

S'envoler

Rapport Annuel 2024
Administration de l'aéroport
international d'Halifax

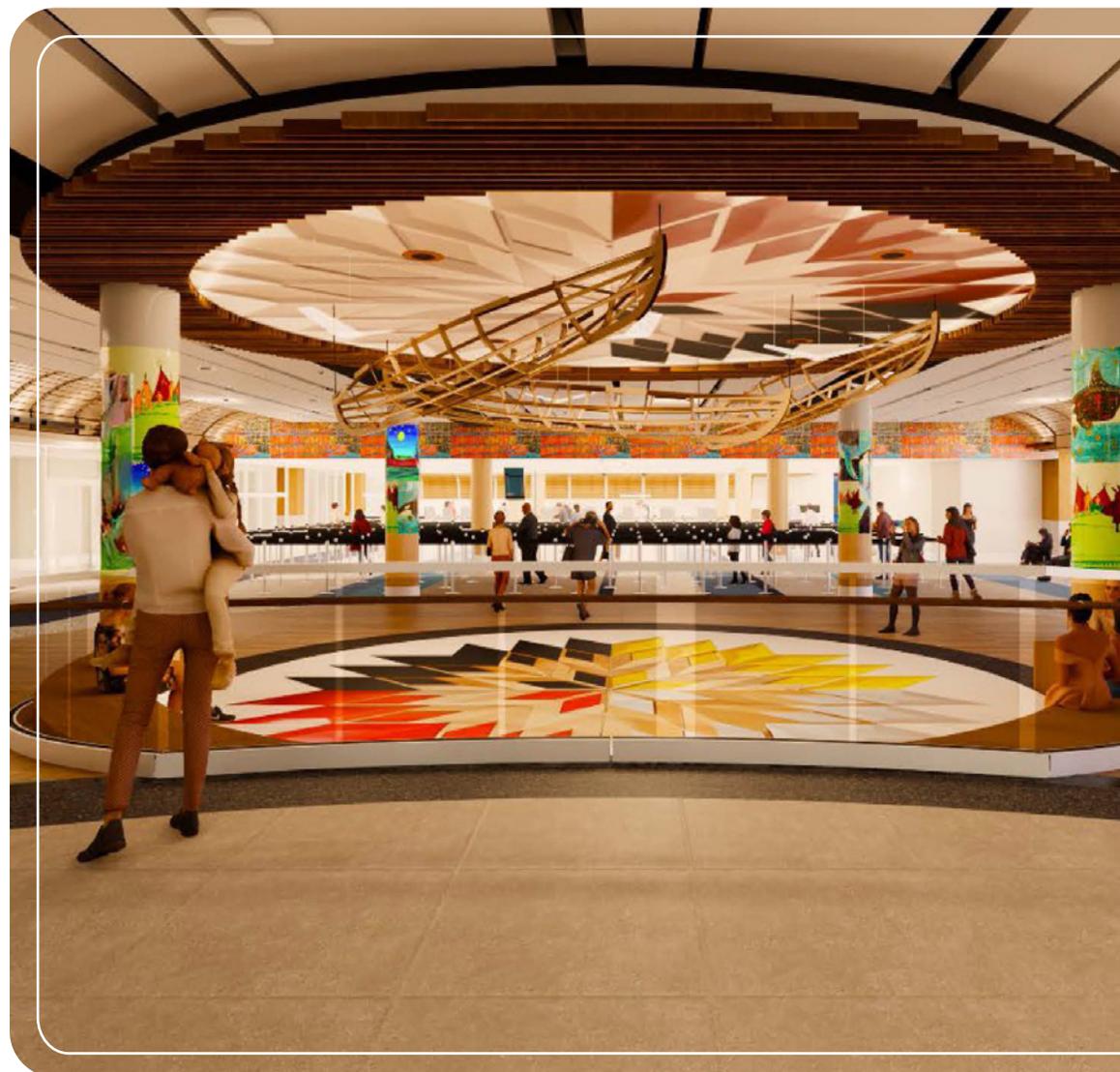


Reconnaissance territoriale

L'aéroport international Halifax Stanfield est situé en Mi'kma'ki, le territoire ancestral et non cédé du peuple micmac.

Nous reconnaissons les traités de paix et d'amitié que les peuples Mi'kmaq Wəlastəkwiyik (malécites) et Passamaquoddy ont signés avec la Couronne britannique sur ce territoire.

Nous reconnaissons que nous sommes tous visés par un traité.



Modèle conceptuel rendu à des fins d'illustration, inspiré des œuvres d'art d'Alan Syliboy et de Stephen Francis



Mission

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

Vision

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

Priorités stratégiques



Défendre les gens et la communauté



Renforcer notre fondation



Établir un nouveau territoire



Perfectionner l'expérience Stanfield



Assurer un avenir durable



Message du président du conseil d'Administration

John S. Fitzpatrick, K.C.

Je suis heureux d'affirmer que 2024 a été une année de croissance exceptionnelle pour l'Administration de l'aéroport international d'Halifax (AAIH) et pour l'ensemble de notre industrie. Le difficile travail de reconstruction étant finalement derrière nous, nous pouvons maintenant mettre l'accent sur une gouvernance solide, l'avancement de notre plan stratégique et la garantie d'un succès durable.

En 2024, Halifax Stanfield a connu une augmentation importante du nombre de passagers utilisant l'aéroport. Nous avons donc dû élargir les options de service aérien afin de répondre à la demande renouvelée de connectivité. Les nouveaux itinéraires se traduisent également par de nouvelles occasions d'affaires et renforcent la position d'Halifax en tant que plaque tournante clé pour le commerce et les voyages, soulignant le rôle de l'aéroport en tant que facteur économique important.

Notre rapport sur l'impact économique de 2023 soulignait les importantes contributions de l'aéroport, avec un impact économique annuel de 4,2 milliards de dollars pour la Nouvelle-Écosse, notamment 1,4 milliards de dollars en dépenses touristiques et 1,2 milliards de dollars en revenus de main-d'œuvre directs et indirects. Ces résultats impressionnants démontrent l'effet positif que les activités d'Halifax Stanfield ont sur l'économie provinciale et régionale, et mettent l'accent sur l'importance de notre investissement continu dans l'infrastructure et les services de l'aéroport.



Notre capacité à tirer parti de la demande croissante en matière de voyages s'est traduite par de solides résultats financiers en 2024, démontrant la capacité de notre organisation à prendre les bonnes décisions au bon moment. Alors que l'aéroport se prépare pour une autre année de croissance, il est temps de renforcer les capacités d'Halifax Stanfield dans des domaines clés afin que nous puissions continuer à répondre aux demandes en constante évolution.

Les installations pour les correspondances internationales, une de nos principales initiatives, ont progressé de façon incroyable en 2024 et nous prévoyons qu'elles seront terminées en 2025. Cette expansion augmentera la capacité d'Halifax Stanfield et lui permettra d'accueillir un plus grand nombre de voyageurs et d'utiliser des avions plus larges, augmentant ainsi la capacité de fret vers les marchés internationaux. Ces installations seront très pratiques pour les passagers internationaux arrivant sur des vols admissibles, leur permettant de se connecter à des vols intérieurs sans avoir à sortir du secteur des douanes et à récupérer leurs bagages. Nous apprécions le soutien financier fourni par le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Nouvelle-Écosse pour ce projet.

Au-delà des réalisations fiscales et opérationnelles, 2024 a également été une année d'apprentissage important. Notre visite au musée Africville et notre participation à un exercice Mi'kmaq de remise des couvertures ont approfondi nos connaissances historiques et renforcé notre engagement envers la réconciliation et la création d'un avenir plus diversifié et équitable.

Nos efforts pour atteindre la carboneutralité ont été couronnés de succès alors que nous nous efforçons de mener un avenir aéronautique durable. Nous avons à nouveau atteint le niveau 3 – Optimisation, du programme Airport Carbon Accreditation, le programme mondial de certification de la gestion des émissions de carbone pour les aéroports géré par le Airports Council International.

Nous avons agrandi notre espace de recharge des véhicules électriques et investi dans de nouveaux équipements opérationnels pour soutenir l'efficacité opérationnelle, la fiabilité et la durabilité.

Je tiens à remercier tous les employés de l'AAIH pour leur énergie et leur dévouement au cours de la dernière année. Votre travail acharné nous permet d'affronter l'avenir avec confiance. Je tiens particulièrement à souligner la direction inébranlable de Joyce Carter, présidente et chef de la direction de l'AAIH. Sa vision stratégique et son dévouement ont joué un rôle déterminant dans l'avancement de cette organisation.

Je tiens également à souligner l'incroyable contribution de mes collègues et membres du conseil d'Administration. J'aimerais exprimer ma reconnaissance aux membres qui nous quittent cette année et souhaiter la bienvenue aux nouveaux membres, Chika Chiekwe, Sally Ng et John Ashton. Leur vaste expertise va enrichir le conseil d'Administration en cette période cruciale. En 2024, la bonne gouvernance est demeurée une priorité alors que nous avons mis en œuvre les recommandations de notre évaluation de 2023, notamment de mettre l'accent sur la gestion des risques, la cyberrésilience, et la durabilité.

