations font plus que doubler les précédentes capacités d'entreposage sous froid et les aires de stationnement pour les gros aéronefs.

Air Canada Cargo a lancé de nouveaux services spécialisés de transport de fret vers l'Europe.



Perfectionner l'expérience Stanfield



Melissa Nguyen

Coordinatrice des affaires du terminal
et l'expérience aéroportuaire

Joie, serviabilité, courtoisie, attention et amabilité sont les valeurs d'Halifax Stanfield.

Peu de gens représentent mieux ces valeurs que les bénévoles de l'accueil de l'équipe tartan, un groupe de bénévoles dévoués qui cherchent toujours de nouvelles façons d'améliorer l'expérience des passagers. Que ce soit en accueillant les voyageurs ou en les aidant à trouver des toilettes, un restaurant ou leur passerelle, ils fournissent un service essentiel.

« Cela fait plus de 20 ans que l'équipe tartan accueille les visiteurs à Halifax Stanfield, nous avons donc ressenti leur absence durant la pandémie », affirme Melissa Nguyen, Coordinatrice des affaires du terminal et l'expérience aéroportuaire à l'AAIH.

« L'équipe tartan est reconnue dans le monde entier pour l'aide chaleureuse et précieuse qu'elle apporte, et nous sommes très heureux qu'elle soit de retour à l'aéroport. »

- Melissa Nguyen





On demande aux bénévoles d'effectuer un quart de quatre heures de travail par semaine. Comme il y a trois quarts de travail par jour et jusqu'à quatre bénévoles par quart, le programme nécessite un soutien important de la collectivité.

« Avant la pandémie, nous avions la chance d'avoir une centaine de bénévoles et depuis la reprise du programme en 2022, environ la moitié d'entre eux, soit une cinquantaine, sont revenus », explique Mme Nguyen. « Notre principale priorité était et est toujours d'assurer la sécurité de nos bénévoles et de veiller à ce qu'ils disposent du matériel et des outils nécessaires pour accueillir les passagers. »

Pour relancer le programme de bénévolat dans des conditions sécuritaires, on a installé des parois en plexiglas autour des kiosques d'accueil et l'on a fourni aux bénévoles un équipement de protection individuelle (EPI), notamment des masques et des gants, ainsi qu'une formation d'appoint sur la meilleure façon d'aider les voyageurs.

« Après la levée des restrictions liées à la pandémie, nous avons constaté que le niveau de stress des voyageurs s'est accru. Pour beaucoup de gens, c'était la première fois qu'ils prenaient l'avion depuis longtemps, c'est pourquoi l'aide supplémentaire apportée par l'équipe tartan était essentielle », souligne Mme Nguyen.

Lorsqu'on demande à Jerry Jackson les raisons pour lesquelles il fait du bénévolat, il répond : « Il est tellement gratifiant d'aider les gens. Ce ne sont pas tous les voyageurs de l'aéroport qui sont en vacances. Certaines personnes voyagent pour assister à des funérailles ou quelqu'un proche est malade. On rencontre des gens qui vivent des situations difficiles et le simple fait de pouvoir leur parler et les aider peut améliorer les choses. »

Même si, pour diverses raisons, ce ne sont pas tous les bénévoles qui ont choisi de revenir lorsque les restrictions liées à la pandémie ont été levées, M. Jackson n'était pas du tout inquiet. « Je n'ai jamais hésité à revenir, car toute l'équipe de l'AAIH est absolument formidable, c'est sans aucun doute la meilleure expérience de bénévolat que j'ai vécue et la plus positive. Je savais que l'équipe de l'aéroport ferait tout son possible pour assurer notre sécurité et veiller sur nous. »

Gina Sanford est bénévole à l'AAIH depuis le début du programme en 2000. « J'ai toujours été intéressée par les voyages et je suis une personne sociable. Lorsque j'ai vu une publicité sur le programme à la télévision, ce dernier m'a intriguée. Cela fait plus de 20 ans que je viens à l'aéroport et chaque jour est différent. »

« Ce n'est pas quelque chose que tout le monde peut faire. Il faut faire preuve de beaucoup de patience, mais la plupart du temps, j'ai de très bonnes interactions avec les gens », ajoute Mme Sanford. « Je me souviens d'un jour où une famille est venue dans la zone des arrivées et où la petite fille pleurait parce qu'elle avait oublié sa poupée à la passerelle et qu'elle ne pouvait pas retourner la chercher. J'ai pu repasser la sécurité et récupérer sa poupée. L'expression sur son visage m'a fait me sentir vraiment utile. »

Les priorités d'Halifax Stanfield sont d'assurer l'excellence du service à la clientèle auprès de tous les partenaires de l'aéroport et de créer un sentiment d'appartenance qui reflète les collectivités que nous servons. Les saveurs et les produits locaux font partie de nombreux aspects de l'aéroport, notamment dans un certain nombre de restaurants et de boutiques. À la fin de 2022, 70 pour cent des concessions de Halifax Stanfield étaient opérationnelles comparativement à 2019. Les nouveaux



restaurants The Fine Company Gastropub, La Cocina Mexicana, La Cocina Mexicana Patio, et Connected Coffee (dans la zone des arrivées) cherchent tous à créer une expérience unique et mémorable et utilisent des produits locaux de qualité.

En 2022, une autre priorité a été d'améliorer l'accessibilité pour tous. L'AAIH a lancé un nouveau site web sur lequel il est plus facile de naviguer, et dont le contenu et les éléments graphiques ont été améliorés. Il est aussi plus accessible et le contenu et les éléments de conception sont bilingues à parts égales. Un nouveau système de radiomessagerie a été installé au débarcadère pour permettre aux

personnes handicapées de demander de l'aide. Les tableaux d'affichage d'information sur les vols et les écrans des passerelles ont été reconfigurés pour afficher visuellement le texte de toutes les annonces sonores de l'aéroport, en anglais et en français.

Pour aider les passagers à se détendre, l'AAIH a également accueilli deux chiens utilisés à des fins thérapeutiques d'Ambulance Saint-Jean, accompagnés de leurs maîtres. Depuis le lancement du programme en 2015, il a donné le sourire, réduit le stress et apporté du réconfort à des milliers de passagers, d'employés et de visiteurs.

Faits marquants de 2022

Le nouveau site web d'Halifax Stanfield a été lancé afin d'améliorer l'expérience utilisateur et l'accessibilité globales.

