

Historique de l'Aéroport international Stanfield d'Halifax

Introduction

L'aéroport international de Halifax fut construit par le ministère des Transports à proximité du lac Kelly, sur un terrain fourni par la ville de Halifax. Il est actuellement exploité par l'Administration de l'aéroport international de Halifax (AAIH), et ouvrit ses portes en juin 1960, avec un permis temporaire.

Les premières années

L'aéroport situé près du lac Kelly ne fut pas la première base aérienne dans la région de Halifax. En 1918, le gouvernement canadien, à l'insistance de la Grande-Bretagne, établit la première unité aérienne militaire du Canada à Baker's Point près de Dartmouth. C'était une base destinée au Service aéronaval de la Marine royale du Canada (RCNAS) qui devait piloter des hydravions Curtiss HS-2L en patrouille anti-sous-marine. Jusqu'à ce qu'un personnel canadien puisse être entraîné, la base aérienne était exploitée par le U.S. Naval Flying Corps. La guerre se termina avant que le Service aéronaval de la Marine royale du Canada ne fut prêt et l'unité fut dissoute. Toutefois, en 1920, la vieille base, connue à l'époque sous le nom de Dartmouth Air Station, était utilisée par la Branche des opérations aériennes de la Commission de l'air pour la réparation et l'entretien de ses hydravions. Sur la première liste publiée des hydrobases en service durant l'année 1922, cette station fut identifiée de la manière suivante : « Halifax, Nouvelle-Écosse – Base aérienne gouvernementale pour les hydravions – Plus de 800 verges carrées – Permis de douanes ».

Dès le 5 juillet 1919, la Commission de planification de la ville de Halifax demanda au gouvernement fédéral de construire un terrain d'aviation pour la région de Halifax. Le gouvernement répondit que l'organisation de l'aviation civile, sous la direction de la Commission de l'air, n'avait pas encore été mise en place mais que, de manière générale, le gouvernement s'attendait à ce que les villes canadiennes fournissent leur propre terrain d'aviation.

Le 19 janvier 1927, la Direction de l'aviation civile du ministère de la Défense nationale demanda à la ville de Halifax d'envisager l'établissement d'un aéroport dans la région. Si la ville donnait son accord, le ministère fournirait l'assistance technique. C'était l'époque où le gouvernement commençait à envisager la possibilité d'un service de poste aérienne dans diverses régions du Canada. Il annonça son projet de contribuer à l'établissement de clubs d'aéronautique légère et en 1928, décision fut prise de construire la voie aérienne transcanadienne, dans laquelle les aéroports municipaux existants jouaient un rôle important.

La ville de Halifax était effectivement intéressée et de nombreux emplacements furent envisagés et rejetés pour des raisons techniques ou financières. Finalement, en

septembre 1928, un inspecteur de l'aviation civile recommanda un emplacement à Bluebell Farm. C'était le seul emplacement disponible et son aménagement allait coûter très cher. La ville organisa un plébiscite en avril 1929 et reçut l'autorisation de dépenser 190 000 \$.

Le 16 juin 1930, débuta la construction de deux pistes d'atterrissage : 1 800 x 600 pieds et 2 000 x 600 pieds. Un permis d'aéroport fut délivré le 9 janvier 1931, et la ville loua l'aéroport au Halifax Aero Club en vue de son exploitation et de son entretien. Les profits, s'il y en avait, seraient divisés à parts égales entre la ville et le club. Le premier avion à atterrir à l'aéroport fut un Curtiss Robin de Atlantic Airways, piloté par Cliff Kent, en février 1931.

L'aéro-club était géré par M. Don Saunders, qui remplissait également les fonctions de directeur de l'aéroport. M. Saunders avait été capitaine dans le Royal Flying Corps durant la première guerre mondiale et était un pilote bien connu dans les Maritimes. Plus tard, il fut nommé directeur régional des aéroports pour le ministère des Transports dans la région de l'Atlantique.

L'aéroport fut fermé en 1941, et la section située à l'écart du chemin Chebucto, en bordure du projet de logement Westmount, devint le parc Saunders. Un monument commémoratif y fut érigé pour marquer l'emplacement du premier aéroport de la ville de Halifax et pour rendre hommage à Donald Saunders, surnommé « Mister Flying ».