Poussés par un solide envol, nous sommes prêts à accélérer notre croissance et à profiter des occasions émergentes. Je suis convaincu qu'au cours de l'année à venir, l'AAIH continuera de voler haut et fort, renforçant son rôle crucial pour la communauté et de puissant catalyseur pour la prospérité économique dans notre région.



Message de la présidente-directrice-générale

Joyce Carter, FCPA, CPA

À l'Administration de l'aéroport international d'Halifax (AAIH), nous prouvons chaque jour que Halifax Stanfield est plus qu'un simple endroit pour prendre un vol; c'est un centre essentiel qui relie les gens et les marchandises d'au travers du monde. En 2024, notre équipe a adopté cette vision sans réserve, en menant des initiatives qui ont amélioré nos services et ayant créé de nouvelles occasions de croissance, tant pour l'aéroport que pour notre région. Cela se reflète également dans des étapes importantes comme le 10e anniversaire des activités de fret de Korean Air Cargo à Halifax Stanfield, alors que nous continuons à travailler avec les communautés et les exportateurs pour favoriser le mouvement des marchandises vers et depuis le Canada atlantique.

En 2024, nous avons offert des vols directs vers 40 destinations et accueilli 3 979 785 passagers, ce qui représente une augmentation de 11,2 % par rapport à l'année précédente. Nous sommes reconnaissants de la confiance que nous témoigne notre plus important partenaire aérien, Air Canada, qui offre des services populaires comme les vols à longueur d'année, les vols quotidiens vers London Heathrow et les vols saisonniers entre Halifax et Vancouver durant l'été. Porter a considérablement augmenté ses activités dans notre marché, y compris le lancement des premiers vols vers des destinations américaines à partir d'Halifax en 2024. Nous avons également été ravis d'accueillir les nouveaux vols et les vols existants d'Icelandair, comme le service Halifax - Reykjavik, et les vols transatlantiques de WestJet entre Halifax et Dublin, London-Gatwick et Édimbourg. Le retour des vols vers New York offerts par United Airlines, Delta Air Lines et American Airlines a contribué à augmenter nos liaisons directes dans le nord-est des États-Unis.



Deux nouveaux partenaires aériens, BermudAir et PASCAN, ont lancé des vols directs à longueur d'année entre Halifax et les Bermudes, Saint John, au Nouveau-Brunswick, et Sydney, en Nouvelle-Écosse.

Ces nouvelles liaisons ainsi que celles qui ont été rétablies sont essentielles pour Halifax Stanfield alors que l'aéroport continue d'offrir de nouvelles avenues pour les voyages, le tourisme, les affaires et les investissements. Notre équipe reconnaît que toutes les liaisons, qu'elles soient nouvelles ou existantes, contribuent à attirer un plus grand nombre de voyageurs, ce qui renforce notre position comme porte d'entrée canadienne clé et améliore notre portée et notre attrait à l'échelle mondiale.

Dans le cadre de notre plan d'accessibilité, nous avons augmenté nos services d'accessibilité, notamment la technologie d'aide à l'écoute, les boucles auditives, qui aident les personnes malentendantes, et l'application mobile Aira Explorer pour les voyageurs aveugles ou malvoyants. Nous avons lancé le programme Tournesol sur les handicaps cachés, mis à niveau les systèmes d'urgence accessibles et amélioré les installations pour rendre l'immeuble plus accessible à tous. Grâce à ces efforts, nous avons obtenu la certification Or en matière d'accessibilité de la Fondation Rick Hansen, réaffirmant avec fierté notre position de chef de file dans ce domaine.

Assurer la sécurité des voyageurs et veiller à ce qu'ils se sentent valorisés et détendus pendant leurs voyages sont des facteurs auxquels l'équipe de Halifax Stanfield accorde beaucoup d'importance. C'est pourquoi, alors que nous nous préparons pour un été occupé en 2024, nous avons lancé une campagne de marketing pour aider les voyageurs à planifier leur expérience à l'aéroport. Cette campagne a été reconnue par le Airports Council International-North America et s'est mérité le prix « Best Public Relations Program » de 2024 dans la catégorie des aéroports de grandeur moyenne pour son efficacité à améliorer l'expérience client. De plus, nous avons récemment complété un programme de rénovation de l'aérodrome, nous avons construit une aire de stationnement pour offrir une zone d'attente à court terme aux automobilistes qui viennent chercher

des passagers qui arrivent et nous avons effectué des mises à niveau de nos systèmes de manutention des bagages afin de pouvoir continuer à offrir un excellent service à mesure que nous grandissons.

Assurer la sécurité des utilisateurs de l'aéroport et s'assurer qu'ils se sentent respectés signifie également veiller à ce qu'ils se sentent vus et compris. Dans le cadre de l'élaboration du nouveau plan thématique de Halifax Stanfield et de la refonte de notre programme d'accueil bénévole, nous avons consulté plusieurs communautés afin que toute planification future puisse inclure les commentaires et les contributions des diverses communautés. En plus de solliciter les commentaires des dirigeants autochtones, nous avons officialisé des partenariats avec le Centre culturel des Noirs et Mon expérience sur la côte Est ce qui nous permet de tenir compte des perspectives de tous les Néo-Écossais lors de la planification d'éventuelles initiatives et du développement de stratégies futures.

Halifax Stanfield est déterminé à croître de manière responsable en mettant l'accent sur la gérance de l'environnement. Cette année, nous sommes fiers d'avoir atteint nos objectifs de réduction des émissions deux ans plus tôt que prévu et nous sommes sur la bonne voie pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

Tout cela ne serait possible sans l'engagement continu de nos remarquables employés et bénévoles, et sans le soutien de notre conseil d'Administration, de notre communauté et de nos partenaires aériens. Nous remercions tous les gens qui ont contribué au succès de l'aéroport en 2024! Alors que nous nous tournons vers 2025 et célébrons le 25e anniversaire de l'AAIH, je suis convaincue que grâce à la base solide que nous avons bâtie, nous pourrions atteindre ensemble des sommets encore plus élevés.



Défendre les gens et la communauté





Alors que l'AAIH se concentre à nouveau sur sa croissance et se tourne vers de nouvelles possibilités, elle s'est également efforcée d'approfondir ses racines et d'établir une forte présence locale. En 2024, l'AAIH a renforcé sa relation avec les communautés autochtones et a démontré son appréciation pour les personnes et les communautés qui ont tant contribué à son succès continu.

Tout au long de l'année, le comité d'équité et d'inclusion de l'AAIH a organisé des exercices de couverture, dirigés par des chefs Mi'kmaq sur le site de Halifax Stanfield. Ces exercices, qui comprenaient un exercice spécifiquement destiné à la haute direction et au conseil d'Administration, éduquent les participants sur la culture et l'histoire autochtones et offrent une occasion de réfléchir à l'impact de la colonisation sur les communautés autochtones. L'aîné qui dirige l'exercice partage souvent ses idées et ses connaissances personnelles, offrant des conseils aux participants qui sont incités à prendre des mesures concrètes en faveur de la réconciliation, de la compréhension et de la guérison..

« Il s'agit d'entamer une conversation qui crée une culture d'inclusion.»

«De donner aux employés les moyens de comprendre et de respecter les diverses traditions permet de créer un environnement plus accueillant pour les voyageurs de toutes origines, et d'instaurer une atmosphère respectueuse qui trouve un écho auprès des visiteurs », a déclaré Nicole Burchell-Isenor, directrice des personnes et de l'inclusion à l'AAIH. L'AAIH consulte également des représentants des Mi'kmaq pour l'aider à concevoir la nouvelle installation de correspondance internationale de l'aéroport et un nouveau plan thématique, en veillant à ce que les perspectives autochtones soient intégrées dans l'ensemble de l'expansion.

Ces efforts constituent des éléments clés des initiatives de l'AAIH visant à approfondir les relations avec les communautés autochtones, à honorer leur histoire et à contribuer au progrès dans le cadre des efforts déployés par l'autorité aéroportuaire pour honorer son engagement en faveur de la réconciliation.





L'AAIH a également pris des mesures cette année pour protéger la rémunération équitable en mettant en œuvre des mesures décrites dans la Loi sur l'équité salariale fédérale. L'AAIH a vu dans cette législation l'occasion de réaffirmer son engagement de longue date en faveur de pratiques de rémunération équitables et inclusives, en ne devant procéder qu'à des ajustements mineurs à ses structures salariales existantes. Pour faciliter les efforts de mise en œuvre, l'AAIH a formé un syndicat conjoint et un comité de gestion, qui ont collaboré avec des experts en équité salariale pour déterminer les exigences spécifiques en vertu de la législation. Il s'agissait notamment d'identifier les catégories d'emploi, d'évaluer la valeur des rôles et des tâches spécifiques, de comparer les rémunérations entre les genres, de préparer le plan d'équité salariale et d'ajuster les rémunérations si nécessaire.

Ces mesures garantissent que l'AAIH se conforme à la loi et offrent une occasion de réaffirmer son rôle d'employeur de confiance qui valorise son personnel et assure l'équité pour chaque membre de l'équipe.

« La mise en œuvre de l'équité salariale est à la fois la bonne chose à faire et la chose intelligente à faire », a déclaré Mme Burchell-Isenor.