Une formation virtuelle sur le service à la clientèle, à la mode Stanfield, a été mise au point et lancée.

L'accréditation pour l'expérience client de niveau 1 du Conseil international des aéroports (ACI) a été renouvelée.

Plusieurs événements culturels et jalons ont été soulignés à l'aéroport et par divers moyens de communication, notamment : le nouvel an lunaire, le Mois du patrimoine africain de la Nouvelle-Écosse, la journée internationale des femmes, la Journée nationale des peuples autochtones, la fierté à Halifax, la Journée nationale de la vérité et de la réconciliation et le mois de l'histoire des Micmacs.

4 nouvelles concessions ont ouvert leurs portes : The Fine Company Gastropub, Connected Coffee (deuxième emplacement avant la zone de contrôle et étage de départ de sécurité), La Cocina Mexicana et sa version patio.



Assurer un avenir durable



Michael Eakins

Gestionnaire de l'infrastructure côté piste et côté ville

Halifax Stanfield s'est engagé à devenir un chef file actif dans la promotion de pratiques de durabilité sociale, financière et environnementale. Pour atteindre cet objectif, l'AAIH intègre des mesures de durabilité dans tous les aspects de la gestion et des activités de l'aéroport.

À ce jour, l'AAIH a réalisé d'importants progrès dans l'avancement de ses initiatives de durabilité et poursuit son travail afin de faire une meilleure promotion de ses réalisations actuelles et futures dans les collectivités qu'elle sert et auprès de ses partenaires sectoriels.

En 2022, l'AAIH a renouvelé son accréditation de niveau 2 du programme *Airport Carbon Accreditation* du Conseil international des aéroports. Ce niveau d'accréditation guide les aéroports alors qu'ils élaborent leur propre plan de gestion du carbone, mesurant les progrès réalisés pour réduire leur empreinte carbone, fournissant des preuves de procédures de gestion du carbone efficaces et démontrant qu'une réduction de l'empreinte carbone est survenue. En 2022, l'AAIH prévoit d'obtenir l'accréditation de niveau 3 de l'*Airport Carbon Accreditation*, ce qui nécessite de faire appel à de tierces parties à l'aéroport et gravitant près de celui-ci pour qu'elles réduisent leurs émissions de carbone.

L'empreinte carbone du secteur mondial de l'aviation est considérable. À l'AAIH, nous agissons aujourd'hui pour demain. Pour réduire son incidence sur l'environnement et réduire ses émissions de carbone afin d'atteindre un objectif sectoriel de carboneutralité d'ici 2050, l'AAIH a élaboré un plan de gestion du carbone, dont la mise en œuvre commencera en 2022. Cela comprend des plans pour réduire la consommation d'électricité dans l'aérogare, une transition vers des véhicules électriques





et l'installation de stations de charge afin de mieux répondre aux besoins des employés, des passagers et des partenaires de l'aéroport. Par exemple, une économie d'énergie de 21 pourcent a été réalisée dans l'aérogare en 2022 comparativement à 2019. Ces résultats sont attribuables à diverses initiatives écoénergétiques et de réduction des coûts, y compris l'installation d'une nouvelle unité de refroidissement plus écoénergétique, le remplacement de plus de 2 000 ampoules classiques par une technologie à DEL et la fermeture temporaire de l'équipement inutilisé au cours de la première partie de l'année, lorsque le nombre de passagers était faible. En collaboration avec un large éventail de partenaires du secteur de l'aviation, l'AAIH est un membre fondateur du (Canadian Council for Sustainable Aviation Fuels) et a pour objectif de faciliter la production et l'approvisionnement de carburant d'aviation durable, abordable, à faibles émissions de carbone et fabriqué au Canada.

Comme toutes les entreprises et collectivités, Halifax Stanfield et les communautés qu'il sert sont vulnérables aux répercussions du changement climatique.

Pour réduire la vulnérabilité d'Halifax Stanfield par rapport à de futurs événements liés au changement climatique et assurer une résilience opérationnelle, une étude d'un an sur les infrastructures pluviales de l'aéroport a été menée en 2022. Cette étude est la première de nombreuses mesures que l'AAIH prendra au cours des prochaines années pour se protéger contre des événements météorologiques plus fréquents et intenses.

« Nous savons que les méthodologies techniques traditionnelles relatives à la gestion des eaux de ruissellement environnantes sont remises en question par le changement climatique », a mentionné Michael Eakins, gestionnaire de l'infrastructure côté piste et côté ville à l'AAIH. « Nous collaborons avec nos collègues

nationaux pour répondre aux futurs besoins des infrastructures de l'aéroport. »

L'aéroport a été construit à la fin des années 1950 sur un substrat rocheux d'ardoise pyriteuse, ce qui peut créer un ruissellement acide lorsqu'il entre en contact avec de l'eau de ruissellement. Pour veiller à ce qu'il n'y ait pas d'incidence environnementale négative sur les terres et dans les cours d'eau environnants, l'aéroport recueille les eaux de ruissellement et les transfère vers ses installations sur place pour les traiter avant de les relâcher dans l'écosystème.

On a retenu les services d'un ingénieur-conseil pour examiner et évaluer tous les aspects du système actuel d'égout pluvial d'Halifax Stanfield à l'échelle de l'aérodrome. Comme l'aérodrome était pleinement opérationnel, cela a créé certaines restrictions par rapport au moment où l'étude pouvait être effectuée et à la façon de la mener.

« Bien que de toutes nos infrastructures pluviales soient encore dans leur cycle de vie, les documents sur les divers systèmes remontent à plusieurs dizaines d'années, ce qui a fait en sorte que l'équipe a dû sortir sur le terrain et effectuer une évaluation relativement exhaustive », a expliqué Michael Eakins. « En tant qu'aéroport international fonctionnant 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, nous travaillons toujours de manière diligente pour réduire au minimum les répercussions de nos travaux sur les passagers et les compagnies aériennes. Dans la mesure du possible, nous mettons en place d'autres infrastructures ou effectuons des tests durant la maintenance habituelle. »

Un autre aspect de l'étude était l'examen du débit d'eau sur l'aérodrome et dans ses alentours. Pour ce faire, l'équipe a placé des capteurs à des points clés du système d'égout pluvial pour évaluer le débit d'eau lors d'événements météorologiques. Les données recueillies tout au long de l'année ont



contribué à la création d'un modèle numérique du système d'égout pluvial de l'aéroport.