Durant l'hiver de 1929-30, un contrat fut adjugé par le service des postes pour le transport du courrier entre Halifax et Montréal en vue d'un transfert sur des navires transatlantiques. Ceci se poursuivit ensuite quotidiennement avec une correspondance à Moncton jusqu'en juin 1931, date à laquelle l'opération fut annulée pour des raisons économiques.

En 1931, la compagnie Pan American Airways, sur la base d'un contrat avec le service des postes américain et d'un permis canadien, commença à offrir un service quotidien durant l'été de Boston et Portland à Saint John et Halifax, avec l'option d'étendre le service à Sydney et à St. Johns. Le permis d'opérer au Canada délivré à Pan American ne lui permettait pas de transporter du courrier ou des passagers entre des villes canadiennes, règle qui ne plaisait guère aux habitants de Halifax et de Saint John.

Dans un rapport datant de 1931, le surintendant des voies aériennes de la Direction de l'aviation civile, affirmait que, à Halifax : « Les changements survenus au cours des deux dernières années ont été miraculeux; il y a maintenant un excellent aéroport avec un bon hangar et un club. L'année dernière, la compagnie Pan American a ajouté une petite aérogare pour les voyageurs et son service quotidien durant août et septembre a contribué à donner davantage confiance aux citoyens en l'avenir de l'aéroport. » Deux cent vingt-cinq mille dollars avaient été dépensés pour l'aéroport.

En 1932, le maire demanda au gouvernement d'apporter des améliorations à l'aéroport dans le cadre d'un projet d'assistance aux chômeurs, mais rien ne fut fait. En 1937, le nouveau ministère des Transports offrit à la ville une participation aux coûts d'un tiers pour l'amélioration de l'aéroport. À la fin de l'année 1938, le ministère entreprit finalement l'extension de deux pistes de 200 et 250 pieds respectivement.

Durant les années 1938-1939, des études furent entreprises pour savoir si l'aéroport pouvait être développé en vue de son usage par des compagnies aériennes. Celles-ci aboutirent à la conclusion que l'aéroport de Halifax ne pouvait pas être adéquatement aménagé. Il fut décidé d'utiliser plutôt le nouveau terrain d'aviation de Dartmouth qui était en construction à l'époque pour l'Aviation royale du Canada (ARC). Des améliorations limitées permettraient l'utilisation de l'aéroport de Halifax par des avions légers. Shearwater, le nouvel aéroport de Dartmouth, fut prêt au début de l'année 1940, et des escadrons de l'ARC pilotant des avions Digby et Hudson s'y installèrent.

Les travaux de l'aéroport de Halifax furent interrompus et la ville loua l'emplacement au gouvernement comme camp militaire. Le permis d'aéroport fut annulé le 15 octobre 1941. L'absence d'un aéroport adéquat à Halifax avait empêché d'étendre le service de la compagnie Trans-Canada Airline (TCA) à cette ville. Finalement, en 1941, TCA commença son service de l'aéroport de Dartmouth et son service aérien transcontinental d'une côte à l'autre. Dartmouth resta le seul aéroport de Halifax jusqu'en 1960.

Un nouvel aéroport pour Halifax

Durant la guerre, la ville de Halifax continua à s'intéresser à l'établissement d'un aéroport civil. En octobre 1945, elle demanda au ministère des Transports une assistance technique en vue de localiser un site pour un nouvel aéroport. Durant les années qui suivirent, de nombreux sites furent étudiés et rejetés et ce ne fut qu'à la fin de 1954 qu'un site proche du lac Kelly, recommandé par la compagnie Trans-Canada Airlines, fut approuvé.

Le ministère des Transports accepta de construire et d'exploiter le nouvel aéroport, à condition que la ville fasse l'acquisition du terrain et le transfère au ministère pour la somme d'un dollar. Les deux parties arrivèrent à un accord et, en novembre 1955, commença la construction de deux pistes de 8 000 x 200 pieds et 6 200 x 200 pieds.

Celles-ci furent respectivement rallongées à 8 800 et 7 700 pieds avant l'ouverture de l'aéroport. Entre-temps, en 1952, le ministère de la Défense nationale, pour le compte de la Marine, qui exploitait à cette époque l'aéroport de Dartmouth, donna son accord afin que le ministère des Transports puisse, à ses propres frais, rallonger les pistes de Dartmouth pour répondre aux besoins de TCA.

Le nouvel aéroport international de Halifax entra en service en juin 1960, et un permis autorisant les vols IFR (règles de vol aux instruments) fut délivré le 1^{er} juillet 1960. L'aérogare fut officiellement inaugurée le 10 septembre 1960.

