

Administration de l'Aéroport international d'Halifax
Rapport annuel 2019



Halifax
Stanfield



Préambule

Le rapport annuel 2019 donne un aperçu de la croissance et du rendement atteints par l'Administration de l'aéroport international d'Halifax (AAIH) au cours de l'exercice financier précédent. Il met en lumière des réalisations particulières et examine les perspectives stratégiques de l'organisation.

Publié au printemps 2020, ce rapport a été rédigé durant la pandémie de COVID-19, qui a eu un impact considérable sur les citoyens et les collectivités du monde entier. Les restrictions en matière de voyage et les règlements de santé publique mis en place pour assurer la sécurité des personnes durant la pandémie ont eu des répercussions économiques sans précédent sur divers secteurs, notamment l'aviation.

L'AAIH souhaite remercier les milliers d'employés dévoués des aéroports et des compagnies aériennes du Canada, qui ont travaillé sans relâche pour ramener les Canadiens chez eux, au moment où c'était le plus nécessaire; elle remercie aussi ceux qui travaillent dans d'autres secteurs de services essentiels et qui s'exposent au danger pour protéger et garantir la santé et la sécurité de leurs collectivités.

Nous tenons également à remercier nos intervenants et les membres de notre collectivité, qui nous ont fait confiance pour faciliter leur retour en toute sécurité dans cette situation en rapide évolution. Votre confiance et votre soutien en ces temps difficiles ont été très précieux pour nous, et nous avons hâte de pouvoir vous servir à nouveau.



HalifaxStanfield

Message de la présidente du conseil d'administration

Marie Mullally

Quand je pense aux membres de l'équipe de l'Administration de l'aéroport international d'Halifax (AAIH), je suis frappée par leur engagement à l'égard de notre région. Même lorsque confrontés à une pandémie mondiale qui a dévasté le secteur de l'aviation, ils font preuve d'une admirable capacité à aligner le processus décisionnel sur leurs valeurs et leur vision organisationnelle, tout en continuant à servir notre collectivité.

Alors que mon mandat au sein du conseil d'administration touche à sa fin, je suis à la fois émue et honorée d'avoir joué un rôle dans l'orientation de l'avenir de l'organisation. Grâce à la diversité des antécédents et des expériences des membres du conseil d'administration, je suis fière de dire que nous avons agi en mettant toujours les intérêts de l'AAIH au premier plan de chaque discussion et de chaque décision.

Malgré ce qui se passe en 2020, je tiens à souligner plusieurs réalisations de l'année dernière qui appuieront le redressement de l'aéroport.

Nous avons amélioré la façon dont le fret circule dans notre région. Halifax Stanfield soutient le secteur du fret et l'économie de la province, en partie grâce à la demande mondiale en faveur des fruits de mer de la Nouvelle-Écosse et de la saveur riche et fraîche. Le personnel et les partenaires de l'AAIH ont établi un nouveau record dans le domaine du fret en 2019, en traitant 41 000 tonnes métriques. Cela représente une augmentation de 11 pour cent par rapport à l'année précédente, et pour la sixième année consécutive, nous avons battu un nouveau record. Notre nouveau parc logistique de fret aérien va augmenter encore davantage la capacité de fret et soutenir les collectivités et les entreprises de l'ensemble de la région. Une fois achevé, ce parc logistique sera le plus important du Canada atlantique

Message de la présidente du conseil d'administration (suite)

et créera de nouvelles possibilités pour les entreprises de la Nouvelle-Écosse et de la région d'amener leurs produits de haute qualité sur les marchés, tout en positionnant la Nouvelle-Écosse sur la scène mondiale.

Fondamentalement, nous avons pris conscience de l'importance de l'innovation pour apporter des améliorations constantes dans l'ensemble de l'organisation. Cette prise de conscience a servi de catalyseur pour améliorer les processus, optimiser les ressources et permettre la mise en œuvre et l'évaluation de nouvelles idées. Par exemple, en 2019, l'AAIH a travaillé avec l'Agence des services frontaliers du Canada en vue d'établir un portail pour les « transferts d'un vol international à un vol intérieur » (TII) dans l'aérogare, ce qui a facilité et accéléré les formalités douanières pour les passagers en correspondance venant de certaines destinations internationales ou américaines. Le processus TII permet une transition relativement fluide, en évitant aux passagers de devoir faire des détours supplémentaires pour récupérer leurs bagages et passer le contrôle de sécurité, tout en leur laissant plus de temps pour profiter des services de l'aéroport. Cet état d'esprit nous aidera à mieux nous adapter à l'évolution du secteur et à améliorer en permanence l'expérience d'ensemble des passagers.

Alors que nous entrons dans la seconde moitié de notre plan stratégique quinquennal actuel, nous avons connu des succès dans des domaines clés, notamment la croissance des revenus du fret et des activités non aéronautiques. Ce plan stratégique nous a permis de relever des défis inattendus en 2019, tels que l'immobilisation au sol de l'avion 737 MAX, et de faire face à la situation exceptionnelle en 2020. Relever ces défis importants sera un objectif central pour toute l'équipe de l'AAIH, qui constituera un catalyseur essentiel de la reprise économique.

En 2019, nous avons eu le plaisir d'accueillir deux nouveaux membres au conseil d'administration : Pernille Fischer Boulter et Joe Fiander. J'adresse mes sincères remerciements à tous mes collègues du conseil d'administration ainsi qu'à Joyce Carter, notre présidente-directrice générale. Nous sommes très chanceux d'avoir Joyce à la barre et on ne pourrait rêver d'un meilleur capitaine pour naviguer ces eaux inexplorées. Je suis convaincue que nos solides fondations, notre leadership exceptionnel et l'engagement inébranlable de toute la collectivité de l'AAIH contribueront à assurer un avenir prospère pour notre région.



Message de la présidente-directrice générale

Joyce Carter

Halifax Stanfield a connu une transformation considérable au cours de ses presque 60 ans d'histoire. Que ce soit pour vous rendre à l'aéroport, procéder à l'enregistrement du vol, passer le contrôle de sécurité et vous préparer à embarquer, chaque aspect de vos voyages a évolué en réaction aux progrès de la technologie ou aux événements internationaux. Aujourd'hui, l'aéroport fournit une liaison de transport essentielle pour la circulation sûre et efficace des personnes et des marchandises dans la région. Cet objectif est particulièrement évident alors que nous gérons l'une des situations les plus difficiles de l'histoire de l'aviation et de notre aéroport, la pandémie de COVID-19.

Tout au long de ma carrière à Halifax Stanfield, j'ai été témoin d'événements et de situations difficiles, et je peux vous assurer que cela a été, et de loin, l'événement qui a eu le plus puissant impact sur notre entreprise, notre collectivité et notre industrie. Au cours des 20 années durant lesquelles l'AAIH a géré, exploité et développé l'aéroport, nous avons beaucoup grandi et nous sommes devenus un acteur important de la région, une région que nous sommes fiers de servir. C'est pour cette raison que je suis convaincue que nous pourrions surmonter cette période difficile et que nous serons prêts à servir à nouveau notre collectivité, le moment venu.

En 2019, pour la troisième année consécutive, nous avons accueilli plus de quatre millions de passagers à Halifax Stanfield. Notre travail continue d'être axé sur notre personnel, nos passagers et nos partenaires, ce qui s'est avéré établir une base solide pour nous au cours des dernières années. Bien que 2019 et 2020 aient toutes deux apporté des défis inattendus, en particulier l'immobilisation au sol du Boeing 737 MAX et la pandémie de COVID-19, nous sommes parvenus à nous adapter et à réagir en gardant confiance que nous pourrions continuer à fournir un service essentiel à notre collectivité et à soutenir l'économie provinciale.

En 2019, nous avons poursuivi nos efforts pour augmenter le nombre de destinations reliées à Halifax Stanfield et, en conséquence, nous avons renforcé notre stratégie de plaque tournante et nos partenariats avec les compagnies aériennes. Ces nouvelles liaisons aériennes ont contribué à consolider notre position de plaque tournante sur la côte est du Canada. L'année dernière, nous avons enregistré une croissance impressionnante

Message de la présidente-directrice générale (suite)

des voyages aériens à destination et en provenance des États-Unis, principalement grâce à l'ajout de nouvelles liaisons aériennes à destination de Chicago et de Philadelphie, ainsi qu'à l'augmentation de la capacité de sièges à destination de New York. Le trafic aérien à destination des États-Unis a augmenté de 19 % par rapport à 2018 – nous sommes vraiment heureux d'avoir constaté la croissance et le potentiel de cet important marché. Nous allons travailler activement pour rétablir ces liaisons dans les années à venir.

En nous appuyant sur les changements survenus dans l'industrie, qu'ils aient été prévus ou imprévus, nous avons mis en place un programme complet de gestion de crise et de continuité des activités. Ce programme comprend un catalogue de plans spécifiques aux crises et de plans basés sur les services, et il est axé sur l'environnement opérationnel dynamique d'Halifax Stanfield et de l'industrie aéronautique. Pour renforcer notre résilience, nous avons effectué plusieurs exercices thématiques de réponse aux crises et de continuité des activités à l'interne et avec les intervenants tout au long de l'année 2019. Ces exercices ont démontré l'intérêt de la planification et de l'adaptabilité au moment où elles sont les plus nécessaires.

Il a également été gratifiant de voir l'achèvement de plusieurs projets importants qui témoignent de notre volonté d'amélioration constante. Si vous êtes passé à Halifax Stanfield en 2019, vous avez peut-être remarqué la zone récemment rénovée de récupération des bagages (vols intérieurs), l'installation du système ACSTA Plus, l'agrandissement du hall

des départs, et la réouverture de notre terrasse d'observation très appréciée.