« Le modèle numérique nous permet d'anticiper l'incidence de certains événements météorologiques sur notre système d'égout pluvial », ajoute Michael Eakins. « Comme nous prévoyons de futurs événements météorologiques d'une plus grande gravité, nous pouvons utiliser le modèle pour prédire les points sensibles potentiels dans le système et nous assurer que les mises à niveau nécessaires sont effectuées au préalable ou que des stratégies d'atténuation sont mises en place. »

L'étude sur les eaux de ruissellement représente la première étape d'un programme pluriannuel qui comportera des améliorations aux installations de traitement de l'aéroport et au système de récupération des eaux de ruissellement.

« À l'AAIH, nous appliquons des principes de durabilité et des approches novatrices à tous les aspects de notre organisation, y compris aux projets d'immobilisations. Nous effectuons une conception qui permet à nos infrastructures d'être prêtes pour répondre aux besoins d'aujourd'hui et de demain. »

- Michael Eakins

« Nos priorités stratégiques orientent notre travail à Halifax Stanfield », a déclaré M. Eakins. « Comprendre la quantité et la qualité des eaux de ruissellement et les évaluer sont essentiels à une gestion environnementale responsable et à un avenir durable. »

Faits marquants de 2022

Un cadre de durabilité et un plan de gestion du carbone ont été établis en vue d'une mise en œuvre débutant en 2023.

Un nouveau plan relatif au personnel a été élaboré et adopté. Il orientera la bonne exécution du plan stratégique 2022-2026 et garantira que l'organisation est bien placée pour assurer des opérations aéroportuaires sûres et efficaces à l'avenir.

L'accréditation de niveau 2 du programme (Airport Carbon Accreditation) du Conseil international des aéroports a été renouvelée.

Membre fondateur du Conseil canadien des carburants d'aviation durables.

Des principes de construction écologique ont été intégrés à la conception des nouvelles installations pour les correspondances internationales.

Agir aujourd'hui pour demain

Rapport sur la durabilité 2022

Rapport sur la durabilité 2022

La durabilité est une grande priorité pour l'administration de l'aéroport international d'Halifax (AAIH) afin d'aider à créer un meilleur aéroport et des collectivités plus saines, maintenant et à l'avenir.

La durabilité est une grande priorité pour l'administration de l'aéroport international d'Halifax (AAIH) afin d'aider à créer un meilleur aéroport et des collectivités plus saines, maintenant et à l'avenir.

Nous collaborons avec des partenaires sectoriels, communautaires et gouvernementaux dans le cadre de notre engagement commun à créer une planète plus durable pour les générations à venir.

En gardant cela à l'esprit, nous avons effectué une évaluation de l'importance pour déterminer les priorités les plus importantes pour nos partenaires commerciaux et intervenants. Cette évaluation a pris la forme d'une série d'entrevues, d'ateliers et de sondages pour aider à classer l'importance d'un large éventail de sujets liés à la durabilité. L'information obtenue à partir de cette évaluation oriente nos plans depuis et a éclairé le présent rapport. 2022 sera l'année de référence pour notre rapport. Par conséquent, toutes les données ne seront pas disponibles au moment de la production du rapport de 2022, mais celui-ci servira d'indicateur de l'information qui sera fournie les années subséquentes.

Tout ce que nous faisons correspond à nos objectifs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) et aux objectifs de développement durable des Nations Unies, créant une voie qui assure la viabilité à long terme de notre aéroport et des collectivités mondiales que nous servons.



Résultats en matière de développement durable pour 2022

Les informations suivantes illustrent les résultats obtenus par l'AAIH en 2022 en ce qui concerne ses objectifs de développement durable, qui ont été élaborés conformément à l'évaluation de la matérialité et au plan stratégique 2022-2026 de l'AAIH. L'AAIH continuera à mesurer et à rendre compte de ces objectifs et d'autres objectifs lorsque les données seront disponibles dans les années à venir.

ENVIRONNEMENT



Gestion des déchets

35 % (250 tonnes) des déchets de l'aérogare détournés des sites d'enfouissement, y compris le carton, le papier, le recyclage (comme les articles en plastique et les cannettes en aluminium) et les matières organiques



Gestion des eaux de ruissellement

Conformité parfaite aux exigences provinciales



Gestion du carbone

Réduction de **19 %** (3115 tonnes) des émissions équivalentes de dioxyde de carbone (portée 1 et 2 du CO2e)

Objectif sur cinq ans
Réduction de plus de 30 % de CO2e comparativement à la base de 2019 de 16 470 tonnes.



Adaptation au changement climatique

Voir les pages 26 à 29 pour le récit des initiatives annuelles

SOCIAL



Diversité, équité et inclusion

13 %* des employés font partie d'un des groupes désignés dans la loi sur l'équité en matière d'emploi du gouvernement du Canada, (Autochtones, personnes handicapées et minorités raciales)

Objectif sur cinq ans
Augmentation de plus de 33 % par rapport à la référence de 2020 d'une base de 11%.



Santé et sécurité

95 % des employés considèrent que l'AAIH est un milieu de travail sécuritaire

Aucune blessure n'ayant entraîné un arrêt de travail



Investissements dans la communauté

62 % des investissements dans la communauté ont appuyé des organisations ou des initiatives axées sur la DEI



*Ces ensembles de données sont représentatifs de l'année précédente en raison de la date de publication des données.

Résultats en matière de développement durable en 2022

SOCIAL



Diversité, équité et inclusion

47 % des postes au sein de la haute direction de l'AAIH sont occupés par des femmes

13 % des employés de l'AAIH la main-d'œuvre de l'AAIH était composée à 26,5 % de femmes comparativement à une disponibilité de femmes sur le marché s'élevant à 26,9 %*

4 % des entrevues du personnel menées à l'externe pour des affichages de poste en 2022 ont été effectués auprès de candidats qualifiés qui s'identifiaient comme faisant partie d'un groupe méritant l'équité



Réputation organisationnelle

11e organisation la plus réputée au Canada atlantique

Objectif sur cinq ans
L'AAIH a été nommée parmi les trois premières organisations du Canada atlantique dans (le Atlantic Reputation Report)



Expérience à l'aéroport

Résultat cumulatif annuel de la qualité des services aéroportuaires :

84,4 %

Objectif sur cinq ans
Plus de 80 %

GOUVERNANCE



Activité liée aux passagers

3 107 425 passagers

Objectif sur cinq ans
Plus de 4,6 millions de passagers par an



Activité de fret

1 585 vols

Objectif sur cinq ans
Plus de 1 600 vols de fret par année



Rendement économique

Perte nette de **7,4** millions \$

Objectif sur cinq ans
Revenu net de 13,6 millions \$

Recettes non aéronautiques par passager de

9,09 \$

Objectif sur cinq ans
Recettes non aéronautiques par passager de plus de 7,80 \$



*Ces ensembles de données sont représentatifs de l'année précédente en raison de la date de publication des données.