L'aéroport est situé dans la municipalité régionale de Halifax, à 38 kilomètres (23 miles) au nord de Halifax, la capitale provinciale. Les terres à proximité de l'aéroport ont une faible densité de population. Le parc commercial Aerotech longe l'aéroport international de Halifax au sud et à l'est. Parmi les principaux locataires de ce parc de haute technologie, citons Pratt & Whitney Canada et Northrop Grumman Canada Corporation (autrefois Litton Systems Canada). Les communautés les plus proches de l'aéroport sont Enfield, à 8 kilomètres (5 miles) au nord et Waverley, à 12 kilomètres (7 miles) au sud-est.

Croissance et développement de l'aéroport

En 1960, l'aéroport offrait des installations permettant d'accueillir environ 180 000 passagers. Au début des années 70, il devint tout à fait évident que le rythme de croissance de l'aéroport international de Halifax était plus élevé que celui d'un aéroport moyen. En conséquence de cela, un plan de développement à long terme de l'aérogare fut établi. Cela aboutit à l'ouverture, en juillet 1976, d'une nouvelle salle d'embarquement, qui augmentait d'environ 5 000 mètres carrés (54 000 pieds carrés) la surface utile de l'aérogare d'origine de 21 940 mètres carrés (236 171 pieds carrés). En 1988, deux passerelles temporaires pour les passagers furent construites dans le but d'améliorer la qualité du service pour les passagers utilisant les deux principales compagnies aériennes régionales.

La salle d'embarquement fut de nouveau agrandie en décembre 1994, lors le ministre de Transports Canada de l'époque, Douglas Young, inaugura officiellement l'extension sud de 400 mètres carrés (4 300 pieds carrés). À l'automne 1998, le hall d'enregistrement des passagers situé au niveau principal de l'aérogare fut considérablement agrandi.

Depuis 1985, l'aéroport international de Halifax a subi une évolution considérable, d'un simple terminus pour la région centrale de la Nouvelle-Écosse, il est devenu une plaque tournante des opérations aéroportuaires pour l'ensemble de la région Atlantique.

Le nombre des passagers utilisant l'aéroport est passé de 180 000 en 1960 à 1 700 000 en 1980, et à 2 500 000 en 1990; en 2007, 3 469 062 passagers ont fait usage de nos installations.

Les effectifs en personnel de l'aéroport international de Halifax s'élèvent à environ 5 700.

Transfert de l'aéroport

Le 1^{er} février 2000 marqua une date importante dans l'histoire de l'aéroport : c'est à cette date que l'Administration de l'aéroport international de Halifax (AAIH) reprit le contrôle des opérations et de la gestion de l'installation. Suite à la Politique nationale des aéroports, qui fut annoncé en 1994 et appelait à la commercialisation de certains aéroports canadiens, au moyen de désinvestissements en faveur d'intérêts communautaires. Cette politique permet aux communautés de tirer davantage profit de leur aéroport, de réduire les coûts, d'adapter les niveaux de service à la demande locale et d'attirer des types nouveaux et différents d'entreprise.

Les négociations visant au transfert de l'aéroport commencèrent le 18 décembre 1995, suite à la signature d'une lettre d'intention par l'AAIH et Transports Canada. Un accord commun sur les dispositions financières fut annoncé le 16 septembre 1998.

Le 9 septembre 2005, une cérémonie s'est tenue à l'aéroport international de Halifax pour rebaptiser l'aérogare en l'honneur de l'honorable Robert L. Stanfield. Ensuite, le 9 février 2007, le Premier ministre, Stephen Harper, a rebaptisé l'aéroport proprement dit qui porte maintenant le nom d'Aéroport international Robert L. Stanfield.

Né à Truro en 1914, Robert Stanfield a servi les Néo-Écossais et les Canadiens à titre de législateur provincial et fédéral pendant 30 ans. Durant son mandat de Premier ministre de la Nouvelle-Écosse de 1956 à 1967, M. Stanfield a beaucoup investi dans le domaine de l'éducation; il a élargi le système des écoles publiques et a revitalisé l'économie de la province. Il a également exercé plusieurs mandats à titre de trésorier et de ministre de l'Éducation de la province. Il a été élu chef du Parti progressiste-conservateur du Canada en 1967 et a occupé le poste de chef de l'opposition loyale de Sa Majesté à la Chambre des communes jusqu'en 1976. Une plaque commémorative est exposée dans le Flight Deck, salon d'observation panoramique public de l'aéroport.