Lorsque je contemple la situation, à l'issue de chaque année, je suis toujours reconnaissante à l'égard de notre conseil d'administration et de son soutien constant. Je tiens à remercier Marie Mullally pour son leadership exceptionnel en tant que présidente de notre conseil d'administration au cours des deux dernières années. Marie a considérablement contribué à notre organisation au cours de ses onze années au sein du conseil d'administration de l'AAIH. Cela a été un privilège de travailler à ses côtés alors que nous faisons face à des problèmes complexes et difficiles. Son approche collaborative, sa vision stratégique et son engagement envers l'excellence en matière de gouvernance d'entreprise ont toujours été évidents, et nous avons beaucoup de chance, en tant qu'organisation et collectivité, d'avoir pu bénéficier de ses conseils au fil des années.

Nous avons fait beaucoup de chemin, mais il reste encore du travail à faire. Si 2019 et 2020 ont prouvé quelque chose, c'est que nous avons beaucoup de résilience et que nous pouvons surmonter les moments difficiles. À l'équipe extraordinaire de l'AAIH, à notre conseil d'administration, à nos merveilleux bénévoles, aux membres de la communauté aéroportuaire et à nos partenaires, un grand merci d'avoir continué à vous montrer à la hauteur et de votre engagement constant à l'égard d'Halifax Stanfield.

Ensemble, nous sommes plus forts.



La sécurité

À l'AAIH, notre priorité absolue est de créer un lieu sûr pour l'atterrissage et le décollage des avions, pour l'embarquement et le débarquement des passagers, et pour les milliers de personnes qui visitent l'aéroport et qui y travaillent, chaque jour. Dans toute l'organisation, nos équipes bien formées et hautement qualifiées ont construit une base solide qui nous permet d'atteindre cet objectif.

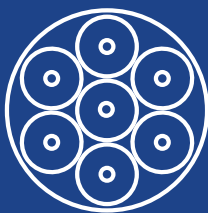


31,000m²

de piste asphaltés –
l'équivalent de la surface
du pont MacKay



48
déroutements de vol
gérés par les directeurs
de service et l'équipe des
services d'intervention
d'urgence



1,600

lampes remplacées par des
lampes à DEL pour achever
le projet de balisage à
DEL de l'aérodrome (2000
lampes remplacées au total)



619

appels reçus par l'équipe
des services d'intervention
d'urgence (dont 288 de nature
médicale)

La sécurité (suite)

Nous reconnaissons l'importance d'une solide culture de sécurité pour que la sécurité reste une priorité pour tous les employés. En 2019, nous avons mené un sondage sur la culture de sécurité afin de mieux comprendre les points de vue de nos employés sur la sécurité. Les résultats de ce sondage nous aideront à mettre au point des pratiques et des protocoles pour garantir la sécurité de nos passagers, de nos visiteurs et de nos employés.

Les employés à tous les échelons participent à l'établissement des buts et des objectifs annuels en matière de sécurité, ce qui favorise un haut degré de prise de conscience et de conformité. Les communications en matière de sensibilisation à la sécurité, les inspections, les rapports, les enquêtes et les vérifications de sécurité sont seulement quelques-unes des activités quotidiennes qui permettent de maintenir notre lieu de travail aussi sécuritaire que possible et d'assurer la sécurité de tous ceux qui y pénètrent. Nous passons constamment en revue tout ce que nous faisons afin de veiller à comprendre et à contrôler les risques liés à nos activités.

Notre capacité à fonctionner en toute sécurité 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 exige un énorme travail d'équipe. L'AAIH s'appuie sur les équipes chargées de la maintenance de l'aérodrome et de la planification et des infrastructures pour s'assurer que les pistes d'Halifax Stanfield sont prêtes à permettre l'atterrissage et le décollage des avions – fonction principale de notre entreprise. Nous travaillons également en étroite collaboration avec plusieurs partenaires de l'aéroport pour assurer le fonctionnement sécuritaire de nos installations. Afin de créer des équipes hautement compétentes et efficaces, nous fournissons une formation complète et les outils nécessaires pour permettre à nos employés d'exceller dans leur travail.



222cm

**neige et de glace
déblayés de notre
aérodrome**



Des situations inhabituelles peuvent survenir à tout moment et nous restons vigilants. À titre d'exemple, Halifax Stanfield est un lieu désigné pour les déroutements de vols et reçoit fréquemment des avions qui n'avaient pas prévu d'atterrir ici. Diverses équipes de la communauté aéroportuaire sont prêtes à intervenir si, et quand, c'est nécessaire.

Les membres de la communauté aéroportuaire comptent sur nous pour être toujours bien préparés et c'est une tâche que nous nous sommes engagés à mener à bien. Lorsque les employés de notre organisation démontrent aussi clairement leur engagement, cela garantit la sécurité constante de nos opérations, tous les jours.

Le service aérien

Au cours des dernières années, Halifax Stanfield a connu une croissance impressionnante du nombre de destinations sans escale desservies. En plus d'offrir des destinations sans escale pour notre collectivité, le succès de notre stratégie de plaque tournante nous a permis de tirer parti de notre position stratégique en tant que porte d'entrée idéale pour les passagers prenant une correspondance en provenance et à destination de l'Europe. En reconnaissance de cela, en 2019, nous avons eu la fierté d'être nommés l'aéroport de taille moyenne le plus international d'Amérique du Nord par l'OAG, principal fournisseur mondial d'informations, de renseignements et d'analyses numériques sur les vols.



destinations desservies par
17 compagnies aériennes
régulières et nolisées



vols atterrissant et décollant
chaque jour



21
destinations sans
escale



mouvements d'aéronef au total

11 500



passagers en moyenne par jour voyageant
vers diverses destinations au Canada, aux
États-Unis, en Europe, au Mexique et dans
les Caraïbes

*Nombre estimé, car le total des mouvements d'aéronefs n'était pas disponible au moment de la rédaction du présent rapport.

Le service aérien (suite)

Le fait de voir Halifax devenir une ville-porte internationale bien établie est très gratifiant pour notre communauté aéroportuaire et notre région dans son ensemble. Grâce à notre nouveau processus douanier TII et à la commodité de notre installation de prédédouanement, voyager à destination et en provenance d'Halifax Stanfield et transiter par Halifax Stanfield n'a jamais été aussi aisé.

L'idée de motiver les passagers en correspondance à passer plus de temps dans la région a été une révélation pour l'AAIH et de là est né le programme Escale Halifax. Ce programme, lancé en 2019 en partenariat avec Discover Halifax et WestJet, permet aux passagers en correspondance de visiter notre région pendant une période allant de sept heures à sept jours sans frais supplémentaires sur leur billet d'avion.

En travaillant en collaboration avec nos partenaires, nous pouvons créer les meilleures offres touristiques possible et, en retour, soutenir la croissance de toute la région. Nous avons beaucoup à offrir et le programme Escale Halifax exploite un nouveau marché plus vaste auquel nous n'avions pas accès auparavant – un simple exemple de l'excellente collaboration que nous maintenons avec nos partenaires.

Entre le lancement de partenariats fructueux et quatre nouvelles liaisons sans escale en 2019, il est évident que la demande en faveur des vols à destination et en provenance d'Halifax est très importante. Cela permet de promouvoir de nouveaux services à l'échelle locale et internationale, en collaboration avec les agences de tourisme afin d'avoir le plus fort impact possible, et les expériences attrayantes pour les passagers comme Escale Halifax contribueront à la prospérité de notre région.



Tonnage de fret – ▲ +11.3 % Tonnes métriques



41 129 en 2019

(en hausse par rapport de 36 938 en 2018)

En 2019, Halifax Stanfield a desservi plus de 40 destinations et plus de destinations sans escale que jamais. Il faut beaucoup de travail pour assurer une nouvelle liaison aérienne et, une fois qu'elle est établie, nous travaillons avec nos compagnies aériennes partenaires pour assurer son succès en la faisant mieux connaître et en mettant en évidence nos offres de services. Lorsque les passagers choisissent de prendre un vol au départ ou à destination d'Halifax, ils peuvent perdre moins de temps à faire marche arrière avant d'atteindre leur destination.

Nombre de passagers

Total	4 188 443 ▼ -3 %
Effectuant un vol intérieur	3 524 167 ▼ -3 %
Effectuant un vol États-Unis	361 348 ▲ +19 %
Effectuant un vol international	302 928 ▼ -18 %

Nos partenariats et nos efforts de collaboration créent une formule dynamique en faveur d'une évolution constante et d'un large éventail de choix pour les voyageurs. Nous sommes déterminés à poursuivre cette approche avec nos partenaires à l'avenir, pour relier notre collectivité au reste du monde.

La durabilité

En tant qu'élément essentiel de l'infrastructure de transport de nos collectivités, nous continuons à nous demander comment nous pouvons répondre aux besoins actuels et en constante évolution de nos passagers et de nos partenaires sans compromettre les besoins à l'avenir. En 2019, en nous appuyant sur l'évolution mondiale, nous avons mis l'accent sur l'amélioration de nos efforts en matière de durabilité selon une perspective environnementale, économique et sociale. Nous sommes déterminés à réduire notre impact sur l'environnement, tout en laissant une impression durable sur les collectivités que nous servons.



4 132

tonnes de CO₂ évitées dans notre atmosphère grâce à une réduction des émissions de 20 % par rapport aux niveaux de 2012. Cet objectif prévu pour 2025 a été atteint 6 ans avant la date prévue!