Aperçu financier de 2022

En 2022, l'AAIH a fait un énorme pas vers le retour à une stabilité et à une durabilité financières. Après deux ans d'une demande réduite de voyages et de recettes limitées, 2022 a apporté une résurgence de l'activité liée aux passagers qui a généré une amélioration importante du rendement financier comparativement aux deux années précédentes.

En 2022, les recettes totales se sont élevées à 111,4 millions \$, en hausse de 131 % comparativement à 2021, car les volumes de passagers ont pratiquement triplé, passant de 1,1 million en 2021 à 3,1 millions en 2022. Cette résurgence de l'activité liée aux passagers a stimulé la croissance des recettes aéronautiques et non aéronautiques ainsi qu'une augmentation de 29,4 millions \$ des recettes tirées des frais d'amélioration aéroportuaire. Cette amélioration du rendement des recettes a permis de compenser des dépenses d'exploitation accrues et la perte du soutien gouvernemental lié à la pandémie, ce qui s'est reflété sur le rendement financier de 2021 de l'AAIH. Excluant les frais d'amélioration aéroportuaire et l'aide gouvernementale reçue en 2021, les recettes de l'AAIH se chiffraient à 67,1 millions \$, comparativement à 27,7 millions \$ en 2021, une hausse de 142 %. La restitution du volume de passagers dans l'ensemble du secteur de l'aviation canadien a surpassé les attentes en 2022, appelant les exploitants d'aéroport et leurs partenaires stratégiques à tout mettre en œuvre pour répondre aux attentes par rapport au service. L'AAIH a continué à appuyer ses concessions partenaires, les aidant à répondre à l'importante hausse de la demande et à assurer des expériences positives aux passagers.

Malgré des recettes considérablement réduites en 2020 et en 2021, la relance de l'activité en 2022 a ramené les recettes près de leurs niveaux d'avant la pandémie. Cette rapide reprise illustre la capacité de l'AAIH de tirer profit de l'activité accrue des transporteurs aériens et des volumes de passagers, qui a augmenté de 74 % en 2022 comparativement aux niveaux d'avant la pandémie. Bien que le redressement des finances et du niveau d'activité de l'AAIH ne soit pas terminé, une croissance modérée au cours des prochaines années continuera du nombre de passagers éliminera les pertes financières observées au cours de la pandémie et appuiera une stabilité financière.

Les dépenses totales pour 2022 étaient de 119,2 millions \$, une hausse par rapport aux 84,1 millions \$ en 2021. Bien que l'AAIH ait poursuivi ses efforts pour limiter la croissance des dépenses, l'augmentation des niveaux d'activité globaux a eu des effets directs sur les coûts d'exploitation généraux. Un amortissement accru, des coûts plus élevés pour le service de la dette et des investissements supplémentaires dans des programmes de relance des services aériens ont augmenté les dépenses totales en 2022 comparativement à 2021. De plus, la fin des programmes de soutien gouvernementaux en 2022 a ajouté 12,5 millions \$ en coûts additionnels comparativement à 2021, en raison de la perte de l'aide en vertu de la Subvention salariale d'urgence du Canada et de la fin du renoncement aux paiements du loyer pour le bail du terrain au gouvernement fédéral en 2022.

L'AAIH a rapporté un gain lié à son régime de retraite à prestation déterminée de 0,4 million \$ en 2022, ce qui a représenté une diminution de 0,5 million \$ par rapport à 2021.

Ensemble, les effets combinés des changements à la comptabilité relative aux recettes, aux dépenses et aux prestations de retraite déterminées sur 12 mois ont obligé l'AAIH à afficher une perte de 7,4 millions \$ en 2022, comparativement à une perte de 34,9 millions \$ en 2021.

En 2022, l'AAIH a poursuivi ses efforts d'investissement modéré de capitaux et s'est concentrée sur de nouvelles initiatives liées à ses priorités stratégiques ainsi que sur des investissements nécessaires pour

assurer le fonctionnement efficace et sécuritaire de l'aéroport. En 2022, les dépenses d'immobilisation ont totalisé 24,4 millions \$, une forte hausse par rapport aux 11,1 millions \$ rapportés en 2021, mais elles sont toujours inférieures à celles d'avant la pandémie.

En 2022, le secteur de l'aviation canadien été mis à l'épreuve de réponde à la résurgence de la demande, mais l'ensemble du secteur s'est engagé à collaborer pour répondre aux attentes des collectivités et des voyageurs, tout en revenant à un modèle d'affaire durable.

Rapport annuel 2022 de l'AAIH prévisions financières sur cinq ans

Le tableau suivant souligne le récent rendement financier de l'AAIH et les perspectives possibles pour les cinq prochaines années. Les données prévisionnelles reflètent le rythme soutenu de la reprise et de la croissance attendues au cours des cinq prochaines années.

Année	MONTANTS RÉELS			MONTANTS PRÉVUS*				
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Tous les montants sont en milliers \$								
Recettes totales**	41,347	48,212	111,412	119,821	132,324	143,539	151,366	158,353
Dépenses d'exploitation	38,992	37,233	69,028	74,915	76,984	79,178	80,993	83,871
Dépenses d'immobilisation	22,948	11,084	24,417	38,870	42,318	43,463	47,629	37,841
Loyer payable à Transports Canada	347	--	7,936	8,752	9,982	11,192	11,994	12,724

*Les montants prévus sont incertains et sujets à des changements.
**Les recettes totales comprennent les frais d'amélioration aéroportuaire nets des frais de recouvrement.