Moments marquants de l'histoire de l'aéroport

En septembre 2010, l'Aéroport international Stanfield d'Halifax a célébré son anniversaire d'or, qui marquait 50 ans de services aéronautiques au Canada atlantique.

Depuis le transfert, l'administration aéroportuaire a entrepris un projet d'amélioration de l'aéroport sur plusieurs années et à plusieurs volets, d'une valeur de près de 500 millions de \$. Les principaux projets qui ont été réalisés dans le cadre de ce plan sont les suivants :

- Installation ultramoderne de traitement des eaux usées
- Lotissement côté piste
- Expansion des halls d'arrivée des vols internationaux et des vols intérieurs et aires de stationnement public
- Création du Flight Deck – salon d'observation panoramique public – et du Airport Square – extension importante du hall principal et de la zone commerciale
- Installation de transport aérien régional côté sud
- Service de prédédouanement pour les États-Unis
- Reconfiguration de la route devant l'aérogare pour améliorer le flot des passagers et des véhicules en créant des voies séparées pour déposer et ramasser les passagers et enfin la construction d'un nouveau système routier en boucle et à sens unique pour améliorer la sécurité routière et l'orientation, réduire la congestion et accroître la capacité du réseau routier.
- Restauration complète des pistes et des voies de circulation de l'aéroport, côté piste
- Construction d'un garage couvert de 2300 places adjacent à la partie nord de l'aérogare, y compris une passerelle suspendue équipée du premier trottoir roulant en Nouvelle-Écosse
- Construction d'un complexe de services généraux écoénergétique et certifié Leadership in Energy and Environmental Design (LEED) qui abrite les services d'intervention d'urgence et les équipes d'entretien des pistes de l'aéroport
- Rallongement de la piste 05/23 à une longueur de 10 500 pieds
- Rénovations au hall d'enregistrement des vols intérieurs et internationaux, permettant l'installation d'un nouveau système de manutention des bagages et d'un système libre-service de dépôt des bagages, à la pointe de l'industrie

L'Administration de l'Aéroport international d'Halifax est une organisation axée sur l'expansion économique et les valeurs communautaires.

L'Aéroport international Robert L. Stanfield d'Halifax est le principal aéroport à service complet du Canada atlantique et permet aux passagers et aux clients de fret d'avoir accès aux marchés de l'ensemble du Canada, des États-Unis, du bassin caribéen, de l'Europe et de l'Asie.. C'est le seul aéroport du Canada atlantique à offrir des services douaniers canadiens 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 et un service de prédédouanement pour les États-Unis. L'aéroport, important moteur économique dont la valeur pour l'économie provinciale s'élève à près de 1,3 milliard de \$, sert chaque année plus de 3,6 millions de passagers et traite plus de 32 000 tonnes de fret. Reconnu comme un innovateur dans l'industrie aéroportuaire mondiale, l'Aéroport Stanfield d'Halifax est le premier aéroport en Amérique du Nord à offrir un système libre-service de dépôt des bagages à tous les passagers et est constamment classé parmi les meilleurs aéroports au monde.

Leadership de l'aéroport

Vous trouverez ci-dessous la liste des directeurs généraux d'aéroport qui ont été en poste à l'aéroport international de Halifax depuis son ouverture en 1960 :

E.R. King 1960 - 1961
G.W. Blatchly (par intérim) 1961-1963
D.L. Forbes 1963 - 1964
J.J. Cole 1964 - 1968
H.B. Miller (par intérim) 1968 - 1969
K.J. Robinson 1969 - 1973
G.M. Knox 1973 - 1987
J.R. Shrieves 1987 - 2000

Les personnes suivantes ont exercé les fonctions de président-directeur général de l'Administration de l'aéroport international de Halifax :

D. Rodgers : 1999 à 2000
B.F. Miller : 2000 à 2001
R.K. Milley : 2001 à 2005
P.O. Clarke (président-directeur général par intérim et vice-président des finances) et B.F. Miller (directeur général par intérim) : janvier à juillet 2005
E.D. Humphries : août 2005 à août 2007
J. Carter : août 2007 à janvier 2008 (directeur général par intérim)
T. Ruth : janvier 2008 à janvier 2014
J. Carter : mars 2014 à aujourd'hui