Niveau 2



d'accréditation carbone de l'ACI renouvelé pour la deuxième année consécutive



\$191 000

dollars investis dans des parrainages, des dons et des aides en nature



9 957m³

d'eau économisée grâce à la réduction de la consommation – l'équivalent du volume de 4 piscines olympiques! (consommation d'eau en 2019 = 61 508 m³ contre 71 465 m³ en 2018)

La durabilité (suite)

Historiquement, nous avons toujours aspiré à l'excellence et tenu compte de l'environnement dans nos projets, mais la durabilité va aujourd'hui au-delà des efforts de protection de l'environnement. Nous avons stratégiquement modifié notre engagement communautaire afin de veiller à fournir un soutien constructif et véritablement représentatif de notre région. C'est dans cette optique que nous avons choisi l'Immigrant Services Association of Nova Scotia – ISANS (association des services aux immigrants de Nouvelle-Écosse) pour notre partenariat signature en 2019. Nous avons également constaté la possibilité évidente d'économiser de l'énergie et de réduire les coûts tout en améliorant l'expérience des passagers lorsque nous avons agrandi l'aérogare. Ce projet nous permet de mieux servir nos passagers et nos partenaires et de réduire notre empreinte écologique – ce qui présente également l'avantage d'économies financières à long terme grâce à la réduction de la consommation d'énergie.

Sur le plan environnemental, la réduction de notre empreinte carbone demeure une priorité et pour cette raison, en 2019, nous avons renouvelé notre niveau 2 de certification auprès du programme d'accréditation carbone des aéroports du Conseil international des aéroports. Ce programme évalue et reconnaît les efforts des aéroports pour gérer et réduire leurs émissions de CO₂ sur une base annuelle. À l'avenir, nous continuerons à détourner nos déchets solides des décharges publiques, à réduire notre consommation d'eau et à adopter des pratiques d'approvisionnement plus durables, par exemple.

Nous considérons que nous avons la responsabilité de trouver des moyens durables d'exploiter notre entreprise dans une perspective globale et réfléchie de l'héritage que nous allons



300,000 kWh

d'énergie économisés grâce au remplacement de 1 600 lampes à incandescence par des lampes à DEL sur l'aérodrome

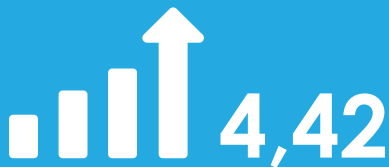


laisser, et nous constatons cette tendance dans les aéroports de l'ensemble du pays. Lorsque vous considérez les avantages, notamment une plus grande satisfaction des clients, une amélioration des relations avec la collectivité, une réduction des risques pour l'environnement et pour la santé et la sécurité et une réduction des coûts d'exploitation : tout cela finit par s'additionner.

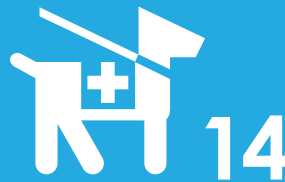
La durabilité est intégrée dans toutes nos stratégies organisationnelles afin de garantir que nous serons là pour longtemps, en ayant l'impact le moins nuisible possible. Nous nous efforçons de cerner les possibilités qui permettront à notre organisation de passer à la vitesse supérieure et de poursuivre cette importante conversation tout en incitant les autres à y participer.

L'expérience aéroportuaire

Halifax Stanfield regroupe 5 600 membres dévoués de la communauté aéroportuaire qui, ensemble, créent une culture chaleureuse du « client d'abord » et a été reconnue dans le monde entier. Ensemble, nous nous efforçons de créer une atmosphère qui soutient et améliore constamment l'expérience aéroportuaire, et qui donne le sourire à nos visiteurs.



score sur 5 au sondage d'Airport Service Quality (qualité des services aéroportuaires)



bénévoles du programme de chiens à vocation thérapeutique de l'Ambulance Saint-Jean



heures de spectacles avec 27 artistes et 11 chorales



heures de bénévolat assurées par 94 membres de l'équipe Tartan



premier aéroport au Canada à obtenir le niveau 1 d'accréditation en matière d'expérience client du Conseil international des aéroports

L'expérience aéroportuaire (suite)

Reconnaissant que chacun d'entre nous joue un rôle dans la poursuite de cette tradition, les employés d'Halifax Stanfield ont continué à participer au programme de formation « À la mode Stanfield » en 2019, qui souligne l'importance d'être joyeux, serviable, courtois, attentionné et gentil. Notre approche unique explique en partie pourquoi nous avons été le premier aéroport au Canada à obtenir le niveau 1 d'accréditation en matière d'expérience client du Conseil international des aéroports, un système mondialement reconnu qui permet aux aéroports d'atteindre le plus haut niveau d'expérience client.

Pour compléter cela, nous avons continué à nous évaluer par le biais du sondage d'Airport Service Quality – ASQ (qualité des services aéroportuaires), qui mesure divers aspects de l'expérience aéroportuaire, et nous sommes fiers de constater des améliorations cette année par rapport à 2018. L'année dernière, nous avons lancé plusieurs initiatives en gardant à l'esprit les besoins de nos passagers, de nos visiteurs et de nos compagnies aériennes. Nos concessions offrent des choix diversifiés et vous trouverez toujours un petit quelque chose pour chacun, que vous ayez envie d'un pub, d'un restaurant ou d'un café.

D'autres projets ont été réalisés, notamment la mise en place du système ACSTA Plus, qui permet un traitement plus efficace des voyageurs grâce à une capacité accrue au contrôle de sécurité.



181

personnes
diplômées du
programme de
formation « À la
mode Stanfield »



participants à la journée de voyage fictif appelée Aviateurs de l'autisme.

Les aviateurs de l'autisme est un programme offert en partenariat avec Autism Nova Scotia et vise à faciliter les voyages pour les personnes atteintes de troubles autistiques et leurs familles. Les participants font l'expérience de l'aéroport en personne, y compris l'enregistrement, le contrôle de sécurité, l'attente à la porte d'embarquement et l'embarquement dans l'avion, en préparation d'un futur voyage.

Des améliorations ont été apportées à plusieurs portes d'embarquement et à la zone de récupération des bagages (vols intérieurs), qui sont maintenant plus faciles à naviguer, et ont l'avantage supplémentaire d'être plus ouvertes et plus spacieuses. Ces améliorations s'ajoutent aux services et aux expériences de qualité déjà offerts à Halifax Stanfield, créant ainsi un environnement dont les gens sont ravis de faire partie.

En tant qu'aéroport, nous sommes plus qu'un simple endroit où les gens arrivent dans notre belle région ou en partent. Nous sommes souvent la première, et parfois la dernière, impression que beaucoup de visiteurs en gardent et il est étonnant de constater l'importance d'une première ou d'une dernière impression. Nos employés et nos bénévoles exceptionnels, toujours prêts à donner un coup de main, et notre installation qui a été créée en gardant à l'esprit les besoins actuels et futurs de nos passagers, sont un solide témoignage de notre détermination à fournir une expérience aéroportuaire unique à Halifax Stanfield.

Sommaire du service aérien 2019

Vols passagers réguliers

21 destinations intérieures	9 destinations transfrontalières (États-Unis)	16 destinations internationales
Calgary, AB	Boston, Massachusetts	Cuba – Cayo Coco, Holguin, Santa Clara, Varadero
Charlo, NB*	Chicago, Illinois	République dominicaine – Puerto Plata, Punta Cana, Samana
Charlottetown, PE	Fort Lauderdale, Floride	France – Paris
Deer Lake, NL	Newark, New Jersey	Allemagne – Francfort
Edmonton, AB	New York (LGA), New York	Irlande – Dublin
Fredericton, NB	Orlando, Floride	Jamaïque – Montego Bay
Gander, NL	Philadelphie, Pennsylvanie	Mexique – Cancun
Goose Bay, NL	St. Petersburg, Floride	Écosse – Glasgow
Hamilton, ON	Tampa, Floride	Saint-Pierre et Miquelon – Saint-Pierre
London, ON		Royaume-Uni – Londres (Heathrow)
Moncton, NB		Londres (Gatwick)
Montréal, QC		
Ottawa, ON		
Saint John, NB		
St. John's, NL		
Stephenville, NL		
Sydney, NS		
Toronto, ON		
Centre-ville de Toronto, ON		
Vancouver, BC		
Winnipeg, MB		

* Charlo, NB est desservi par PAL Aviation Services FBO

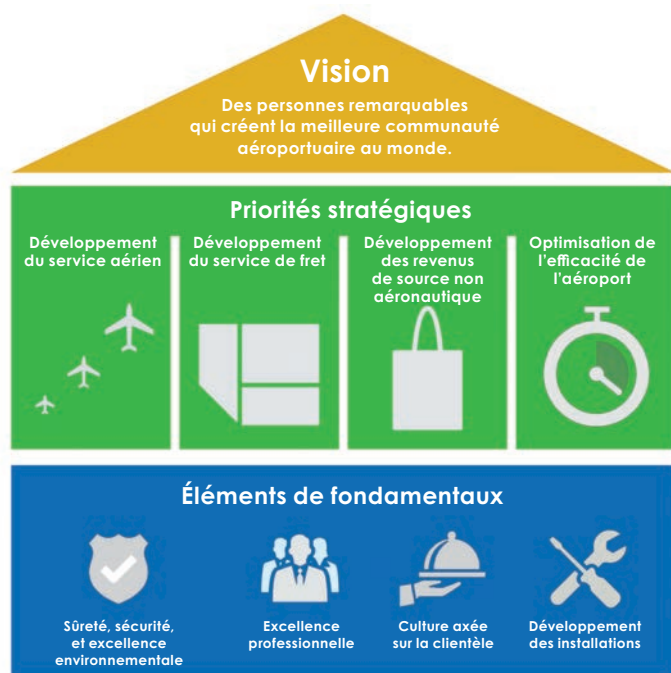
Transporteurs aériens réguliers et nolisés