États financiers consolidés

Rapport des auditeurs indépendants

Aux administrateurs de
l'Administration de l'Aéroport international d'Halifax

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de l'Administration de l'Aéroport international d'Halifax (« l'Administration »), qui comprennent le bilan consolidé au 31 décembre 2022, 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 2022, 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 31 mars, 2023

Grant Thornton LLP

Comptables professionnels agréés

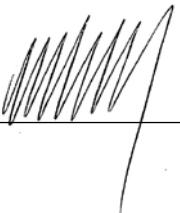
Bilans consolidés

Au 31 décembre

	2022 \$	2021 \$
[(en milliers de dollars)]		
ACTIF		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 4)	138 382	115 277
Comptes débiteurs	12 647	6 333
Stocks	1 808	1 395
Charges payées d'avance	1 796	1 481
Total de l'actif à court terme	154 633	124 486
Immobilisations nettes (notes 4 et 5)	387 765	14 968
Dépôts en fiducie (note 6)	10 185	5 572
Actif au titre des prestations constituées (note 9)	5 893	5 443
	558 476	533 141
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		
Passif à court terme		
Comptes créditeurs et charges à payer	36 495	18 708
Produits reportés et aide gouvernementale (note 4)	30 385	18 315
Total du passif à court terme	66 880	37 023
Dette à long terme (note 6)	433 105	433 060
Dépôts de garantie	1 611	1 412
Produits différés à long terme	2 593	-
Total du passif	504 189	471 495
Actif net	54 287	61 646
	558 476	533 141
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)	2022 \$	2021 \$
PRODUITS		
Redevances d'aérogare et droits perçus au titre de la sécurité des passagers	16,386	5,114
Droits de stationnement	12,822	3,691
Concessions	15,415	5,779
Redevances d'atterrissage	12,032	6,627
Produits de locations	5,230	4,753
Intérêts [note 7]	3,393	749
Divers	1,778	959
	67,056	27,672
Taxe d'amélioration de l'aéroport [note 7]	44,356	14,968
Aide gouvernementale [note 4]	-	5,572
	111,412	48,212
CHARGES		
Salaires et avantages sociaux [note 4]	24,145	17,914
Amortissement	29,700	27,808
Matériels, services et fournitures	22,551	14,551
Intérêts sur la dette à long terme [note 6 and 7]	20,493	19,011
Stimulation du services aériens et administration	12,751	3,103
Loyer foncier	7,936	-
Taxes foncières	1,665	-
	119,221	84,052
Perte nette avant gain au titre du régime de retraite	(7,809)	(35,840)
Gain au titre du régime de retraite à prestations définies [note 9]	450	928
Perte nette	(7,359)	(34,912)
Actif net à l'ouverture	61,646	96,558
Actif net à la clôture	54,287	61,646

Voir les notes afférentes aux états financiers.

État consolidé des flux de trésorerie

Exercice clos le 31 décembre

(en milliers de dollars)	2022 \$	2021 \$
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Perte nette	(7,359)	(34,912)
Ajouter les éléments sans effets sur la trésorerie :		
Amortissement	29,700	27,808
Actif au titre des prestations constituées	(450)	(928)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement liés à l'exploitation	25,631	(1,582)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'exploitation	47,522	(9,614)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
(Remboursement) retraits sur facilités de crédit, montant net	-	(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
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Dépenses en immobilisations (note 4)	(24,417)	(11,084)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	(24,417)	(11,084)
Augmentation nette de la trésorerie au cours de l'exercice	23,105	93,027
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture	115,277	22,250
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture	138,382	115,277

Voir les notes afférentes aux états financiers.

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2022

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 la pandémie de COVID-19. La demande de voyages aériens a été considérablement réduite depuis que la pandémie a été déclarée en mars 2020. Pour chacune des années 2020 et 2021, le volume de passagers AAIH était d'environ 1 million, bien en deçà des niveaux prépandémiques de plus de 4 millions. En 2022, la demande de voyages est revenue rapidement, le volume de passagers se rétablissant à 3,1 millions, soit 74 % des niveaux de 2019.

L'Administration a continué d'investir dans des protocoles améliorés 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. L'Administration a également travaillé en étroite collaboration avec les autorités sanitaires fédérales et provinciales pour mettre en œuvre des procédures de contrôle des passagers, au besoin, afin d'aider à éduquer et à aider le public voyageur.

L'impact financier de la pandémie a été important pour l'Administration au cours des

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2022

trois dernières années, mais 2022 a reflété des améliorations significatives de la performance financière ; les revenus ont augmenté de 63,2 millions de dollars par rapport à l'année précédente et n'étaient que de 3 % inférieurs aux niveaux prépandémie. Des mesures opérationnelles de réduction des dépenses ont été mises en place tout au long 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 également bénéficié de deux programmes d'aide gouvernementale mis en place par le gouvernement du Canada. Le programme de Subvention salariale d'urgence du Canada [« SSUC »] a été utilisé par l'Administration et a généré 10,5 millions de dollars d'économies de dépenses cumulées en 2020 et 2021. De plus, le loyer du bail foncier a été supprimé pendant une grande partie de 2020 et toute l'année 2021, ce qui a réduit les dépenses d'exploitation cumulées de 4,4 millions de dollars. L'Administration a également reçu un financement de 5,6 millions de dollars en 2021 du programme fédéral de fonds de soutien aux aéroports pour soutenir les opérations et a également reçu un engagement de financement pouvant atteindre 14,7 millions de dollars dans le cadre du programme fédéral d'infrastructures essentielles des aéroports pour soutenir les investissements continus essentiels dans les infrastructures. En 2022, il n'y avait aucune aide fédérale à l'appui des opérations aéroportuaires. Bien que l'impact des initiatives de réduction des coûts et du financement supplémentaire reçu ait été important, il n'a pas égalé les réductions de revenus au cours de la période de la pandémie, ce qui a entraîné des pertes financières importantes. Les pertes financières en 2022 ont été considérablement réduites par rapport

aux pertes signalées en 2020 et 2021, mais on peut s'attendre à ce que les pertes nettes se poursuivent jusqu'à ce que l'activité des passagers revienne plus près des niveaux d'avant la pandémie.

Pendant la 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 renonciations 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

Notes afférentes aux états financiers consolidés

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2022

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 n’ayant pas d’obligation publique de rendre des comptes 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 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.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2022

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût, y compris l’intérêt sur les fonds empruntés à des fins d’investissement d’immobilisations, 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 correspond à l’excédent de la valeur comptable de l’actif à long terme sur sa juste valeur.