« L'AAIH reconnaît que les employés qui savent qu'ils sont rémunérés équitablement pour leurs contributions sont plus susceptibles de rester motivés, d'effectuer leur travail efficacement et de contribuer à l'efficacité opérationnelle globale. »

Conserver et attirer les meilleurs talents et améliorer l'engagement des employés ont été des composantes nécessaires de la croissance de l'AAIH au cours de la dernière année.

L'équipe, qui travaille d'arrache-pied, a permis aux grands projets d'avancer sans heurts, alors même que les opérations s'intensifient et que l'aéroport devient de plus en plus fréquenté. Des estimations récentes indiquent que l'AAIH a généré 4,2 milliards de dollars de retombées économiques pour l'économie de la Nouvelle-Écosse,

favorisant ainsi la croissance des entreprises, créant des emplois, attirant le tourisme et faisant du Canada atlantique un endroit parfait pour travailler et vivre.

En priorisant l'engagement communautaire et en investissant dans les personnes qui seront essentielles à sa réussite, Halifax Stanfield a préparé le terrain pour croître en toute confiance, démontrant un engagement envers des progrès durables fondés sur la collaboration avec des partenaires locaux. Cette approche collaborative est cruciale, alors que l'AAIH termine des projets majeurs et cherche à élargir son impact positif pour le Canada atlantique et au-delà.



Nicole Burchell-Isenor, directrice des personnes et de l'inclusion à l'AAIH



Faits saillants de 2024

- Nous avons investi 96 661 \$ dans nos communautés locales grâce à notre programme Élevé .
- Des sessions d'apprentissage ont été organisées pour les employés et le conseil d'Administration de l'AAIH sur le thème des préjugés, des alliés, du harcèlement et des premiers soins en matière de santé mentale.
- Les relations avec le Centre culturel des Noirs et Mon expérience de la côte Est ont été approfondies avec des accords écrits, afin de cultiver la confiance et de développer des contacts en vue de futures occasions et de l'emploi.
- Le régime d'avantages sociaux a été actualisé pour tenir compte des questions d'identité de genre et a considérablement augmenté les fonds mis à la disposition des employés pour les services de thérapie en matière de santé mentale.
- Un nouveau programme d'aide aux familles des employés a été mis en place, avec la continuité des prestataires de services dans le cadre du régime d'avantages sociaux collectifs.



Renforcer notre fondation





Alors qu'elle entre dans une nouvelle ère de croissance, l'Administration de l'aéroport international d'Halifax est déterminée à augmenter l'efficacité et à tirer profit de nouvelles occasions pour étendre ses services existants. En restant agile et en s'efforçant de répondre aux besoins émergents des passagers et des compagnies aériennes en temps réel, l'AAIH fait preuve de la même débrouillardise et du même dévouement qui l'ont bien servie au cours des 25 dernières années.

En 2024, une nouvelle plateforme d'avions domestiques a été créée pour accueillir un avion à fuselage large d'Air Canada desservant Montréal. Par l'entremise du centre de service de l'aéroport, l'AAIH a évalué les possibilités d'accueil de cet avion plus grand et a identifié la porte 12 comme l'emplacement optimal pour une autre ligne d'arrivée et un autre parc d'attente pour l'avion. En collaborant avec d'autres départements, les modifications requises ont été mises en œuvre de façon harmonieuse, assurant qu'elles répondaient aux besoins opérationnels d'Air Canada tout en maintenant les normes de sécurité et de service les plus élevées.

« Le projet de la porte 12 a mis en évidence la façon étonnante dont les différents services de l'AAIH peuvent travailler ensemble pour résoudre des problèmes complexes », a déclaré Paula Fisher, coordinatrice du centre de services aéroportuaires à l'AAIH. « Toute l'équipe a travaillé fort pour rendre ce service disponible à temps pour l'expansion des activités estivales d'Air Canada, en respectant l'engagement de l'aéroport à soutenir nos compagnies aériennes partenaires et en renforçant la réputation d'excellence du service d'Halifax Stanfield. »

Notamment, les avantages offerts par les modifications apportées à la porte 12 s'étendent non seulement aux compagnies aériennes partenaires, mais aussi aux voyageurs et aux entreprises. Depuis que les changements ont été apportés, Halifax Stanfield a été en mesure d'augmenter les opérations de traitement des marchandises, offrant un soutien aux exportateurs régionaux.

De plus, si des conditions météorologiques défavorables ou des circonstances imprévues exigent que les compagnies aériennes utilisent un avion plus grand, l'aéroport est maintenant prêt à accepter ces changements de dernière minute, minimisant ainsi les perturbations pour les passagers, dont les vols pourraient autrement être annulés.

En plus de ces améliorations à l'infrastructure physique, l'AAIH a également simplifié ses processus d'intégration technologique pour accommoder le nombre croissant de compagnies aériennes qui font appel à Halifax Stanfield. Pour chaque nouvel itinéraire et chaque itinéraire relancé, l'AAIH a élaboré une documentation claire, des questionnaires et des listes de contrôle afin d'accélérer l'intégration des compagnies aériennes et de ces services dans les opérations aéroportuaires existantes.



Paula Fisher, coordinatrice du centre de services aéroportuaires à l'AAIH
Daniel Archibald, superviseur technique et de l'utilisation commune à l'AAIH



« L'AAIH et les compagnies aériennes avec lesquelles nous travaillons sont toujours désireuses d'ouvrir de nouvelles destinations aux passagers. Nous comprenons donc à quel point il est important d'intégrer de nouvelles compagnies aériennes et de relancer des itinéraires aussi efficacement que possible », a déclaré Daniel Archibald, superviseur technique et de l'utilisation commune à l'AAIH. « La configuration et les tests de nos solutions technologiques sont incroyablement complets, et nous sommes encouragés par les réponses positives que nous avons reçues des partenaires aériens sur la qualité de leur expérience d'intégration. »

De plus en plus, l'AAIH est également un champion des systèmes à « usage commun » qui permettent à plusieurs compagnies aériennes d'utiliser des ressources qui se chevauchent dans l'ensemble du terminal. L'utilisation de systèmes modernes multi-utilisateurs contribue à la normalisation et à l'efficacité opérationnelle, permettant aux passagers de se déplacer plus rapidement. « À Halifax Stanfield, nous nous éloignons progressivement de l'équipement informatique propre aux compagnies aériennes et de l'espace de comptoir dédié », a déclaré Archibald. « Au lieu de cela, les compagnies aériennes pourront tirer parti de l'équipement où et quand elles en ont besoin, en s'adaptant à leurs besoins opérationnels spécifiques. Cela nous permet également d'accueillir plus de compagnies aériennes et de servir plus de voyageurs dans le même espace dont nous disposons actuellement. »

D'autres améliorations technologiques ont été apportées à l'aéroport, notamment au niveau des systèmes de suivi, de maintenance et de chargement des bagages, ainsi que des files d'attente virtuelles pour les contrôles de sécurité nationaux et internationaux, ce qui a permis de rendre plus agréable l'expérience de l'enregistrement pour les voyageurs.

Les réalisations de l'AAIH en 2024 témoignent d'une approche équilibrée de la croissance – tout en gardant une base solide qui profite à la fois aux clients, aux compagnies aériennes et aux partenaires commerciaux.

En renforçant les systèmes essentiels et en encourageant la collaboration entre tous les services, l'AAIH est prête à relever de nouveaux défis, à résoudre de nouveaux problèmes et à positionner l'aéroport sur la voie du succès à long terme.





Faits saillants de 2024

- Accueil de 3 979 785 passagers
- Traité de 26 198 tonnes métriques de marchandises.
- Construction d'un nouvel endroit d'attente, offrant une zone d'attente gratuite aux conducteurs qui viennent à l'aéroport pour prendre des passagers à l'arrivée.
- Achèvement d'un programme de restauration de l'aérodrome, comprenant une nouvelle plateforme pour les avions domestiques et la modification des portes d'embarquement.
- Renouvellement de l'infrastructure du terminal et de l'aire de stationnement, y compris un projet de remplacement de la passerelle pour les jets.
- Mise en place de processus d'intégration technologique rationalisés pour répondre au nombre croissant de compagnies aériennes et permettre le lancement de nouveaux itinéraires de la manière la plus efficace possible.



Résumé des services aériens en 2024

Services planifiés pour les passagers

Une fois de plus, Halifax Stanfield a connu une augmentation impressionnante de sa capacité aérienne comparativement à l'année précédente, avec 3 979 785 passagers ayant voyagés vers et en provenance de notre région. Ce chiffre représente une augmentation de 11,2 % par rapport au nombre de passagers en 2023.

Le secteur du marché intérieur a subi une croissance importante en 2024, Air Canada demeurant le plus grand partenaire aérien d'Halifax Stanfield, alors que Porter Airlines a augmenté le nombre de vols à Montréal et Toronto-Pearson et ajouté un nouveau service saisonnier à Deer Lake. La connectivité régionale a été soutenue par l'ajout des vols quotidiens de Pascan Aviation vers Sydney, Nouvelle-Écosse, et Saint Jean, Nouveau-Brunswick.