17 transporteurs aériens de passagers	17 transporteurs aériens de fret
Air Canada	Air Canada
Air Saint-Pierre	Air Saint-Pierre
Air Transat	ASL Belgium
American Airlines	Atlas Air
Condor Flugdienst	Cargojet
Delta Air Lines	Cargolux
EVAS	Cargo Logic Air
Flair Airlines	Condor Flugdienst
Jazz	EVAS
PAL Airlines	Federal Express (FedEx)
Porter Airlines	Kalitta Air
Sky Regional	Korean Air Cargo
Sunwing Airlines	National Air Cargo
Swoop	PAL Airlines
United Airlines	Sky Lease Cargo
WestJet	Suparna Airlines
WestJet Encore	WestJet

Stratégies commerciales

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

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



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

Le plan stratégique 2017-2021 a cerné les priorités suivantes pour orienter et mesurer la performance durant la période couverte par le plan. La performance de l'entreprise en 2019, en liaison avec les priorités stratégiques et les éléments de base décrits dans le plan stratégique et le plan d'activités annuel, se présente comme suit :

Développement du service aérien

Objectif : Poursuivre l'expansion du service aérien en tant que plaque tournante et ville-porte du Canada atlantique.

Pour la troisième année consécutive, nous avons accueilli plus de 4 millions de passagers. Le trafic passager a diminué de 3 % par rapport à l'année précédente, principalement en raison de l'immobilisation au sol du Boeing 737 MAX dans le monde entier. Un domaine de croissance notable a été le trafic transfrontalier, qui a augmenté de 19 % par rapport à l'année précédente. Nous avons poursuivi la mise en œuvre de notre stratégie de plaque tournante, conçue pour mieux tirer parti de notre position géographique privilégiée sur la côte est du Canada, ce qui nous permet de jouer un rôle plus important en vue de développer le tourisme et de faciliter le commerce, l'investissement et l'immigration dans la région. L'ajout de nouveaux services et la reprise de certains services sont des éléments clés de cette stratégie. En 2019, les nouveaux services ont desservi Dublin, London (Ontario), Chicago et Philadelphie.

Développement du service de fret

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

Le volume du fret a été de 41 129 tonnes métriques, soit une augmentation de 11,3 % par rapport à l'année précédente, en avance sur les prévisions. C'est la sixième année consécutive de croissance du volume de fret au sein de la principale plaque tournante de fret de la région. La croissance du fret a été attribuée à une augmentation considérable des exportations. La valeur globale des exportations de fret en 2019 était de 621 millions de dollars, soit une augmentation de plus de 42 % par rapport à 2018.

L'AAIH a commencé la construction du parc logistique de fret aérien (PLFA) d'Halifax Stanfield, ce qui a pu se faire grâce aux engagements financiers des gouvernements fédéral et provincial. Au total, 23 millions de dollars nous ont été promis – 18 millions de dollars du gouvernement du Canada et 5 millions de dollars de la province de la Nouvelle-Écosse. L'AAIH investira également 13 millions de dollars dans ce projet.

Business Strategies (continued)

Une fois terminé, le PLFA permettra aux entreprises commerciales et logistiques d'exploiter les possibilités de fret aérien dans le monde entier. Il permettra également d'accroître la capacité de fret à Halifax Stanfield grâce à de nouveaux entrepôts, à des installations frigorifiques spécialisées et des espaces de stationnement indispensables aux grands avions. Ces modernisations permettront d'améliorer les infrastructures de transport et la chaîne logistique globale du fret au profit de notre province et de notre région.

Développement des recettes non aéronautiques

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

En 2019, les recettes non aéronautiques ont représenté 53,4 % des recettes d'exploitation totales, dépassant largement la cible annuelle. Les recettes non aéronautiques ont ainsi excédé les recettes aéronautiques pour devenir la principale source de revenus de l'AAIH. Le fait d'être moins dépendant des flux de recettes aéronautiques permet à Halifax Stanfield d'être plus concurrentiel sur le marché. Notre programme de concessions pluriannuel s'est achevé en 2019 avec l'ouverture de The Crispy Leaf, ce qui offre davantage d'options de restauration avant le contrôle de sécurité. Le groupe Hudson a rénové sa boutique située avant le contrôle de sécurité dans le hall des arrivées et a amélioré ces offres en vendant maintenant des fleurs. Le restaurant Firkin & Flyer a rouvert ses portes en ajoutant davantage de couverts dans le cadre du projet d'expansion de la salle d'embarquement des vols intérieurs et internationaux.

Maximiser l'efficacité de l'aéroport

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

Le coût d'exploitation de l'AAIH par passager embarqué était de 29,43 \$, soit légèrement supérieur à l'objectif fixé de 28,97 \$. La réduction de trois pour cent du nombre total prévu de passagers a contribué à ce résultat. Nous avons continué à mettre l'accent sur la réduction de

la consommation des services d'utilité publique en 2019. Parmi les projets notables, notons l'achèvement de la conversion du système de balisage de l'aérodrome, qui est passé de lampes à incandescence à des lampes à DEL, un total de 1 600 lampes ayant été remplacées en 2019; le remplacement de la centrale de refroidissement par un système plus moderne et plus efficace au plan énergétique, qui utilise beaucoup moins d'eau; et l'introduction de bornes d'enregistrement libre-service mobiles, qui nous permet d'accroître la disponibilité des bornes puisqu'elles fonctionnent à piles, sur un réseau Wi-Fi sécurisé et sur une base à roues rétractables. Le fait de pouvoir les déplacer n'importe où dans l'aérogare en fonction des horaires de vol ou de la demande nous permet d'optimiser notre investissement et d'améliorer l'expérience des passagers. Les travaux se sont également poursuivis sur le Projet Connexions, une initiative stratégique de planification des ressources de l'entreprise (PRE) qui va améliorer la productivité et la collaboration et favoriser l'innovation dans l'ensemble de nos fonctions administratives dans les domaines des finances, de l'approvisionnement et des ressources humaines.

Sûreté, sécurité et excellence environnementale

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

L'AAIH participe activement au programme d'accréditation carbone des aéroports depuis 2016 et a mis en œuvre un plan de gestion du carbone qui comporte l'engagement de réduire les émissions dues à nos opérations de 20 % d'ici 2025 par rapport au niveau de 2012. Cet objectif a été atteint plus tôt que prévu en 2019 grâce à la mise en œuvre de nombreux projets améliorant le rendement énergétique.

Un certain nombre d'initiatives en matière de sûreté et de sécurité ont été menées à bien en 2019, notamment : un programme de gestion des crises et de continuité des activités, qui fournit un catalogue de plans spécifiques aux crises, axés sur l'environnement opérationnel

Business Strategies (continued)

dynamique de l'aéroport; 15 exercices en cas de crise et exercices de continuité des activités; un sondage approfondi sur la culture de sécurité, qui permet d'élargir le dialogue sur la sécurité et de cerner les possibilités d'amélioration, en encourageant fortement la contribution et la participation des employés; et enfin un système de gestion de la sûreté (SGSu), qui accroît la sensibilisation et permet des améliorations préventives et continues.

Excellence professionnelle

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

En 2019, l'accent a été mis sur la santé et le bien-être des employés afin d'optimiser leur engagement et leur rendement. La nouvelle convention collective sur quatre ans AAIH-UCET (section locale 80829) comportait deux initiatives clés en matière de santé et de bien-être : un nouveau compte de dépenses de santé qui encourage, entre autres, un investissement plus important dans des services paramédicaux proactifs, ainsi que la création d'un comité de la santé mentale et du bien-être, ayant pour mandat de trouver des programmes de formation susceptibles de soutenir les collègues en crise, d'aider à informer sur les ressources en matière de santé mentale et de réduire la stigmatisation liée aux troubles mentaux.

Le sondage annuel de l'AAIH sur l'engagement des employés a eu un taux de participation record de 81 % et a enregistré les meilleurs résultats en matière d'engagement en quatre ans : 87 % des employés sont d'accord ou tout à fait d'accord pour dire qu'ils recommanderaient l'AAIH comme lieu de travail.

Culture du « client d'abord »

Objectif : *Renforcer notre culture de service de qualité supérieure.*

Pour mesurer la satisfaction des clients, nous avons continué à participer au sondage d'Airport Service Quality ou ASQ (qualité des services aéroportuaires). Ce sondage mesure 34 éléments distincts de l'expérience passagers dans les aéroports et révèle dans quelle mesure

chaque élément répond aux attentes des passagers. Le score de satisfaction globale en 2019 a été de 4,42 sur 5. Il s'agit d'une amélioration par rapport au résultat de 4,33 obtenu en 2018. Nous avons été le premier aéroport au Canada à obtenir le niveau 1 du nouveau programme d'accréditation en matière d'expérience client dans les aéroports. Pour augmenter la satisfaction des passagers, nous allons poursuivre notre programme d'amélioration constante de l'expérience passagers, qui vise à enrichir l'ambiance de l'aérogare, notamment par la modernisation des toilettes, les rénovations architecturales et les améliorations générales de l'aérogare, ainsi que les travaux avec nos fournisseurs de services sous contrat en vue d'augmenter nos scores dans ces domaines respectifs.