Dette 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 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 accordées aux locataires pendant la période allant jusqu’au 31 décembre 2021. Les concessions offertes étaient équivalentes au total des paiements requis en vertu des contrats de location initiaux pour des périodes spécifiées. En 2022, il ne restait plus que deux étalements car ces concessions avaient reçu un étalement de 5 ans à compter de 2021. En 2022, l’Administration a reporté un total de 0,2 million de dollars [2021 - 0,3 million de dollars] 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

Notes afférentes aux états financiers consolidés

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2022

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 résultats 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. AIDE GOUVERNEMENTALE

La trésorerie comprend 30,0 millions de dollars [2021 - 17,5 millions de dollars] provenant des fonds restants reçus en 2018, 2020 et 2022 de la province de la Nouvelle-Écosse pour soutenir les initiatives de croissance des services aériens, dont 13 millions de dollars reçus de la province en 2022. Le financement peut être utilisé à la seule discrétion de l'AAIH pour soutenir de nouvelles opportunités de service qui répondent à des critères prédéfinis. Les fonds doivent être entièrement libérés avant le 31 décembre 2031.

Le gouvernement fédéral n'a fourni aucune contribution [2021 - 5,6 millions de dollars] du programme fédéral du Fonds de soutien aux aéroports pour aider aux opérations aéroportuaires en 2021, qui est inclus dans les revenus d'aide gouvernementale de cet exercice-là. Au cours de l'exercice, aucune contribution [2021 - 4,6 millions de dollars] n'a été appliquée aux salaires, traitements et avantages sociaux.

Au cours de l'exercice, 8,2 millions de dollars [2021 - 10,2 millions de dollars] de contributions gouvernementales ont été reçues ou à recevoir et ont été affectées aux immobilisations. Les contributions concernent le développement en capital.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2022

5. IMMOBILISATIONS

Les immobilisations comprennent ce qui suit:

		2022		2021
	Coût \$	Amortissement cumulé \$	Valeur comptable nette \$	Valeur comptable nette \$
Matériel informatique et logiciels	31,939	23,508	8,432	6,940
Améliorations locatives	615,830	267,365	348,465	333,500
Matériel, outillage, mobilier et agencements	25,083	18,900	6,183	6,766
Véhicules	24,747	15,381	9,366	5,679
Immobilisations en cours	15,319	-	15,319	40,142
	712,918	325,153	387,765	393,027

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2022

6. DETTE A LONG TERME

La dette à long terme comprend ce qui suit :

	2022 \$	2021 \$
Facilités de crédit CIBC	-	-
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	150,000
	435,000	435,000
Moins les frais de transaction, nets de l’amortissement cumulé	1,895	1,940
	433,105	433,060

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2022

Émission d’obligations

En juillet 2006, l’Administration a réalisé sa première émission d’obligations-recettes de 150,0 millions de dollars. Les obligations-recettes de série A à 5,503% de 150,0 millions de dollars, arrivent à échéance le 19 juillet 2041. En novembre 2010, l’Administration a réalisé une émission d’obligations-recettes de 135,0 millions de dollars. Les obligations-recettes de série C à 4,888% de 135,0 millions de dollars, arrivent à échéance le 15 novembre 2050. En mai 2021, l’Administration a réalisé une troisième émission d’obligations-recettes de 150,0 millions de dollars. Les obligations-recettes de série D à 3,678 % de 150,0 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 comprenaient le remboursement de la dette bancaire et le financement du 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 2022, un montant de 10,6 millions de dollars (11,3 millions de dollars en 2021) de la

facilité d’exploitation et de lettre de crédit avait été engagé, dont un montant de néant (néant en 2021) était avancé à titre d’emprunt à taux préférentiel, 2,1 millions de dollars (2,1 millions de dollars en 2021) étaient affectés aux règlements de financement du régime de retraite et 8,5 millions de dollars (9,2 millions de dollars en 2021) étaient affectés au Fonds de réserve affecté à l’exploitation et à la maintenance. Au 31 décembre 2022, un montant de néant (néant en 2021) 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 2022, 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 (10,2 millions de dollars en 2021). 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 14,7 millions de dollars (8,5 millions de dollars en 2021) seront nécessaires pour financer le fonds de réserve affecté à l’exploitation et à la maintenance en 2023. Le fonds de réserve affecté à l’exploitation et à la maintenance peut être financé par voie de trésorerie, de lettres de crédit ou du solde disponible en vertu d’une facilité de crédit engagée.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2022

7. TAXE D'AMÉLIORATION DE L'AÉROPORT

La taxe d'amélioration de l'aéroport (TAA) sert à financer le programme d'immobilisations de l'Administration et les frais de financement connexes, en plus de la dette et des excédents opérationnels. Le montant de la TAA au 31 décembre 2022 était de 35,0 \$ (35,0 \$ en 2021) et le montant intraprovincial était de 22,0 \$ (22,0 \$ en 2021), 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 :

	2022 \$	2021 \$
Produits de la TAA, montant net:		
Produits de la TAA	47,708	16,023
Frais de la perception de la TAA	(3,352)	(1,055)
	44,356	14,968
Intérêts sur les fonds excédentaires	3,393	749
Fonds reçus, montant net	47,749	15,717
Dépenses en immobilisations financées par la TAA	19,267	10,551
Intérêts débiteurs financés par la TAA	20,493	19,011
	39,760	29,562
Excédent des dépenses par rapport aux produits de la TAA	7,989	(13,845)
Excédent des dépenses par rapport aux produits de la TAA à l'ouverture	(402,271)	(388,426)
Excédent des dépenses par rapport aux produits de la TAA à la clôture	(394,282)	(402,271)

Du 1er janvier 2001 au 31 décembre 2022, le montant cumulé des dépenses en immobilisations financées par la TAA s'est élevé à 921,5 millions de dollars (881,7 millions de dollars en 2021) et a dépassé les produits cumulés de la TAA de 394,3 millions de dollars (402,3 millions de

Notes afférentes aux états financiers consolidés

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2022

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 tenue 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.

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

	\$
2023	8,752
2024	9,982
2025	11,192
2026	11,994
2027	12,724

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 :

	\$
2023	20,370
2024	20,370
2025	20,370
2026	20,370
2027	20,370

Immobilisations en cours

Au 31 décembre 2022, les engagements contractuels de construction en cours de l'Administration s'élevaient à environ 3,9 millions de dollars (7,1 millions de dollars en 2021).