En 2024, Halifax Stanfield a élargi davantage les connexions transatlantiques sans escale grâce aux vols de WestJet vers Édimbourg, Dublin et Londres-Gatwick, et au retour des vols vers Reykjavik avec Icelandair. Condor et Discover Airlines ont également ajouté plus de sièges sur les vols vers Francfort, en Allemagne.

L'AAIH a également accueilli le nouveau transporteur BermudAir et son service vers les Bermudes à l'année longue. D'autres destinations ont été desservies par Sunwing et Air Transat, et Porter offre maintenant un service saisonnier vers Orlando et Tampa.

Grâce au retour de United Airlines et de Delta Air Lines, le service transfrontalier a connu une bonne reprise en 2024, offrant un plus grand nombre de vols directs vers la région de New York. Air Canada et American Airlines ont également desservi les villes de New York et Boston. De plus, American Airlines offre des vols vers les populaires destinations saisonnières de Washington D.C. et de Philadelphie.

Nous prévoyons une autre année excitante pour 2025, avec un nombre record de sièges disponibles pour de nouvelles destinations internationales telles que Zurich, en Suisse, desservies par le nouveau transporteur partenaire, Edelweiss, le nouveau service de WestJet vers Amsterdam et le retour des vols vers Paris. Icelandair offrira des vols vers Reykjavik et Discover Airlines offrira des vols vers Francfort six fois par semaine. United Airlines et American Airlines offriront également un nouveau service vers Chicago durant l'été, et JetBlue, un nouveau transporteur partenaire, offrira des vols quotidiens vers Boston.



Résumé des services aériens en 2024

Vous trouverez ci-dessous un aperçu de toutes les destinations desservies et de tous les transporteurs aériens, tant pour les passagers que pour le fret, qui ont opéré en 2024.

Transporteurs aériens avec vols programmés et nolisés

Air Canada
Air Canada Jazz
Air Canada Rouge
Air Saint-Pierre
Air Transat
American Airlines
Condor Flugdienst
Delta Air Lines
Discover Airlines
Flair Airlines
Icelandair
Lynx Air
PAL Airlines
Pascan
Porter Airlines
Sunwing Airlines
United Airlines
WestJet

Transporteurs de marchandises

Air Canada Cargo
Air Saint-Pierre
ASL Airlines Belgium
Atlas Air
CargoJet
Condor Flugdienst
Discover Airlines
EVAS
FedEx
Icelandair
Korean Air Cargo
Lufthansa Cargo
Maersk Air Cargo
WestJet Cargo

Destinations intérieures

Calgary, AB
Deer Lake, Terre-Neuve-et-Labrador
Edmonton, AB
Gander, Terre-Neuve-et-Labrador
Goose Bay, Terre-Neuve-et-Labrador
Hamilton, ON
Kitchener-Waterloo, ON
Montréal-Trudeau, QC
Ottawa, ON
Saint Jean, N.-B.
St, John's, Terre-Neuve-et-Labrador
Sydney, Nouvelle-Écosse
Toronto - Billy Bishop, ON
Toronto - Pearson, ON
Vancouver, C.-B.
Winnipeg, Manitoba

États-Unis (vols transfrontaliers) Destinations

Boston, Massachusetts
Fort Lauderdale, Floride
New York - LaGuardia
New York - Newark
Orlando, Floride
Philadelphie, Pennsylvanie
Tampa, Floride
Washington-DC-Reagan, Virginie

Destinations internationales

Hamilton, les Bermudes
Cancún, Mexique
Cayo Coco, Cuba
Dublin, Irlande
Édimbourg, Écosse
Francfort, Allemagne
Holguin, Cuba
London-Gatwick, Royaume-Uni
Londres-Heathrow, Royaume-Uni
Montego Bay, Jamaïque
Puerto Plata, République dominicaine
Punta Cana, République dominicaine
Reykjavik, Islande
Santa Clara, Cuba
Saint-Pierre, Saint-Pierre et Miquelon
Varadero, Cuba

Établir un nouveau territoire





Halifax Stanfield continue d'atteindre de nouveaux sommets en réalisant sa vision de devenir la meilleure passerelle aéroportuaire d'accès au Canada. En travaillant avec des compagnies aériennes partenaires, l'aéroport a ajouté de nouvelles destinations sans escale à sa carte d'itinéraires, et a constaté en 2024 le retour de nombreux partenaires et l'augmentation de la capacité de transport des compagnies aériennes sur les marchés mal desservis ou non desservis. Cela a renforcé les liens de la région Atlantique du Canada avec le monde, améliorant l'attrait de la région pour le tourisme et l'investissement, et élargi les options pour que les gens puissent visiter facilement leurs amis et leurs proches.

Les passagers voyageant entre Halifax et l'Europe ont eu plus de choix que jamais en 2024, alors que Halifax Stanfield a établi un record en matière de capacité aérienne continue vers les destinations européennes, en ayant jusqu'à 30 vols hebdomadaires pendant l'été. Par exemple, WestJet a commencé à desservir Édimbourg, Dublin et Londres-Gatwick; Icelandair a lancé une ligne entre Halifax et Reykjavik; Air Canada a poursuivi son service vers Londres-Heathrow; et Condor et Discover Airlines ont lancé un vol à destination et en provenance de Francfort.

Les connexions de services aériens vers les États-Unis ont décollé en 2024, en particulier avec le marché de New York. Halifax Stanfield est passée d'un seul vol à six vols quotidiens pendant la saison estivale, opérés par quatre compagnies aériennes vers deux aéroports desservant la région.

Selon Chris de Man, directeur du service aérien à l'AAIH, ces réalisations ne sont que le début.



Chris de Man, directeur du service aérien à l'AAIH

« Notre succès en 2024 stimule déjà une croissance tangible pour Halifax Stanfield et ouvre de nouvelles portes pour les voyageurs. »

Les compagnies aériennes reçoivent le message que Halifax Stanfield est un endroit fantastique pour faire des affaires, et bon nombre d'entre elles ajoutent de nouvelles destinations, augmentent la fréquence et lancent de nouvelles liaisons dans un avenir rapproché. »



En 2025, WestJet introduira de nouveaux itinéraires entre Halifax et Paris, Amsterdam et Barcelone, Discover Airlines ajoutera Francfort à son service saisonnier, et l'AAIH est heureuse d'accueillir un nouveau partenaire aérien, Edelweiss, qui fournira une ligne entre Halifax et Zurich. Les possibilités de vols vers les États-Unis augmentent également. À la fin de 2024, Porter a ouvert plusieurs lignes pendant la saison hivernale vers la Floride, et Delta et American Airlines ajouteront tous deux des services reliant Halifax à Chicago-O'Hare en 2025.



Avec chaque nouvel itinéraire et nouvelle ligne, Halifax Stanfield renforce sa réputation de catalyseur de croissance, stimule le développement économique et relie les gens et les entreprises de la région à de nouveaux marchés dans le monde entier. Cependant, à mesure que la circulation des passagers, les volumes de cargaison et la demande de capacité de voyage international s'intensifient, l'AAIH doit s'assurer que ses capacités physiques et son infrastructure sont équipées pour croître efficacement, en fournissant un service sans faille pour soutenir les passagers, les compagnies aériennes et les entreprises. C'est pourquoi l'AAIH a entrepris des projets stratégiques pour s'assurer qu'elle est prête à continuer à fournir un service exceptionnel et à éviter toute pression inutile sur les ressources internes.

L'infrastructure pour les connexions internationales (ICI) est l'une des pierres angulaires de cette stratégie. Ce projet ambitieux a nécessité la construction d'une nouvelle installation dans le bâtiment existant du terminal afin de simplifier le traitement des passagers internationaux qui font la connexion entre des vols internationaux et des vols intérieurs.

L'ICI permettra à l'AAIH d'attirer plus d'avions commerciaux à grande capacité, ce qui peut faciliter l'exportation de plus de marchandises à partir d'Halifax et relier le meilleur des entreprises canadiennes de la région Atlantique au reste du monde. On estime que l'ICI générera 800 millions de dollars supplémentaires en retombées économiques pour la région et créera plus de 4 000 emplois directs et indirects additionnels.

« L'ICI créera une foule de nouvelles opportunités. »



A déclaré Kwasi Brefo, gestionnaire de projet du terminal aérien,
« Alors que nous nous réjouissons de la croissance prévue au cours des prochaines années, nous savons que le temps et les efforts que nous avons investis porteront leurs fruits de façon importante, tant pour Halifax Stanfield que pour les gens et les clients que nous servons. »

En plus de l'ICI, l'AAIH a priorisé les mises à niveau de l'infrastructure qui amélioreront la fiabilité opérationnelle, la sécurité et l'expérience de la clientèle. Des passerelles d'embarquement vieillissantes aux portes 18 et 23 ont été remplacées, livrées et installées en 2024, et une nouvelle passerelle a été ajoutée à la porte 10. Une nouvelle rampe d'embarquement mobile pour passagers a également été achetée afin de soutenir les efforts en matière d'accessibilité.

Alors que Halifax Stanfield continue d'étendre sa présence mondiale et d'améliorer ses installations, elle demeure déterminée à explorer la façon qu'elle peut continuer à offrir une expérience de voyage sans égal et à stimuler la prospérité économique des entreprises de la région

Atlantique. Grâce à des partenariats stratégiques avec des compagnies aériennes clés et à des investissements dans les capacités physiques de l'aéroport, l'AAIH est impatiente de répondre aux demandes croissantes de l'industrie aéronautique et de continuer à renforcer les voyages internationaux et les routes commerciales.