Développement des installations

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

Dans le cadre du programme d'investissement approuvé de l'AAIH, 35,1 millions de dollars ont été investis dans la maintenance et l'amélioration des infrastructures aéroportuaires en 2019. Cela a comporté l'achèvement de la troisième année du programme de réfection de l'aérodrome et l'extension de la RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) pour la piste 23; la réalisation du projet d'expansion de l'aérogare pour le traitement des passagers, qui a inclus le déploiement du système ACSTA Plus et l'agrandissement de la salle d'embarquement; la rénovation de la zone de récupération des bagages (vols intérieurs); le lancement de la construction du parc logistique de fret aérien; la mise en place d'un processus TII simplifié pour le traitement des passagers en correspondance venant de certaines destinations internationales et américaines; et l'achèvement de la première phase d'un programme sur trois ans visant à remplacer les systèmes de toiture de l'aérogare.

Aperçu financier

À l'examen de notre rendement financier pour 2019, nous constatons des résultats solides obtenus grâce à une activité de fret record, une saine gestion financière, des investissements avisés et une surveillance stratégique constante.

Le total des recettes s'est élevé à 114,4 millions de dollars, soit une hausse par rapport aux 111,5 millions de dollars en 2018. Parmi les facteurs ayant contribué à cette augmentation, citons la croissance régulière des recettes accessoires issues de l'activité des concessions aéroportuaires et des services de stationnement.

Nous avons trois principaux flux de recettes. Les recettes aéronautiques proviennent directement de l'activité des compagnies aériennes; les recettes non aéronautiques proviennent d'autres sources accessoires comme le stationnement, les entreprises commerciales et de vente au détail au sein de l'aéroport, et l'immobilier; et les recettes issues des frais d'amélioration aéroportuaire proviennent d'une redevance payée par les passagers en partance pour soutenir les dépenses d'investissement de l'aéroport. Halifax Stanfield s'est engagé à maintenir un barème de tarification concurrentiel pour les transporteurs aériens afin d'encourager le déploiement d'une capacité de sièges supplémentaires sur notre marché à un coût différentiel moindre. L'AAIH continue de mettre l'accent sur la croissance et la diversification des recettes non aéronautiques, afin de réduire sa dépendance à l'égard des redevances aéronautiques pour financer les coûts d'exploitation.

En 2019, les dépenses se sont élevées à 102,9 millions de dollars, contre 99,6 millions de dollars en 2018. L'augmentation des dépenses est principalement attribuable à l'augmentation de l'amortissement, à la hausse du loyer du bail foncier, à l'augmentation des coûts liés aux services, au matériel et aux fournitures, ainsi qu'à l'augmentation des salaires et des avantages sociaux liés aux initiatives stratégiques. Globalement, les recettes ont dépassé les dépenses de 11,5 millions de dollars, contre 11,8 millions de dollars en 2018. Ce résultat

Aperçu financier (suite)

précède la prise en compte de l'impact hors caisse de notre régime de retraite à prestations déterminées. En vertu du mandat de l'AAIH, ce surplus sera réinvesti dans l'exploitation et le développement de l'aéroport afin d'améliorer nos installations et nos services. Les dépenses d'investissement se sont élevées à 35,1 millions de dollars en 2019, contre 41,4 millions de dollars en 2018.

En reconnaissance de notre performance économique constante et de notre gestion financière prudente, Standard & Poor's a renouvelé la cote de crédit AA – de l'AAIH.

La plus récente étude de retombées économiques a confirmé une fois de plus qu'Halifax Stanfield est un moteur économique d'une valeur plus élevée que jamais pour l'économie de la Nouvelle-Écosse – 3,8 milliards de dollars en 2018, soit une augmentation de 5,2 % par rapport à 2017. Cela comprend non seulement les retombées des activités de l'aéroport et de ses locataires, mais également les retombées des activités des exportateurs qui utilisent nos installations de fret et l'impact des touristes qui utilisent Halifax Stanfield comme porte d'entrée dans la région.

Les opérations aéroportuaires ont créé 14 756 emplois équivalents temps plein, dont 5 600 emplois sur place, contribuant ainsi à hauteur de 355 millions de dollars par an aux revenus du travail de la province. Les récents projets d'infrastructure à Halifax Stanfield ont également laissé une forte empreinte sur l'économie de la Nouvelle-Écosse. En 2018, l'AAIH et ses locataires ont investi plus de 50

millions de dollars dans des modernisations destinées à améliorer les opérations aéroportuaires, à accélérer le traitement des passagers et à augmenter les perspectives de développement commercial. Ces projets de construction et de rénovation ont généré plus de 90 millions de dollars de production économique et plus de 550 emplois équivalents temps plein.

Halifax Stanfield est un important moteur économique et financier qui crée des emplois, met les gens en liaison et transporte des biens et des idées dans le monde entier. Il fait office de point d'entrée pour le tourisme, le commerce, l'investissement et l'immigration. Il est clair qu'Halifax Stanfield continue à être l'un des éléments les plus essentiels de l'infrastructure des transports du Canada atlantique.

Nous continuons à surveiller et à évaluer les répercussions financières de la pandémie de COVID-19 sur le secteur de l'aviation mondiale à mesure que les restrictions de voyage et les mesures de santé publique sont ajustées à l'échelle nationale, aux États-Unis et dans le reste du monde. Bien que l'AAIH s'attende à une baisse importante du trafic passagers et des recettes associées en 2020, la planification de la reprise est en cours afin de faire en sorte qu'Halifax Stanfield puisse à nouveau soutenir les compagnies aériennes, les entreprises de l'aéroport et les voyageurs, lorsque le moment sera venu.

États financiers

Rapport des auditeurs indépendants

Aux administrateurs de :

L'Administration de l'Aéroport international d'Halifax

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de l'Administration de l'Aéroport international d'Halifax (« l'Administration »), qui comprennent le bilan consolidé au 31 décembre 2019, et les états consolidés des résultats et des variations des capitaux propres et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que des notes aux états financiers consolidés, y compris un résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée de l'Administration de l'Aéroport international d'Halifax au 31 décembre 2019, ainsi que sa performance financière consolidée et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date et conformément aux normes comptables canadiennes pour les entreprises à capital fermé.

Fondement de l'opinion

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

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers consolidés

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

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

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

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

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

Rapport des auditeurs indépendants (suite)

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

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

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

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

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

Halifax, Canada
le 27 mars 2020



Comptables professionnels agréés

États financiers

Bilan consolidé

Aux 31 décembre

	2019	2018
<i>[en milliers de dollars]</i>	\$	\$
ACTIF		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie <i>[note 3]</i>	23 943	23 541
Comptes débiteurs	8 343	5 492
Stocks	1 219	1 321
Charges payées d'avance	1 451	1 256
Total de l'actif à court terme	34 956	31 610
Immobilisations nettes <i>[note 4]</i>	413 905	404 976
Fonds de réserve affecté au service de la dette <i>[note 5]</i>	7 427	7 427
Actif au titre des prestations constituées <i>[note 8]</i>	4 499	7 443
	460 787	451 456
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		
Passif à court terme		
Comptes créditeurs et charges à payer	26 301	27 217
Apports et produits reportés <i>[note 3]</i>	12 917	10 275
Total du passif à court terme	39 218	37 492
Dettes à long terme <i>[note 5]</i>	283 507	283 477
Dépôts de garantie	1 499	1 517
Total du passif	324 224	322 486
Valeur nette des immobilisations <i>[note 6]</i>	136 563	128 970
	460 787	451 456

Engagements *[note 7]*

Éventualités *[note 11]*

Voir les notes afférentes aux états financiers

Au nom du conseil d'administration,


Administrateur


Administrateur

États consolidés des résultats et des variations des capitaux propres

Exercices clos les 31 décembre

<i>[en milliers de dollars]</i>	2019 \$	2018 \$
PRODUITS		
Redevances d'aérogare et droits perçus au titre de la sécurité des passagers	20 413	20 759
Droits de stationnement	15 745	15 308
Concessions	15 460	14 349
Redevances d'atterrissage	12 267	12 034
Produits de locations	5 019	4 549
Intérêts <i>[note 6]</i>	705	603
Divers	1 239	1 106
	70 848	68 708
Taxe d'amélioration de l'aéroport <i>[note 6]</i>	43 527	42 745
	114 375	111 453
CHARGES		
Salaires et avantages sociaux	24 248	23 517
Amortissement	26 269	25 302
Matières premières, services et fournitures	21 619	20 723
Intérêts sur la dette à long terme <i>[note 5 et 6]</i>	14 968	14 980
Loyer foncier	8 449	8 146
Frais généraux et administratifs	5 716	5 405
Taxes foncières	1 610	1 562
	102 879	99 635
Excédent des produits sur les charges avant perte au titre du régime de retraite	11 496	11 818
Perte au titre du régime de retraite à prestations définies <i>[note 8]</i>	(3 983)	(3 600)
Excédent des produits sur les charges de l'exercice	7 513	8 218
Valeur nette des immobilisations au début de l'exercice	128 970	120 672
Valeur nette des immobilisations	136 483	128 890
Amortissement des frais de financement reportés	80	80
Valeur nette des immobilisations à la fin de l'exercice <i>[note 6]</i>	136 563	128 970

Voir les notes afférentes aux états financiers

État consolidé des flux de trésorerie

Exercices clos les 31 décembre

<i>[en milliers de dollars]</i>	2019 \$	2018 \$
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Excédent des produits par rapports aux charges de l'exercice	7 513	8 218
Ajouter les éléments sans effets sur la trésorerie :		
Amortissement	26 269	25 302
Actif au titre des prestations constituées	2 944	2 132
Variation nette du solde du fonds de roulement hors caisse lié à l'exploitation	(1 234)	16 234
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	35 492	51 886
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Dépenses en immobilisations	(35 090)	(41 355)
Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement	(35 090)	(41 355)
Diminution nette de la trésorerie au cours de l'exercice	402	10 531
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	23 541	13 010
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	23 943	23 541

Voir les notes afférentes aux états financiers

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

1. Généralités

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

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

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

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

L'Administration possède une filiale en propriété exclusive, Halifax Stanfield Services Inc. (HSSI). HSSI fournit des services d'aviation à des tiers.