Notes afférentes aux états financiers consolidés

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2022

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 de placement, 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 placement, 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 2022, 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 l'ICCA, 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 2022. La prochaine évaluation actuarielle prévue sera effectuée au 31 décembre 2023.
 - 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 :

	2022	2021
	\$	\$
Actif du régime	21,764	26,333
Obligation au titre des prestations constituées	(15,871)	(20,890)
	5,893	5,443

Notes afférentes aux états financiers consolidés

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2022

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

	2022	2021
	\$	\$
Coût des services rendus de l'employeur	(432)	(498)
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	(676)	(650)
Rendement prévu de l'actif	846	778
	(262)	(370)
Gain actuariel (perte actuarielle) sur l'obligation au titre des prestations constituées	5,503	1,588
Différence entre le rendement prévu et le rendement réel de l'actif	(4,791)	(290)
Profit au titre du régime de retraite	450	928

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 :

	2022	2021
	%	%
Taux d'actualisation – obligation au titre des prestations à la clôture de l'exercice	5.10	3.25
Taux d'actualisation – charge nette au titre des prestations	3.25	3.00
Taux de croissance des salaires	3.25	3.25

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

	2022	2021
	\$	\$
Cotisations salariales	70	75
Prestations versées	694	227

	2022	2021
	%	%
Titres de participation	29	27
Titres à revenu fixe	59	68
Titres de placement immobilier	12	5
	100	100

La charge de retraite, qui s'est élevée à 1,0 million de dollars (1,0 million de dollars en 2021) pour la composante à cotisations définies, est égale aux cotisations versées au régime par l'Administration au cours de l'exercice.

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2022

10. GESTION DU RISQUE LIÉ AU CAPITAL

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

L'objectif de l'Administration en matière de gestion du capital est d'acquérir 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 mondiale au public voyageur. Le capital géré par l'Administration se compose de titres d'emprunt à long terme. Au 31 décembre 2022, l'encours de la dette, à l'exclusion de toute tranche à court terme, s'élevait à 435,0 millions de dollars (435,0 millions de dollars en 2021).

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.

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2022

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 2022 s'élevait approximativement à 397,0 millions de dollars.

Gestion des risques

L'Administration est exposé à un certain nombre de risques en raison des instruments financiers inscrits au bilan qui sont susceptibles d'affecter 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 ni 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 aucun effet sur les versements d'intérêts jusqu'à ce que cette dette soit refinancée.

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

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

Le fonds de réserve affecté au service de la dette de l'Administration est assujetti aux fluctuations de taux d'intérêt. La direction est d'avis que l'incidence de la fluctuation des taux d'intérêt sur le fonds de réserve affecté au service de la dette n'est pas représentative de l'exposition au risque lié aux taux d'intérêt de l'Administration dans la mesure où les 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%) et que toutes les

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2022

autres variables étaient restées constantes, 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% (37,5% en 2021) 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 85% du trafic passagers via l'aéroport est un trafic d'origine et de destination 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.

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2022

12. ÉVENTUALITÉS

L'Administration peut, de temps à autre, être impliquée dans des procédures judiciaires, 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.

Gouvernance de la société

L'Administration de l'aéroport international d'Halifax est régie par un conseil d'administration composé d'un maximum de 15 administrateurs nommés par les entités suivantes :

PRÉSENTATEUR DE LA CANDIDATURE	NOMBRE D'ADMINISTRATEURS
Gouvernement du Canada	2*
Province de la Nouvelle-Écosse	1
Municipalité régionale de Halifax	4
Chambre de commerce de Halifax	3
Conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport	4

**Peut être porté à 3 dans certaines circonstances*

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

Le conseil d'administration assume la responsabilité générale de la gérance de l'administration de l'aéroport, 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'administration de l'aéroport 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 dispose de trois comités permanents qui doivent rendre des comptes au conseil d'administration : le comité de la vérification, présidé par Ann MacKenzie; le comité des projets d'immobilisation, présidé par John Fitzpatrick; et le comité de la gouvernance, présidé par Rob Batherson (du 1er janvier au 24 juillet) et Ann MacLean (du 25 juillet au 31 décembre). L'objectif de chaque comité est le suivant :

Comité de la vérification

Le comité de la vérification assume les responsabilités suivantes : (i) il approuve les états financiers trimestriels non vérifiés de l'administration de l'aéroport et passe en revue les états financiers annuels vérifiés; (ii) il surveille l'intégrité du processus de production des états financiers et du système de contrôle interne de l'administration de l'aéroport concernant les états financiers; (iii) il passe en revue le volet financier du plan financier et d'immobilisation sur 10 ans et formule des recommandations à cet égard; et (iv) il surveille l'indépendance et la performance des vérificateurs externes de l'administration de l'aéroport. Le comité de la 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'immobilisation

Le comité des projets d'immobilisation assume les responsabilités suivantes : (i) il examine et approuve le plan financier et

d’immobilisation sur 10 ans et tous les grands projets d’immobilisation proposés; et (ii) il surveille les progrès et les résultats des projets approuvés par rapport aux mesures et aux cibles préétablies.

Comité de la gouvernance

Le comité de la gouvernance assiste le conseil d’administration en mettant l’accent sur la gouvernance dans le but d’améliorer la performance du conseil ainsi que d’ajouter de la valeur et d’apporter du soutien à l’Administration de l’aéroport pour la réalisation de ses objectifs d’entreprise. Dans le cadre de ce mandat, le comité de la gouvernance gère le processus de nomination au conseil d’administration, reçoit des rapports et formule des recommandations sur diverses questions relatives à la gouvernance, notamment (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 relatives au poste de président et de directeur général, y compris l’examen du rendement et la planification de la relève.

L’administration de l’aéroport 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 de tels conflits. Ces divulgations sont mises à jour au besoin.

Durant l’année 2022, le comité de la gouvernance du conseil d’administration n’a signalé aucune violation des lignes directrices relatives aux conflits d’intérêts par les dirigeants ou les administrateurs de l’administration de l’aéroport.

Rémunération des membres du conseil d’administration (\$)*	
Président : S. Dempsey	59 500
D. Bastow	15 030
R. Batherson (mandat achevé le 24 juillet 2022)	16 044
P. Boulter	14 870
J. Fiander	15 750
J. Fitzpatrick	20 823
D. Holland	15 510
A. MacKenzie	20 583
A. MacLean	19 554
M. Martel	15 510
B. Nycum	17 670
S. Porter	16 110
D. Whalen** (mandat commençant le 1er octobre 2022)	0

* Pour la période du 1er juillet 2020 au 30 juin 2022, le conseil a approuvé une réduction de 20 % de la rémunération des administrateurs en raison des répercussions financières de la COVID-19 sur l’Administration de l’aéroport.