Kwasi Brefo, gestionnaire de projet du terminal aérien à l'AAIH

Faits saillants de 2024

- Jusqu'à 30 vols hebdomadaires sans escale vers l'Europe pendant la saison estivale.
- Porter Airlines s'est considérablement développée pour devenir la deuxième compagnie aérienne la plus importante d'Halifax Stanfield et a lancé des vols sans escale aux États-Unis pour la première fois.
- United Airlines a réintroduit une ligne vers New York (Newark) tout au long de l'année, et Delta et American Airlines ont lancé un service saisonnier vers New York (La Guardia).
- De nouveaux partenaires aériens, BermudAir et PASCAN, ont lancé des vols directs tout au long de l'année entre Halifax et les Bermudes, et entre Saint John, le Nouveau-Brunswick, et Sydney, et la Nouvelle-Écosse.

Perfectionner l'expérience Stanfield





Une partie essentielle de la mission de l'AAIH est de s'assurer que chaque passager franchissant les portes d'Halifax Stanfield vive une expérience exceptionnelle. Peu importe la destination ou la provenance d'un voyageur, toute l'équipe est prête à l'accueillir et à faire en sorte qu'il se sente valorisé.

En 2024, cette détermination a été démontrée par les améliorations apportées par l'AAIH en matière d'accessibilité, plusieurs améliorations majeures ayant été mises en œuvre, ainsi que de nouveaux programmes, ce qui a valu à Halifax Stanfield de recevoir une cote Or pour ses installations de la Certification d'accessibilité de la Fondation Rick Hansen (RHFAC).

Des alarmes d'incendie visuelles ont été installées dans tous les espaces publics, ce qui permet aux personnes sourdes ou malentendantes d'être alertées en cas de danger. D'autres dispositifs d'avertissement, comme des indicateurs tactiles en haut de tous les escaliers et des bandes de couleur contrastes le long de chaque marche, améliorent la visibilité et la sécurité de tous les passagers dans les escaliers. Des boucles auditives ont été placées stratégiquement aux points de communication clés pour aider les voyageurs utilisant des appareils auditifs ou des implants cochléaires.

Au-delà des améliorations de l'infrastructure physique, Halifax Stanfield a également adopté l'utilisation de la technologie pour faire passer les efforts d'accessibilité au niveau supérieur. L'application Aira, par exemple, permet aux personnes aveugles ou malvoyantes de communiquer avec des interprètes visuels professionnels pour naviguer plus facilement dans l'aéroport. Cela peut inclure toute sorte d'intervention, qu'il s'agisse d'aider un passager à trouver sa porte d'embarquement ou des toilettes ou bien de vérifier d'un tableau d'affichage des renseignements de vol, ou encore

recupérer leurs bagages au carrousel. De même, l'application de traduction "LanguageLine", qui permet aux bénévoles de l'aéroport de communiquer avec les passagers qui utilisent une autre langue, comprend désormais la langue des signes américaine (ASL) pour fournir aux personnes sourdes ou malentendantes les informations dont elles ont besoin.





Rachelle Garand, coordonnatrice de projet de terminal aérien à l'AAIH

Pour les personnes avec des incapacités invisibles, l'AAIH a lancé le programme Tournesol pour personnes avec des incapacités invisibles, offrant un moyen subtil aux passagers de signaler au personnel de l'aéroport et aux bénévoles qu'ils pourraient avoir besoin de soutien supplémentaire pendant leur visite. Les lanières et les épinglettes peuvent désormais être commandées gratuitement sur le site Web de l'aéroport Halifax Stanfield par les voyageurs qui habitent en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick ou à l'Île-du-Prince-Édouard, ce qui simplifie les démarches de voyage et rassure les voyageurs avant même qu'ils ne franchissent les portes de l'aéroport.

« La cote or de RHFAC témoigne de l'engagement inébranlable de l'AAIH envers l'accessibilité et la création d'un environnement où chaque client peut prospérer. »

A déclaré Rachelle Garand, coordonnatrice de projet de terminal aérien à l'AAIH, « Les outils d'accessibilité comme ceux que nous avons introduits en 2024 font une énorme différence dans l'expérience des voyageurs qui les utilisent, en s'assurant qu'ils ne soient pas laissés de côté alors que nous grandissons. Grâce aux nombreuses améliorations que nous avons apportées au cours de la dernière année, l'AAIH entre dans une nouvelle ère d'accessibilité et d'inclusion pour les personnes de toutes capacités. »

Ces améliorations ne consistent pas à faire les choses « pour la forme », mais plutôt à faire progresser l'égalité et à traiter chaque passager avec la dignité qu'il mérite. À travers chaque effort, on comprend que Halifax Stanfield a un rôle à jouer dans la promotion de véritables connexions humaines, qui permettent aux gens de se sentir valorisés et compris. Le comité d'accessibilité de l'AAIH, qui a été formé en 2023, a travaillé fort pour favoriser une culture d'inclusion grâce aux initiatives d'accessibilité de l'autorité aéroportuaire et aider les passagers à voyager de façon plus indépendante. Le travail du comité fournit une plateforme d'amélioration continue et a inspiré l'AAIH à prendre des mesures proactives pour tenir compte des divers besoins des voyageurs.

L'AAIH est ravie de continuer à jouer un rôle de premier plan dans ce domaine. En 2019, Halifax Stanfield a été la première installation en Nouvelle-Écosse à recevoir la cote or de RHFAC et maintenant, avec le renouvellement de ce statut et ses programmes élargis, l'aéroport est prêt à accueillir plus de passagers de divers niveaux de capacités.

« Faire progresser l'expérience Stanfield » n'est pas qu'un slogan, c'est un état d'esprit. Cela implique de prendre activement des mesures pour s'assurer que chaque passager peut voyager avec confort, sécurité et tranquillité d'esprit », a déclaré Mme Garand. « À mesure que l'aéroport se développe, je suis ravie que notre équipe trouve encore plus de façons d'être accueillante et accessible, alors que l'AAIH continue de servir de référence pour les aéroports canadiens. »



Faits saillants de 2024

- Trois nouveaux programmes d'accessibilité : Lancement des boucles auditives, du programme Tournesol pour les personnes aux incapacités invisibles et de l'application Aira.
- Des améliorations ont été apportées à l'accessibilité dans l'ensemble du terminal, y compris des fonctionnalités d'avertissement de sécurité telles que des alarmes visuelles et des indicateurs tactiles sur les cages d'escalier et dans la signalisation, ce qui a permis à l'aéroport d'obtenir une fois de plus la cote Or de la Certification d'accessibilité de la Fondation Rick Hansen (RHFAC).
- La première phase de la refonte du programme d'accueil des bénévoles a été atteinte, intégrant des éléments de diversité et d'inclusion.
- Fourniture de programmes d'accueil dans divers grands événements, avec un parrainage et un soutien spécifique pour les Prix Juno 2024.
- Maintien d'une cote globale de satisfaction des passagers de 87 % (4,34/5,0) dans le cadre du sondage annuel sur la qualité du service à l'aéroport.

Assurer un avenir durable





Pour croître de manière responsable, l'AAIH s'engage à équilibrer les rénovations nécessaires au niveau de l'aéroport et l'amélioration des efforts de durabilité. Avec la demande croissante pour des services de transport de passagers et de fret, l'AAIH prend des mesures proactives pour réduire son empreinte carbone et minimiser les impacts environnementaux.

En 2024, l'AAIH a pris des mesures stratégiques pour ouvrir la voie à un avenir plus durable grâce à l'élaboration d'une stratégie de réduction et de réacheminement des déchets. Créée par des experts dans le domaine, la nouvelle stratégie de gestion des déchets sert de cadre pour mettre en place un plan clair et pratique pour réduire la quantité de déchets générés à Halifax Stanfield et aider à atteindre son objectif de zéro déchet dans les sites d'enfouissement d'ici 2050. Grâce à une évaluation complète et axée sur les données de l'infrastructure et des politiques existantes de l'AAIH, la nouvelle stratégie de gestion des déchets a permis d'identifier les opportunités pour s'améliorer et de créer un calendrier de mise en œuvre pour guider le progrès de l'aéroport. L'évaluation a également tenu compte des différents flux de déchets, en identifiant les types et les quantités de déchets générés à divers points dans l'aéroport par les locataires et les passagers. Cela permettra à l'AAIH d'anticiper ses besoins en matière de gestion des déchets, en se basant sur l'augmentation prévue du trafic de passagers et de marchandises.

Grâce aux contenants à déchets à compartiments multiples, les passagers peuvent faire leur part et jeter différents types de déchets de manière responsable, ce qui a permis de détourner 277 tonnes de déchets du bâtiment de l'aérogare des sites d'enfouissement en 2024, y compris le carton, le papier, les matières recyclables et les matières organiques. Des stations de remplissage de bouteilles réutilisables ont également été installées partout dans l'aéroport afin de faciliter l'utilisation de bouteilles réutilisables par les passagers.