2. Résumé des méthodes comptables importantes

Les états financiers consolidés de l'Administration ont été préparés conformément à la partie II du Manuel des Comptables professionnels agréés du Canada [CPA Canada], intitulée *Normes comptables pour les entreprises à capital fermé*, qui établit les principes comptables généralement

reconnus pour les entreprises du Canada sans obligation d'information du public et comprend les principes comptables importants décrits ci-dessous.

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

Principes de consolidation

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

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Aide gouvernementale

Les montants reçus ou à recevoir au titre de programmes gouvernementaux pour le développement des immobilisations sont comptabilisés comme des réductions du coût des actifs auxquels ils sont liés au moment où l'Administration est autorisée à les comptabiliser, pourvu qu'on ait la certitude raisonnable que les avantages seront réalisés. Au cours de l'exercice, 2,4 millions de \$ (néant – 2018) d'apports gouvernementaux ont été reçus ou à recevoir et ont été appliqués aux immobilisations. L'assistance pour le soutien des services aériens futurs est appliqué à la dépense lorsque l'activité du service aérien est réalisée en conformité avec les termes

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

2. Résumé des méthodes comptables importantes (suite)

et conditions. Au cours de l'exercice, 1,7 million de \$ (1,8 million de \$ - 2018) d'assistance a été comptabilisé aux charges.

Stocks

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

Bail foncier

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

Immobilisations

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

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

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

Dette à long terme

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

Constatation des produits

Les redevances d'atterrissage, les redevances d'aérogare, les droits de stationnement et les droits perçus au titre de la sécurité des passagers sont constatés lorsque les installations aéroportuaires sont utilisées. Les produits de concession sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice et calculés en fonction d'un pourcentage convenu de ventes déclarées du concessionnaire, avec des garanties minimales stipulées le cas échéant. Les produits de location sont comptabilisés sur la

durée de vie des baux, des licences et des permis respectifs. La taxe d'amélioration de l'aéroport (TAA) est comptabilisée lorsque les passagers en partance embarquent dans l'avion conformément aux rapports des sociétés aériennes.

Régime d'avantages sociaux

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

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

Instruments financiers

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

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

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

3. Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie inclut 7,6 millions de \$ (9,3 millions de \$ - 2018) restant des fonds reçus en 2018 de la province de la Nouvelle-Écosse afin de soutenir les initiatives de la croissance des services aériens. Le financement est utilisé à la discrétion de l'AAIH afin de soutenir de nouvelles opportunités de services qui répondent aux critères prédéfinis. Les fonds doivent être engagés d'ici le 31 décembre 2020 et complètement libérés d'ici au 31 mars 2024. La trésorerie comprend également 4,5 millions de \$ (néant - 2018) provenant de la province de la Nouvelle-Écosse pour soutenir le développement de l'infrastructure logistique du chargement. Le financement est disponible pour compenser une partie des coûts associés au développement à mesure qu'ils sont engagés.

4. Immobilisations

Les immobilisations consistent en ce qui suit:

	2019			2018
	Coût \$	Amortissement cumulé \$	Valeur comptable nette \$	Valeur comptable nette \$
Matériel informatique et logiciels	19 580	16 001	3 579	3 538
Améliorations locatives	568 714	200 033	368 681	361 555
Matériel, outillage, mobilier et agencements	22 863	14 215	8 648	7 383
Véhicules	18 586	11 123	7 463	8 910
Immobilisations en cours	25 534	-	25 534	23 590
	655 277	241 372	413 905	404 976

Au cours de l'exercice, 2,4 millions de \$ (néant - 2018) d'apports gouvernementaux reçu ou à recevoir ont été comptabilisés aux immobilisations. Les apports ont trait au développement des immobilisations.

5. Dette à long terme

La dette à long terme consiste en ce qui suit :

	2019 \$	2018 \$
Obligations-recette de série A à 5,503% non amortissables, échéant le 19 juillet 2041. Intérêts payables deux fois par an à terme échu le 19 janvier et le 19 juillet de chaque année jusqu'à échéance, à partir du 19 janvier 2007.	150 000	150 000
Obligations-recettes de série C à 4,888% non amortissables, échéant le 15 novembre 2050. Intérêts payables deux fois par an à terme échu le 15 mai et le 15 novembre de chaque année jusqu'à échéance, à partir du 15 mai 2011.	135 000	135 000
	285 000	285 000
Moins les frais de transaction, nets de l'amortissement cumulé	1 493	1 523
	283 507	283 477

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

5. Dette a long terme (suite)

Émission d'obligations

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

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

Facilités de crédit

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

Au 31 décembre 2019, un montant de 14,5 millions de \$ sur la facilité de lettre de crédit et de crédit d'exploitation avait été engagé, dont 2,1 millions de \$ étaient destinés à la capitalisation du régime de retraite aux fins de respect de la réglementation et 12,4 millions de \$ au fonds de réserve affecté à l'exploitation et à la maintenance.

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 2019, le fonds de réserve affecté au service de la dette comprenait des dépôts productifs d'intérêt détenue en fiducie totalisant 7,4 millions de \$ [7,4 millions de \$ en 2018]. 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 12,9 millions de \$ seront nécessaires pour capitaliser le fonds de réserve affecté à l'exploitation et à la maintenance en 2020. Le fonds de réserve affecté à l'exploitation et à la maintenance peut être capitalisé par voie de trésorerie, de lettre de crédit ou du solde disponible en vertu d'une facilité de crédit consentie.

6. Taxe d'amélioration de l'aéroport

La taxe d'amélioration de l'aéroport (TAA) sert à financer le programme d'immobilisations de l'Administration et les frais de financement connexes, en plus de la dette et des excédents opérationnels. Les excédents opérationnels se composent de l'excédent des produits par rapport aux charges avant l'amortissement et les intérêts. Le montant de la TAA au 31 décembre 2019 était de 28 \$ [28 \$ en 2018] et le montant intraprovincial était de 15 \$ [15 \$ en 2018], et la TAA s'applique à tous les passagers embarqués en partance. La TAA est perçue par les transporteurs aériens moyennant une commission de 6% 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.

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

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

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

	2019 \$	2018 \$
Produits de la TAA, montant net:		
Produits de la TAA	46 348	45 513
Frais de la perception de la TAA	(2 821)	(2 768)
	43 527	42 745
Intérêts sur les fonds excédentaires	705	603
Fonds reçus, montant net	44 232	43 348
Dépenses en immobilisations financées par la TAA	30 424	41 355
Intérêts débiteurs financés par la TAA	14 968	14 980
	45,392	56 335
Excédent des dépenses par rapport aux produits de la TAA	(1 160)	(12 987)
Excédent des dépenses par rapport aux produits de la TAA, au début de l'exercice	(359 095)	(346 108)
Excédent des dépenses par rapport aux produits de la TAA, à la fin de l'exercice	(360 255)	(359 095)

Du 1^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2019, le total cumulé des dépenses en immobilisations financées par le TAA s'élevait à 813,5 millions de \$ [768,1 millions de \$ en 2018] et dépassait les produits cumulés de la TAA de 360,3 millions de \$ [359,1 millions de \$ en 2018].

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

	2019 \$	2018 \$
Valeur nette des immobilisations provenant de la TAA	44 142	41 147
Valeur nette des immobilisations provenant d'autres activités	92 421	87 823
Valeur nette des immobilisations à la fin de l'exercice	136 563	128 970

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

Les frais reportés sont amortis sur la durée résiduelle des instruments antérieurement couverts. L'amortissement lié à l'exercice considéré s'élève à 0,1 million de \$ [0,1 million de \$ en 2018] et l'amortissement cumulé à ce jour s'élève à 1,1 million de \$.

7. Engagements**Entente de transfert**

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

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

	\$
2020	8 800
2021	9 100
2022	9 500
2023	9 800
2024	10 100

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

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

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

	\$
2020	14 854
2021	14 854
2022	14 854
2023	14 854
2024	14 854

Immobilisations en cours

Au 31 décembre 2019, les engagements contractuels de construction impayés de l'Administration s'élevaient à environ 5,0 millions de \$ [6,1 millions de \$ en 2018].

8. Régime de retraite

L'AAIH offre un régime de retraite [le "régime"] à ses salariés, qui comprend une composante à prestations définies et une autre à cotisations définies. Une évaluation actuarielle a été préparée au 31 décembre à des fins de financement et d'évaluation. La responsabilité de la gouvernance du régime, y compris la surveillance des aspects du régime tels que les décisions d'investissement, incombe à l'Administration par l'entremise d'un comité de retraite. À son tour, le comité de retraite a nommé des experts indépendants expérimentés, tels que des conseillers en placement, des gestionnaires de placements, des actuaires et des dépositaires d'actifs. En 2019, l'Administration a mis en œuvre une stratégie de réduction des risques de régime qui prévoyait l'achat d'un contrat de rachat de rente pour toutes les pensions de retraite des participants au régime au 1^{er} avril 2020. Cette transaction a entraîné un coût de règlement de 5,6 millions de \$. L'obligation au titre des prestations a été transférée à une compagnie d'assurance le 23 décembre 2019.