** Mme Whalen a reçu sa rémunération pour le quatrième trimestre de 2022 en 2023.

Rémunération des cadres de direction

L’échelle salariale de la présidente et directrice générale et des vice-présidents de l’administration de l’aéroport en 2022 allait de 172 000 \$ à 375 000 \$.

Contrats d’un montant supérieur à 125 584 \$

Conformément à son bail avec Transports Canada, l’administration de l’aéroport est tenue de déclarer tous les contrats de plus de 125 584 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 ajustés en fonction de 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 2022, l’administration de l’aéroport a conclu deux contrats à fournisseur unique.

Un contrat à fournisseur unique a été attribué à Embross North America Ltd, pour un montant maximal de 1 250 000 \$, pour l’achat de bornes libre-service dans le cadre du programme de remplacement des bornes d’enregistrement de l’administration de l’aéroport. Embross est le partenaire de confiance de l’Administration de l’aéroport depuis l’installation de la première borne libre-service à Halifax Stanfield en 2010, qui a donné lieu à un investissement important dans la couche logicielle à usage commun de ces appareils. Les produits et services d’Embross sont un exemple de normalisation au sein de l’administration de l’aéroport et

le fournisseur a déjà assuré ces services de manière satisfaisante, ce qui a permis à l’administration de l’aéroport de réaliser des économies de coûts quantifiées et avérées.

Un contrat à fournisseur unique a été attribué à ADB Safegate Canada Inc., pour un montant maximal de 567 795 \$, pour l’achat d’appareils d’éclairage de remplacement pour le système de balisage lumineux d’approche de la piste 23 dans le cadre du projet de remplacement du système de balisage lumineux d’approche de l’administration de l’aéroport; ADB Safegate a fabriqué et remplacé les systèmes de balisage lumineux d’approche sur les pistes 05 et 32 et il a été décidé d’acheter les appareils d’éclairage supplémentaires auprès du même fabricant. Les produits et services d’ADB Safegate sont un exemple de normalisation au sein de l’administration de l’aéroport et le fournisseur a déjà assuré ces services de manière satisfaisante, ce qui a permis à l’administration de l’aéroport de réaliser des économies de coûts quantifiées et avérées.

Conseil d'administration



Stephen Dempsey PRÉSIDENT

Cadre de direction retraité

Présentateur de la candidature et date de la nomination :
Municipalité régionale de Halifax
Mai 2011

Participation aux réunions*
Conseil d'administration (président) 6/6
**Comités : Vérification, projets d'immobilisation, gouvernance



Doug Bastow ADMINISTRATEUR

Cadre retraité de compagnie aérienne
Pilote de ligne retraité

Présentateur de la candidature et date de la nomination :
Administration de l'aéroport
Septembre 2016

Participation aux réunions*
Conseil d'administration 6/6
Comité des projets d'immobilisation 4/4



Pernille Fischer Boulter ADMINISTRATRICE

Présidente et directrice générale,
Kisserup International Trade Roots Inc.

Présentateur de la candidature et date de la nomination :
Gouvernement fédéral
Mai 2019

Participation aux réunions*
Conseil d'administration 5/6
Comité de la gouvernance 5/5



Joe Fiander ADMINISTRATEUR

Entrepreneur

Présentateur de la candidature et date de la nomination :
Gouvernement fédéral
Mai 2019

Participation aux réunions*
Conseil d'administration 6/6
Comité de la vérification 4/4



John Fitzpatrick ADMINISTRATEUR

C.R., associé, BOYNECLARKE LLP

Présentateur de la candidature et date de la nomination :

Municipalité régionale de Halifax
Juillet 2014

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	6/6
Comité des projets d'immobilisation (président)	4/4



Daniel Holland ADMINISTRATEUR

Directeur général,
Fondation communautaire de la Nouvelle-Écosse

Présentateur de la candidature et date de la nomination :

Municipalité régionale de Halifax
Janvier 2017

Participation aux réunions*

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



Benjamin Nycum ADMINISTRATEUR

Directeur général,
William Nycum & Associates Ltd

Présentateur de la candidature et date de la nomination :

Chambre de commerce de Halifax
Mars 2018

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	6/6
Comité des projets d'immobilisation	4/4
Comité de la vérification	2/2



Matthew Martel ADMINISTRATEUR

Directeur général,
Black Business Initiative

Présentateur de la candidature et date de la nomination :

Chambre de commerce de Halifax
Janvier 2021

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	6/6
Comité de la gouvernance	4/5



Ann MacKenzie ADMINISTRATEUR

Cadre de direction retraitée

Présentateur de la candidature et date de la nomination :

Administration de l'aéroport
Mars 2015

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	6/6
Comité de la vérification (présidente)	4/4



Ann MacLean ADMINISTRATEUR

Ancienne mairesse de New Glasgow, N.-É.
Administratrice principale retraitée

Présentateur de la candidature et date de la nomination :

Province de la Nouvelle-Écosse
Février 2015

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	6/6
Comité de la vérification	2/2
Comité de la gouvernance (présidente)	5/5



Sherry Porter ADMINISTRATEUR

Cadre de direction retraitée

Présentateur de la candidature et date de la nomination :

Chambre de commerce de Halifax
Mars 2015

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	6/6
Comité des projets d'immobilisation	2/4
Comité de la gouvernance	5/5



Diana Whalen ADMINISTRATEUR

Ancienne vice-première ministre de la
Nouvelle-Écosse
Élue retraitée

Présentateur de la candidature et date de la nomination :

Municipalité régionale de Halifax
Octobre 2022

Participation aux réunions*

Conseil d'administration	2/2
Comité de la vérification	1/1

*Le rapport indique le nombre de réunions auxquelles la personne a assisté par rapport au nombre de réunions auxquelles elle avait le droit d'assister. Cela exclut l'assemblée publique annuelle.

**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.





HalifaxStanfield

747 Bell Blvd, Goffs, Nova Scotia
B2T 1K2

Tel: 902.873.4422

Fax: 902.873.4750

www.halifaxstanfield.ca