« Tout le monde a un rôle à jouer dans la réduction de notre impact environnemental. »

A déclaré Melissa Lee, directrice de la durabilité et des facteurs ESG au sein de l'AAIH. « Au fur et à mesure que nous grandissons et que le trafic de passagers augmente, nous nous efforçons de faciliter la vie de chaque passager et locataire afin de réduire au minimum la quantité de déchets générés par l'aéroport et de maximiser l'utilisation du recyclage et d'autres formes de réacheminement des déchets. »



Melissa Lee, directrice de la durabilité et des facteurs ESG au sein de l'AAIH



En plus de la stratégie de réduction des déchets, l'AAIH a eu la fierté de faire progresser plusieurs de ses objectifs de durabilité en 2024. À noter que l'aéroport Halifax Stanfield a atteint une réduction de 33 % de ses émissions de carbone de portée 1 et 2 et a été recertifié au niveau 3 du programme d'accréditation carbone des aéroports du Conseil international des aéroports (ACI) pour ses efforts visant à mobiliser les acteurs dans l'atteinte de leurs objectifs de durabilité. De plus, cinq nouveaux véhicules légers électriques ont été acquis et les infrastructures de recharge pour véhicules électriques ont été élargies.

L'AAIH est également heureuse d'explorer comment certaines de ses expansions prévues peuvent également avoir un impact positif sur l'environnement. Par exemple, l'infrastructure pour les connexions internationales dont l'achèvement est prévu en 2025 aidera à étendre les services de fret aérien, réduisant ainsi les émissions causées par le

camionnage de biens et de marchandises depuis la Nouvelle-Écosse vers d'autres aéroports pour leur exportation. Ces projets aident à soutenir les efforts de l'aéroport pour atteindre l'objectif de zéro émission nette d'ici 2050, tout en offrant une plus grande flexibilité aux voyageurs et aux entreprises de la région Atlantique. « Il est clair que prioriser la durabilité bénéficie tout le monde », a déclaré Mme Lee. « La réduction des déchets et la diminution des émissions sont des mesures nécessaires pour protéger la planète, l'air, et l'eau au Canada, et préserver ces ressources pour les générations futures. »

En cette période d'expansion passionnante, l'AAIH continuera de développer ses pratiques de durabilité parallèlement à ses activités, trouvant de nouvelles façons d'employer la durabilité pour accélérer la croissance économique et garantir un avenir dynamique et sain pour tous.

Faits saillants de 2024

- Élaboration d'une stratégie complète de gestion des déchets, qui a permis de détourner des sites d'enfouissement 277 tonnes de déchets provenant des terminaux.
- Réduction de 33 % des émissions de carbone de portée 1 et 2.
- Conforme à 99 % aux exigences provinciales en matière de qualité des eaux pluviales
- Installation de chargeurs pour les véhicules électriques pour l'équipement de soutien au sol de l'aéroport et l'augmentation du nombre de bornes publiques de recharge de véhicules électriques dans le stationnement couvert pour arriver à un total de 120.
- Renouvellement de la certification de niveau 3 du programme d'agrément carbone des aéroports du Conseil international des aéroports (ACI).
- Collaboration avec "Halifax Transit" pour évaluer la viabilité de l'expansion des heures de fonctionnement du service vers l'aéroport.

Rapport sur le développement durable 2024





Essentiellement, le plan de durabilité de l'AAIH démontre notre engagement à utiliser Halifax Stanfield d'une manière durable tout en offrant une expérience de classe mondiale aux voyageurs et en créant des occasions de croissance pour l'aéroport et ses partenaires.

Les projets et les initiatives de durabilité sont intégrés aux opérations quotidiennes pour renforcer les services de l'AAIH, améliorer le rendement environnemental, prioriser les gens et stimuler le développement économique régional. L'AAIH s'engage à rendre compte de ses progrès chaque année dans chacun des domaines prioritaires du plan de durabilité pour aider à maintenir l'élan et à identifier les secteurs à améliorer.

Priorités en matière de développement durable

Environnement

- Gestion des déchets
- Gestion des eaux pluviales
- Gestion du carbone
- Adaptation aux changements climatiques

Social

- Diversité, équité et inclusion
- Santé, sécurité et sûreté
- Expérience à l'aéroport

Governance

- Rendement économique
- Approvisionnement responsable
- Gestion du risque d'entreprise
- Résilience en matière de cybersécurité

ENVIRONNEMENT

En poursuivant des mesures d'efficacité énergétique et d'optimisation des ressources, l'AAIH a constamment réduit ses émissions d'une manière qui rationalise les opérations et reflète une gestion environnementale responsable. En 2022, l'AAIH s'est fixé comme objectif de réduire les émissions de carbone de portée 1 et 2 de 30 % d'ici 2026 (comparativement au niveau de 2019). Grâce au cadre de durabilité et au plan de gestion du carbone, cet objectif a été atteint deux ans plus tôt. En utilisant des DEL pour l'éclairage du côté de la piste, en fournissant aux parcs terrestres des véhicules électriques légers et en mettant en place d'autres mesures écoénergétiques, l'AAIH est fière d'avoir enregistré une réduction de 33 % de ses émissions en 2024.

Cette étape est incroyablement encourageante alors que l'AAIH s'efforce d'atteindre son objectif de carboneutralité d'ici 2050. Pour profiter de cet élan, l'AAIH développe un nouvel objectif scientifique qui s'appuiera sur cette réduction positive et renforcera sa position de leader de l'industrie dans la lutte contre les changements climatiques.

L'AAIH a plusieurs projets qui consistent à réduire la vulnérabilité d'Halifax Stanfield aux effets futurs des changements climatiques tout en assurant une fiabilité opérationnelle continue. Par exemple, en 2024, une évaluation de l'exposition aux feux de forêt a été effectuée pour la propriété de l'aéroport afin d'identifier des moyens d'atténuer les risques de feux de forêt. L'évaluation a fourni des recommandations précieuses, incitant l'AAIH à offrir une formation de base en matière de suppression des feux de forêt aux premiers répondants et à identifier les zones de la propriété qui contiennent des combustibles forestiers. L'AAIH a élaboré un plan de mise en œuvre pour chaque recommandation, plusieurs ayant été complétés en 2024 et le reste étant prévu pour 2025.

L'AAIH a également continué d'améliorer son usine de traitement de l'eau pour assurer sa conformité aux exigences provinciales en matière de qualité des eaux pluviales et protéger la zone autour de l'aéroport contre le drainage rocheux acide.



Gestion des déchets

30 % (277 tonnes) des déchets du bâtiment de l'aéroport détournés des sites d'enfouissement notamment du carton, du papier, du recyclage (articles en plastique et canettes en aluminium) et des matières organiques.



Gestion des eaux pluviales

Conformément à **99 %** des exigences provinciales en matière de qualité des eaux pluviales



Gestion du carbone

Réduction de **33 %** (5 407 tonnes) des émissions équivalentes de dioxyde de carbone (CO2e Portée 1 et 2) par rapport à 2019



SOCIAL

Alors que l'AAIH continue de chercher des solutions innovatrices pour atteindre ses objectifs commerciaux, il demeure essentiel d'intégrer diverses perspectives dans le milieu du travail. En 2024, le conseil d'Administration de l'AAIH comptait une forte représentation des femmes (45 %) et d'autres groupes méritant l'équité (36 %). Les partenariats de l'AAIH avec des groupes communautaires tels que le Centre culturel des noirs et Mon expérience sur la côte Est ont aidé l'AAIH à dépasser ses objectifs de représentation de candidats qualifiés provenant de groupes méritant l'équité lors d'entrevues.

De nombreuses autres initiatives de durabilité sociale de l'AAIH continuent de favoriser une solide culture de sûreté et de sécurité qui assure un fonctionnement harmonieux des opérations aéroportuaires et qui a gagné la confiance des employés, des voyageurs et des partenaires communautaires.

De plus, l'engagement de l'AAIH en matière d'accessibilité a été souligné lorsque Halifax Stanfield a encore une fois obtenu la cote de la fondation Rick Hansen "Certified Gold", réaffirmant son statut de leader en matière d'accessibilité dans les aéroports canadiens.



Investissement communautaire

57 % des investissements communautaires ont soutenu des entreprises ou des initiatives axées sur la diversité, l'équité et l'inclusion



Santé, sécurité et sûreté

94 % des employés de l'AAIH considèrent l'aéroport comme un lieu de travail sécuritaire

5 accidents du travail entraînant une perte de temps



Réputation organisationnelle

13^e entreprise la plus réputée dans les provinces de l'Atlantique



Expérience à l'aéroport

87 % Service à l'aéroport Note de l'enquête de satisfaction des passagers



Diversité, équité et inclusion

12 % des employés de l'AAIH se considèrent comme appartenant à l'un des groupes désignés par la Loi sur l'équité en matière d'emploi du gouvernement du Canada (Autochtones, personnes handicapées et minorités raciales) ¹

7 % des membres de l'équipe de la haute direction de l'AAIH se considèrent comme appartenant à un groupe ayant aussi droit à l'équité autre que les femmes ou les personnes non binaires

27,6 % des employées de l'AAIH se s'identifient en tant que femmes, en comparaison au taux du marché du travail de 28,4 %.¹

45 % des membres du conseil d'Administration de l'AAIH se considèrent comme étant des femmes ou des personnes non binaires

43 % des membres de l'équipe de la haute direction de l'AAIH se considèrent comme des femmes ou des personnes non binaires

36 % des membres du conseil d'Administration de l'AAIH se considèrent comme appartenant à un groupe ayant aussi droit à l'équité autre que les femmes ou les personnes non binaires



¹ - Ces données datent du 31 décembre 2023 en raison du moment de la publication des données.