L'Administration a adopté diverses conventions concernant le régime :

- a) L'actif du régime est évalué à la juste valeur aux fins du calcul du rendement prévu de l'actif du régime.
- b) Au 31 décembre 2019, l'actif du régime était investi dans divers fonds en gestion commune.

- c) En raison de la nature de l'engagement de retraite, l'obligation au titre des prestations définies de l'Administration ne peut être prédite avec exactitude. Des écarts actuariels surviennent du fait que des modifications ont été apportées aux hypothèses et que les résultats diffèrent de ceux qui sont prévus dans les hypothèses. En vertu du chapitre 3462 du Manuel de CPA Canada, ces écarts sont comptabilisés immédiatement dans les états des résultats et des variations des capitaux propres.
- d) Les différences entre le rendement réel de l'actif du régime et le rendement calculé selon le taux d'actualisation sont comptabilisées immédiatement dans les états des résultats et des variations des capitaux propres.
- e) La dernière évaluation actuarielle requise aux fins de la capitalisation a été effectuée au 31 décembre 2019. La prochaine évaluation actuarielle prévue sera effectuée au 31 décembre 2020.
- 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 :

	2019 \$	2018 \$
Actif du régime	23 017	56 769
Obligation au titre des prestations constituées	(18 518)	(49 326)
	4 499	7 443

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

	2019 \$	2018 \$
Coût des services rendus de l'employeur	(568)	(650)
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	(1 953)	(1 904)
Rendement prévu de l'actif	2 261	2 303
	(260)	(251)
Perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées	(4 288)	(221)
Différence entre le rendement prévu et le rendement actif	6 167	(3 128)
Coût de règlement	(5 602)	-
Perte au titre du régime de retraite	(3 983)	(3 600)

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

8. Régime de retraite (suite)

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

	2019 %	2018 %
Taux d'actualisation – obligation au titre des prestations à la clôture de l'exercice	3,50	4,00
Taux d'actualisation – charge nette au titre des prestations	4,00	4,00
Taux de croissance des salaires	3,25	3,25

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

	2019 \$	2018 \$
Cotisations patronales	1 039	1 468
Cotisations salariales	112	121
Prestations versées	1 659	1 567

	2019 %	2018 %
Titres de participation	32	37
Titres à revenu fixe	61	55
Titres de placement immobilier	7	8
	100	100

La charge de retraite, qui s'est élevée à 1,0 million de \$ [1,0 million de \$ en 2018] pour la composante à cotisations définies, est égale aux cotisations versées au régime par l'Administration au cours de l'exercice.

En 2019, la perte au titre du régime de retraite s'est établie à 4,0 millions de \$ [3,6 millions de \$ en 2018] pour la composante à prestations définies.

9. Gestion du risque lié au capital

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

L'objectif de l'Administration en matière de gestion du capital est d'acquiescer et de maintenir un capital suffisant pour gérer de manière sécuritaire et efficace les activités aéroportuaires. L'Administration vise à gérer le capital de manière à offrir des installations et des services de classe internationale au public voyageur. Le capital géré par l'Administration se compose de titres d'emprunt à long terme. Au 31 décembre 2019, l'encours de la dette, à l'exclusion de toute tranche à court terme, s'élevait à 285,0 millions de \$ [285,0 millions de \$ en 2018].

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. Au 31 décembre 2019, l'Administration se conformait à toutes les clauses restrictives décrites dans l'acte de fiducie principal.

Conformément à l'acte de fiducie principal, deux fonds de réserve doivent être maintenus : un fonds de réserve affecté au service de la dette et un fonds de réserve affecté à l'exploitation et à la maintenance. Au 31 décembre 2019, l'Administration remplissait les exigences se rapportant à ces deux fonds de réserve.

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

10. Instruments financiers

Juste valeur

Les instruments financiers de l'Administration sont composés de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des comptes débiteurs, du fonds de réserve affecté au service de la dette, des comptes créditeurs et charges à payer et de la dette à long terme. La différence entre la valeur comptable et la juste valeur marchande des instruments financiers, à l'exception de la dette à long terme, est négligeable étant donné leur échéance à court terme. La juste valeur des obligations-recettes au 31 décembre 2019 s'élevait approximativement à 394 millions de \$.

Gestion des risques

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

Risque lié aux taux d'intérêt

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

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

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

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

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

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

Risque de liquidité

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

Les exigences annuelles de remboursement futures des obligations de l'Administration aux termes de sa dette à long terme sont décrites à la note 7.

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

10. Instruments financiers (suite)

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 43% [46% en 2018] de ses produits de redevances d'atterrissage et de redevances d'aérogare d'Air Canada et de ses sociétés affiliées. La direction est toutefois d'avis que la dépendance à long terme de l'Administration envers un seul transporteur aérien est atténuée par le fait qu'environ 80% du trafic passagers de l'aéroport est constitué de passagers en partance d'Halifax ou à destination d'Halifax et que, par conséquent, d'autres transporteurs seraient susceptibles d'absorber le volume de tout transporteur qui cesserait ses activités. De plus, le fait que l'Administration a le pouvoir absolu d'augmenter ses tarifs et ses redevances atténue l'incidence de ces risques.

11. Eventualités

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

12. Événement postérieur

Subséquent au 31 décembre 2019, l'industrie aéronautique mondiale a commencé à connaître une baisse importante de la demande à la suite d'une épidémie de coronavirus et de la propagation de la COVID-19. La propagation de cette maladie infectieuse a été déclarée une pandémie par l'Organisation mondiale de la santé le 11 mars 2020 et les efforts en cours par les gouvernements nationaux pour contenir et atténuer l'impact de cette maladie ont limité les activités de l'aviation internationale et nationale. En janvier et février 2020, les résultats financiers de l'Administration de l'Aéroport international de Halifax n'ont pas été affectés de manière significative, mais à partir de la fin du mois de mars, l'AAIH connaîtra une baisse importante de l'activité des transporteurs aériens et les sources de revenus seront sensiblement affectées par rapport aux tendances historiques. L'Administration est convaincue que les facilités de crédit disponibles et les efforts continus d'atténuation des coûts fourniront le fonds de roulement nécessaire pour poursuivre les activités normales jusqu'à ce que l'activité aérienne commence à revenir à des niveaux normaux dans la seconde moitié de 2020.

Gouvernance de la société

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

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

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

Le conseil d'administration assume la responsabilité générale de la gérance de l'AAIH, en supervisant la gouvernance et l'orientation stratégique. Le conseil supervise également la direction, qui est responsable de la conduite quotidienne des affaires, dans l'objectif fondamental de veiller à ce que l'AAIH remplisse ses obligations et fonctionne de manière sûre, efficace et responsable. Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que nécessaire pour s'acquitter de ses responsabilités et il maintient quatre comités permanents qui sont responsables devant le conseil d'administration : le Comité de direction, présidé par Marie Mullally; le Comité de vérification, présidé par Ann MacKenzie; le Comité des projets d'investissement, présidé par John Fitzpatrick; et le Comité de gouvernance, présidé par Rob Batherson. L'objectif de chaque comité est le suivant.

Comité de direction

Le Comité de direction assiste le conseil d'administration (i) en réglant, dans les limites de l'autorité qui lui est déléguée, les questions qui surgissent entre les réunions ordinaires du conseil d'administration et qui exigent une attention et une intervention immédiates; (ii) en exerçant les fonctions qui lui sont déléguées par le conseil d'administration et en particulier les fonctions ayant trait au poste de président-directeur général (PDG); (iii) en fournissant une supervision et des conseils au PDG en matière de développement stratégique et de priorités et (iv) en agissant à titre consultatif auprès du président-directeur général sur les questions qui seront soumises à l'ensemble du conseil d'administration pour examen ultérieur.

Comité de vérification

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

Comité des projets d'investissement

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

Comité de gouvernance

Le Comité de gouvernance assiste le conseil d'administration en mettant l'accent sur la gouvernance dans l'objectif d'améliorer la performance du conseil ainsi que d'ajouter de la valeur et d'apporter du soutien à l'AAIH

Gouvernance de la société (suite)

pour la réalisation de ses objectifs d'entreprise. Dans le cadre de ce mandat, le Comité de gouvernance gère le processus de nomination au conseil d'administration, reçoit des rapports et formule des recommandations sur diverses questions relatives à la gouvernance y compris (i) le cadre de gouvernance du conseil d'administration, qui comprend la politique de gouvernance du conseil et les plans et programmes à l'appui; (ii) la composition du conseil d'administration et son efficacité; et (iii) le mandat de chaque comité du conseil d'administration.

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

Durant l'année 2019, le Comité de gouvernance du conseil d'administration a signalé qu'il n'y avait eu aucune violation des lignes directrices relatives aux conflits d'intérêts par les dirigeants ou administrateurs de l'AAIH.

Rémunération des membres du conseil d'administration

Présidente : M. Mullally	70 000 \$
Vice-président : S. Dempsey	35 100 \$
D. Bastow	17 700 \$
R. Batherson	26 350 \$
P. Boulter (s'est joint au conseil le 24 mai 2019)	5 541 \$
J. Fiander (s'est joint au conseil le 24 mai 2019)	5 841 \$
J. Fitzpatrick	26 350 \$
D. Holland	17 700 \$
A. MacKenzie	25 750 \$
A. MacLean	20 100 \$
B. Nycum	17 700 \$
S. Porter	20 100 \$

Rémunération du secrétaire du conseil

J. S. Cowan (mandat achevé le 31 décembre 2018)	7 450 \$
--	----------

Remarque : Les montants représentent les paiements versés en 2019.