GOVERNANCE

Grâce à une solide performance économique en 2024, l'AAIH a été en mesure d'augmenter les initiatives de résilience opérationnelle qui protégeront sa réussite face à des défis imprévisibles. Dans le cadre de son programme de gestion des risques d'entreprise, l'AAIH a effectué 14 exercices pour évaluer ses capacités de gestion des urgences et de continuité des activités. Ces simulations ont été réalisées avec l'aide de partenaires clés et d'organismes d'intervention, favorisant la collaboration et renforçant la préparation globale pour les situations d'urgence.

Pour se défendre contre un paysage de menace en constante évolution, l'AAIH a mis en place des initiatives de cybersécurité pour améliorer sa capacité à détecter et prévenir les risques en matière de sécurité et à y répondre. Une formation de sensibilisation à la réponse aux incidents de cybersécurité a été offerte au conseil d'Administration et à l'équipe de la haute direction, et une nouvelle plateforme de sensibilisation à la cybersécurité a été lancée pour renforcer la capacité à prévenir les incidents potentiels et à y répondre dans l'ensemble de l'entreprise. Des initiatives stratégiques ont également été mises en place pour s'assurer que le cadre de sécurité de l'information de l'AAIH correspond aux normes internationales.

En 2024, dans le cadre de son engagement en faveur d'activités de gouvernance durable, l'AAIH a évalué ses pratiques en matière d'approvisionnement et de chaîne d'approvisionnement et a mis à jour ses processus internes afin de réduire les obstacles pour les petits fournisseurs. L'AAIH s'est également jointe au Conseil canadien des fournisseurs autochtones et minoritaires pour favoriser les collaborations futures avec un plus grand nombre d'entreprises autochtones et appartenant à des minorités visibles de la Nouvelle-Écosse.

De plus, conformément à la Loi sur la lutte contre le travail forcé et le travail des enfants dans les chaînes d'approvisionnement qui exige que certaines entités déclarent les mesures prises pour prévenir et réduire le risque de travail forcé ou de travail des enfants dans leurs chaînes d'approvisionnement, l'AAIH a préparé un rapport couvrant ses activités du 1er janvier au 31 décembre 2024.



Rendement économique

3 979 785
passagers

1 197
vols de fret

Revenu net de
23 millions de dollars

Revenus non aéronautiques de
10,45 \$ par passager

CONCLUSION

L'AAIH est fière des progrès qu'elle a réalisés pour renforcer ses pratiques en matière de durabilité dans chacun de ses domaines prioritaires. Bien qu'il reste encore du travail à faire, l'AAIH est sur la bonne voie pour atteindre les objectifs établis dans son plan stratégique sur cinq ans, soulignant sa capacité à prendre des décisions commerciales pragmatiques qui protègent l'environnement, favorisent le développement économique régional et créent une culture d'excellence.

Données annuelles sur le rendement dans le domaine ESG

Le tableau ci-dessous illustre nos progrès en matière de rendement dans le domaine ESG par rapport à nos 11 priorités en matière de développement durable. S'il y a lieu, nos cibles pour 2026 décrites dans notre plan stratégique quinquennal sont indiquées. Les données pour 2022 (si disponibles), 2023, et 2024, sont présentées ci-dessous.

	2022	2023	2024
Environnement			
Gestion du carbone % de réduction des émissions équivalentes de dioxyde de carbone (CO2e Portée 1 et 2) par rapport à 2019. ¹ Objectif pour 2026 Réduction de plus de 30 % des émissions de CO2e par rapport au niveau de référence de 16 470 tonnes en 2019	Réduction de 19 % (3 115 tonnes)	Réduction de 20 % (3 317 tonnes)	Réduction de 33 % (5 407 tonnes)
Gestion des déchets % des déchets du bâtiment de l'aérogare détournés de la décharge notamment du carton, du papier, des articles recyclables (comme les articles en plastique et les canettes en aluminium) et les matières organiques.	35 % (250 tonnes)	33 % (281 tonnes)	30 % (277 tonnes)
Gestion des eaux pluviales % de conformité aux exigences provinciales en matière de qualité des eaux pluviales.	100 %	98 %	99 %
Social			
Diversité, équité et inclusion			
% des employés de l'AAIH qui se considèrent comme appartenant à l'un des groupes désignés par la Loi sur l'équité en matière d'emploi du gouvernement du Canada (Autochtones, personnes handicapées et minorités raciales) Objectif pour 2026 Augmentation de ≥ 33 % par rapport au niveau de référence de 11 % en 2020	12 %	12 %	Pas encore disponible
% des employées de l'AAIH qui se considèrent comme des femmes, par rapport à une disponibilité sur le marché du travail ²	27,2 %	27,6 %	Pas encore disponible

1 - Les émissions de carbone ont été calculées à l'aide du facteur d'émission (FE) de "Nova Scotia Power Inc." de l'année précédente. L'FE 2024 n'est pas encore disponible.

2 - Disponibilité sur le marché du travail des femmes pouvant occuper des emplois de l'AAIH en 2023 : 28,4 %. Les données concernant la disponibilité sur le marché du travail de 2024 ne sont pas encore disponibles en raison du moment de la publication des données.

	2022	2023	2024
Social (suite)			
% des membres de l'équipe de la haute direction de l'AAIH qui se considèrent comme des femmes ou des personnes non binaires ³	42 %	47 %	43 %
% des membres de l'équipe de la haute direction de l'AAIH qui se considèrent comme faisant partie d'un groupe méritant l'équité autre que les femmes ou les personnes non binaires ³	-	7 %	7 %
% des membres du conseil d'Administration de l'AAIH qui se considèrent comme des femmes ou des personnes non binaires ³	42 %	55 %	45 %
% des membres du conseil d'Administration de l'AAIH qui se considèrent comme faisant partie d'un groupe méritant l'équité autre que les femmes ou les personnes non binaires ³	25 %	18 %	36 %
Réputation organisationnelle Classée l'entreprise la plus réputée du Canada atlantique Objectif pour 2026 L'AAIH figure au palmarès des trois meilleures entreprises du Canada atlantique dans le Atlantic Reputation Monitor Report (Rapport d'une étude de surveillance de la réputation des entreprises du Canada atlantique)	11e	3e	13e
Expérience à l'aéroport Résultat du sondage sur la satisfaction des passagers à l'égard de la qualité du service à l'aéroport Objectif pour 2026 ≥ 80 %	84 %	86 %	87 %
Investissement communautaire % des investissements communautaires qui ont appuyé des entreprises ou des initiatives mettant l'accent sur la diversité, l'équité et l'inclusion (DEI)	62 %	76 %	68 %

3 - L'AAIH adhère aux principes du Défi 50-30. Le Défi 50-30 demande aux entreprises de viser deux objectifs :

A. Parité hommes-femmes (50 % de femmes ou de personnes non binaires) au sein des conseils d'Administration ou de la haute direction des entreprises canadiennes; et

B. Représentation importante (30 %) au sein des conseils d'Administration et/ou de la haute direction des entreprises canadiennes de membres d'autres groupes méritant l'équité, y compris ceux qui s'identifient comme racialisés, noirs et/ou personnes de couleur (« minorités visibles »), personnes handicapées (y compris les incapacités invisibles et épisodiques), les personnes 2ELGBTQI+ et/ou les personnes diversifiées sur le plan sexuel ou du genre, et les personnes autochtones et/ou les peuples autochtones.

	2022	2023	2024
Social (suite)			
Santé, sécurité et sûreté			
% des employés de l'AAIH considèrent l'aéroport comme un lieu de travail sécuritaire	95 %	96 %	94 %
Accidents du travail entraînant une perte de temps	0	3	5
Gouvernance			
Rendement économique			
Nombre de passagers Objectif pour 2026 Volume de passagers supérieur à 4,6 millions par an	3 107 425	3 579 293	3 979 785
Nombre de vols cargos Objectif pour 2026 Plus de 1 680 vols de fret aérien par an	1 585	1 580	1 197
Revenu net (perte) Objectif pour 2026 13,6 millions de dollars	(7,4 millions de dollars)	16,0 millions de dollars	23,0 millions de dollars
Revenus non aéronautiques par passager Objectif pour 2026 Les revenus non aéronautiques par passager sont supérieurs à 10,50 \$	9,09 \$	10,40 \$	10,45 \$

Aperçu financier 2024

L'Administration de l'aéroport international d'Halifax (AAIH) a enregistré des solides résultats financiers d'entreprise en 2024, alors que les niveaux d'activité des passagers ont affiché une croissance constante et que la capacité de transport de passagers des compagnies aériennes a continué à croître sur notre marché. La hausse du niveau d'activité a entraîné une autre année de forte croissance des revenus et d'amélioration des bénéfices.