Salaires des cadres de direction

L'éventail des salaires versés à la présidente-directrice générale et aux vice-présidents de l'AAIH durant l'année 2019 allait de 165 000 \$ à 345 000 \$. En plus des salaires de base, des primes d'incitation au rendement d'un montant total de 404 800 \$ ont été payées au cours de l'année. Ces primes d'incitation au rendement sont fonction des réalisations de l'entreprise.

Contrats d'un montant supérieur à 116 670 \$

Conformément à son contrat de bail avec Transports Canada, l'AAIH est tenue de déclarer tous les contrats d'un montant supérieur à 116 670 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 indexés à l'indice des prix à la consommation) qui ont été conclus durant l'année et qui n'ont pas été adjugés selon un processus concurrentiel et public d'appel d'offres. En 2019, l'AAIH a conclu un contrat à fournisseur unique.

Un contrat de cinq ans à fournisseur unique, d'un montant maximum de 304 984 dollars, a été attribué à Siemens Canada Limited pour assurer le service du système de contrôle de l'automatisation des bâtiments de l'AAIH. L'AAIH a investi massivement dans les systèmes de contrôle automatisé de l'environnement des bâtiments pour s'assurer que les installations sont ventilées, chauffées et refroidies efficacement et que les coûts énergétiques sont minimisés. Le logiciel est une technologie exclusive, et le service au système ne peut être assuré que par Siemens. Les produits et services de Siemens sont un exemple de normalisation au sein de l'AAIH et le fournisseur a déjà assuré ces services de manière satisfaisante auparavant. Cette normalisation et cette expérience antérieure entraînent des économies de coût démontrées et quantifiées pour l'AAIH.

Conseil d'administration

Marie Mullally PRÉSIDENTE

FCPA, FCA, ICD.D
Présidente-directrice générale, CUA

Organe et date de nomination :
Chambre de commerce d'Halifax
Avril 2009

Participation aux réunions * :

Conseil d'administration (présidente)	8/8
Comité de direction (présidente)	4/4

Robert Batherson ADMINISTRATEUR

Vice-président général, RP,
Trampoline

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

Participation aux réunions * :

Conseil d'administration	7/8
Comité de direction	4/4
Comité de gouvernance (président)	4/4

Stephen Dempsey VICE-PRÉSIDENT

Cadre d'entreprise retraité

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

Participation aux réunions * :

Conseil d'administration (vice-président)	8/8
Comité de direction	4/4

Doug Bastow ADMINISTRATEUR

Cadre retraité de compagnie aérienne
Pilote de ligne retraité

Organe et date de nomination :
AAIH
Septembre 2016

Participation aux réunions * :

Conseil d'administration	8/8
Comité des projets d'investissement	4/4

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

Conseil d'administration (suite)

Pernille Fischer Boulter ADMINISTRATRICE

CITP
Présidente-directrice générale, Kisserup International
Trade Roots Inc.

Organe et date de nomination :

Gouvernement fédéral
Mai 2019

Participation aux réunions * :

Conseil d'administration	3/6
Comité de gouvernance	2/2

*Mme Boulter a été nommée au conseil le 24 mai 2019

.....

John Fitzpatrick ADMINISTRATEUR

c.r., associé, BOYNECLARKE LLP

Organe et date de nomination :

Municipalité régionale d'Halifax
Juillet 2014

Participation aux réunions * :

Conseil d'administration	8/8
Comité de direction	4/4
Comité des projets d'investissement (présidente)	4/4

Joe Fiander ADMINISTRATEUR

Cadre d'entreprise retraité

Organe et date de nomination :

Gouvernement fédéral
Mai 2019

Participation aux réunions * :

Conseil d'administration	6/6
Comité de vérification	3/3

*M. Fiander a été nommé au conseil le 24 mai 2019

.....

Daniel Holland ADMINISTRATEUR

Directeur, Solais Partners

Organe et date de nomination :

Municipalité régionale d'Halifax
Janvier 2017

Participation aux réunions * :

Conseil d'administration	8/8
Comité de vérification	5/5

* 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 générale annuelle publique.

Conseil d'administration (suite)

Ann MacKenzie ADMINISTRATRICE

CPA, CA, MEC, ICD.D
Cadre d'entreprise retraitée

Organe et date de nomination :

AAIH
Mars 2015

Participation aux réunions * :

Conseil d'administration	8/8
Comité de direction	4/4
Comité de vérification (présidente)	5/5

Benjamin Nycum ADMINISTRATEUR

PDG, William Nycum & Associates Limited

Organe et date de nomination :

Chambre de commerce d'Halifax
Mars 2018

Participation aux réunions * :

Conseil d'administration	8/8
Comité des projets d'investissement	4/4

Ann MacLean ADMINISTRATRICE

Ancienne mairesse de New Glasgow
Cadre de direction à la retraite

Organe et date de nomination :

Province de la Nouvelle-Écosse
Février 2015

Participation aux réunions * :

Conseil d'administration	7/8
Comité de vérification	5/5
Comité de gouvernance	4/4

Sherry Porter ADMINISTRATRICE

Cadre d'entreprise retraitée

Organe et date de nomination :

Chambre de commerce d'Halifax
Mars 2015

Participation aux réunions * :

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

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

Notre Peuple

Karen Murphy, Peter Khattar, Darrell Corkum, Kimberly Oakley, Joshua Kolstee, Ryan Bowman, Tim Bull, Dean Bouchard, Brodie MacNevin, James Zinck, Jonathon Heffernan, Michael Rantala, Jeff Bowman, Andrew Edwards, Kim Ottenbrite, Matt McDonald, Wayne DeCoste, Troy Appleby, Paula Cannon, Mark Urquhart, Glenda Gillam, Jeffrey Hauser, Arnold Wood, Dan Pride, Nadine Allen, Daniel Archibald, Donald Myers, Reg Beeler, Craig Singer, Derek Forrest, James Moulton, Rachel Griffiths, Daniel Chaplin, Sheri Murphy, Melissa MacDonald, Deb Newcombe, Paula Fisher, Chad Manuel, Kathryn Langridge, Brian LeBlanc, Betsy McCully, Rick Boutilier, Dean Letto, Paul McLaughlin, Carol Mackie, Steve Bezanson, Rob Silver, Tim Fisher, Jennifer Delorey Lyon, Keith Gurschick, Matt Flynn, Steven Bradshaw, Kathy Temple, Joseph Young, Tara Vidito, Chris Collier, Chris Waugh, Jack Weir, Glen Boone, Robert Miller, Scott Baines, Jeremy Newton, Valerie Seager, Marcel Laforest, Todd Hickey, Leigh Robinson, Milly Walker, Alexa Taggart, Jennifer Best-White, Melissa Nguyen, Paul Hood, Steven Clarke, Mike Johnston, Mark Fletcher, Cathy Paget, Ruth Stoddard, Kyle Mohler, Rob Kelly, Scott Robertson, Howard Rose, Andrew Bowman, Jane Scott, Paul Dalrymple, Alan Carragher, Alex Lyall, Melissa Lee, Arthur Nowen, Amanda Smees, Mike Hanson, Kellie Lunn, Derek Fraser, Scott Singer, Chris Bresowar, Danny Kennedy, Kelly Corbett, Mike Christie, Robert Hewitt, Jeffrey Rhyno, William D Turple, Victor Cadoret, Ed Dempsey, Anita Chisholm, Robert Rose, Chris Altass, William A Turple, Jamie Dwyer, Shane Boutilier, Craig Paul, Chris deMan, Nicole Burchell-Isenor, Paul Chisholm, Shawn DeLong, Rick Wyatt, Hayley Boutilier, Thomas Winsor, Stephanie Gorman, Robert Clarke, Will Sutherland, Chris Cartwright, Myles Swain, Sandi Nicholson, Sarah Livingstone, Doug Eisan, Kris Stevens, Donald Mattinson, Cindy James, Bill Crosman, Jessica Fougere, Brian Gillette, Jamie Wilkins, Jorge Perez, Shawn Hicks, Greg Bruce, Cory Teed, Melissa Upton, Burton Wright, Leah Batstone, Sheila Williams, Kevin Mosher, Tony McMillen, Mark Amos, Terry Hilchey, Adrian Doiron, Michael Eakins, Mel Thomas, Brandon Dearman, Scott White, Kaushalendra Chauhan, Jaime Cayaoyao, David Rowe, Tim Leeman, Jaan Soosaar, Stephen Fudge, Todd D'Arcy, Dustin Drew, Twila Grosse, Layla Nargis, Laurie Brown, Tonya McLellan, Rachael Robinson, Jo-Anne McLean, Tom Murray, Mike Walker, Doug Meek, James Tanswell, Drake Clarke, Andrea Landry, Tom Antonio, Claude Cunningham, Ron Conway, Tiffany Chase, Paul Brigley, Joyce Carter, Ken Bayers, Kim Porter, Paul Baxter, Roxanne Hilchie, William Wellwood, Don Welton, Joel Christie, Jeff MacMillan, David Brown, Kevin Boutilier, Max Ball, Malcolm Phippen, Jason Howie, Michael Samson, Craig Henman, Joey MacPherson, Daniel Chandler, Meaghan Ramsay, Erika Triff, Danny Jennings, Leanna Brown, Darin Clarke, Clayton Maynard, Rick Gooding, Brian Thomas, Craig Cormier, Peter Hilton, Taras Chemerys, Sherrie Clow, Carl Brown, Melanie White (en 2019).



HalifaxStanfield

1, boulevard Bell, Halifax, N.S. B2T 1K2

Téléphone : 902.873.4422

Télécopieur : 902.873.4750

www.halifaxstanfield.ca