Les revenus totaux en 2024 se sont élevés à 154,3 millions de dollars, en hausse de 10,5 % par rapport à 2023, avec une croissance enregistrée dans tous les secteurs du voyage et toutes les catégories de revenus. Le volume de passagers a atteint 4,0 millions, y compris un nombre record de passagers internationaux. Cette croissance du nombre de passagers a généré des revenus supplémentaires au niveau du secteur aéronautique, et autres, ainsi qu'une augmentation de 4,6 millions de dollars en revenu des frais d'amélioration aéroportuaire par rapport à 2023. Cette croissance des revenus a dépassé le rythme de l'augmentation des dépenses en 2024, ce qui a entraîné une amélioration significative du revenu net déclaré comparativement à 2023.

Les résultats financiers de l'AAIH comprennent un élément d'utilisation générale de l'aéroport et une composante d'investissement dans les infrastructures aéroportuaires. Le fort volume de passagers stimule l'amélioration de ces deux composantes; toutefois, c'est l'investissement dans les infrastructures aéroportuaires qui contribue le plus à l'amélioration du rendement net. Bien que la marge d'exploitation générée par les opérations aéroportuaires générales ait connu une amélioration continue, les pressions inflationnistes persistantes ont limité les résultats au cours des dernières années.

En 2024, le volume total de passagers à Halifax Stanfield a augmenté à 97 % des niveaux pré-pandémiques, tandis que la capacité a augmenté dans tous les secteurs du voyage (vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux). Bien que l'augmentation de la capacité ait entraîné une amélioration des revenus du secteur aéronautique, l'augmentation du volume de passagers a également soutenu les sources de revenus hors aéronautique et les frais d'amélioration aéroportuaire, qui ont augmenté de 9 % et de 8 %, respectivement. La croissance des revenus d'autres secteurs est essentielle pour soutenir l'expansion future des services aériens, car le développement et la diversification de ces sources de revenus offrent la flexibilité nécessaire pour permettre à l'AAIH de continuer à être compétitif avec succès pour de nouvelles opportunités de services aériens.

Les dépenses totales pour 2024 s'élèvent à 131,6 millions de dollars, contre 123,9 millions de dollars en 2023. L'augmentation des coûts liés au personnel, du matériel, des services et des fournitures, et les loyers d'un bail foncier payés au gouvernement fédéral ont été les principaux facteurs d'augmentation des dépenses d'exploitation par rapport à 2023. Les coûts d'amortissement ont légèrement augmenté, tandis que les coûts de service de la dette sont demeurés stables en 2024 par rapport à 2023. Les coûts d'administration et de relance des services aériens ont diminué pour une deuxième année consécutive.

L'AAIH a déclaré un gain de 0,4 million \$ en 2023 lié à son régime de retraite à prestations déterminées, ce qui représente une augmentation modérée par rapport au gain net déclaré en 2023.

Ensemble, l'impact combiné des changements d'une année sur l'autre au chapitre des revenus, des dépenses et de la comptabilisation du régime de retraite à prestations déterminées a entraîné un revenu net déclaré de 23,0 millions \$ pour l'AAIH en 2024, comparativement à 16,0 millions \$ en 2023.

En 2024, les dépenses en immobilisations ont totalisé 34,6 millions de dollars, soit une augmentation de 15 % par rapport aux 30,1 millions de dollars déclarés en 2023. Les initiatives d'investissement en capital de l'AAIH sont restées centrées sur les priorités stratégiques et les investissements nécessaires pour maintenir le fonctionnement sécuritaire et efficace de l'aéroport. Pour l'avenir, les priorités en matière de dépenses d'investissement seront axées sur le développement de la capacité de l'aéroport, le renouvellement des infrastructures, les améliorations liées à la durabilité et les améliorations continues pour l'accessibilité.

De nombreux défis subsistent pour assurer la croissance et l'amélioration continues du secteur de l'aviation canadienne, mais l'industrie a démontré sa résilience. L'AAIH s'engage à élargir les occasions de service aérien pour notre communauté et à collaborer avec toutes les parties prenantes pour améliorer l'expérience des passagers et le potentiel d'impact économique de notre aéroport.



Examen financier et prévisions sur cinq ans

Le tableau suivant souligne le rendement financier récent de l'AAIH et les perspectives potentielles au cours des cinq prochaines années. La préparation de ces prévisions a nécessité de la part de la direction des estimations et des hypothèses. Les résultats réels pourraient différer.

(illustrés en milliers de dollars)

Année	Réal			Prévision				
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Tous les montants en milliers de dollars								
Revenus*	111 412	139 534	154 253	159 533	164 547	169 797	174 527	179 697
Dépenses**	119 221	123 685	131 615	140 838	146 887	150 963	154 623	158 111
Bénéfice (perte) net avant le régime de retraite	(7 809)	15 669	22 638	18 695	17 659	18 834	19 904	21 586
Dépenses en immobilisations et en actifs incorporels	24 417	30 126	34 595	43 675	37 897	32,113	35 500	47 894
Revenus des FAA*	44 356	55 114	59 735	63 950	64 905	65 256	66 136	66 947
Bail foncier	7 936	10 291	11 740	12 582	13 270	13 774	14 273	14 776

* Les revenus comprennent les FAA, déduction faite des frais de recouvrement.

** Les dépenses comprennent l'amortissement et excluent le gain/la perte sur le régime de retraite

Résultats du plan d'affaires 2024 (réel contre plan)

(illustrés en milliers de dollars)

	Actual	Plan	Difference	Explanation
Revenue*	154 253	151 548	2 705	Augmentation des revenus d'exploitation provenant du stationnement, des concessions et des revenus divers. Les revenus du FAA étaient en baisse, en raison du fait que le nombre de passagers au débarquement étant plus faible que prévu. Augmentation des revenus d'intérêts en raison de taux d'intérêt plus élevés que prévu.
Dépenses **	131 615	134 962	(3 347)	Réduction des frais liés aux coûts de relance du service aérien et des frais de service professionnel. Frais de matériaux et fournitures de services moins élevés, principalement en raison des coûts de services de protection moins élevés.
Dépenses en immobilisations (nettes)	34 595	37 716	(3 121)	Les différences en durées d'activités de construction.

* Les revenus comprennent les FAA, déduction faite des frais de recouvrement

** Les dépenses comprennent l'amortissement et excluent le gain/la perte sur le régime de retraite

États financiers consolidés



Rapport de l'auditeur indépendant

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

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de l'Administration de l'Aéroport international d'Halifax (« l'Administration »), qui comprennent le bilan consolidé au 31 décembre 2024, et les états consolidés des résultats et des variations des capitaux propres et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée de l'Administration de l'Aéroport international d'Halifax au 31 décembre 2024, ainsi que des résultats de son exploitation consolidée et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour les entreprises à capital fermé.

Fondement de l'opinion

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

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

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

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

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

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

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

Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

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

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

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

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

Halifax, Canada
28 mars 2025

Doane Grant Thornton LLP

Comptables professionnels agréés

BILAN CONSOLIDÉ

Au 31 décembre

	2024	2023
[en milliers de dollars]	\$	\$
ACTIF		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie [note 3]	172 351	154 327
Comptes débiteurs	9 576	11 477
Stocks	2 177	1 941
Charges payées d'avance	2 007	2 808
Total de l'actif à court terme	186 111	170 553
Immobilisations nettes [note 4]	384 995	378 963
Immobilisations incorporelles [note 5]	6 455	8 277
Dépôts en fiducie [note 6]	10 185	10 185
Actif au titre des prestations constituées [note 9]	6 625	6 224
	594 371	574 202

Engagements [note 8]
Éventualités [note 12]

Voir les notes afférentes
aux états financiers.

	2024	2023
[en milliers de dollars]	\$	\$
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		
Passif à court terme		
Comptes créditeurs et charges à payer	35 652	34 479
Produits reportés et aide gouvernementale [note 3]	25 765	32 201
Total du passif à court terme	61 417	66 680
Dette à long terme [note 6]	433 201	433 152
Dépôts de garantie	4 049	1 597
Produits différés à long terme	2 378	2 486
Total du passif	501 045	503 915
Actif net	93 326	70 287
	594 371	574 202

Au nom du conseil d'Administration,

Administrateur

Administrateur

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

Exercice clos le 31 décembre

	2024	2023
[en milliers de dollars]	\$	\$
PRODUITS		
Redevances d'aérogare et droits perçus au titre de la sécurité des passagers	22 976	18 760
Droits de stationnement	21 033	18 172
Concessions	20 548	19 061
Redevances d'atterrissage	13 997	13 065
Intérêts [note 7]	8 417	8 260
Produits de locations	5 912	5 715
Divers	1 635	1 387
	94 518	84 420
Taxe d'amélioration de l'aéroport [note 7]	59 735	55 114
	154 253	139 534

Voir les notes afférentes
aux états financiers.

	2024	2023
[en milliers de dollars]	\$	\$
CHARGES		
Salaires et avantages sociaux	30 839	26 668
Amortissement	30 386	29 750
Matériels, services et fournitures	28 412	25 839
Intérêts sur la dette à long terme [notes 6 et 7]	20 491	20 492
Loyer foncier	11 740	10 291
Stimulation du services aériens et administration	7 907	9 009
Taxes foncières	1 840	1 816
	131 615	123 865

	2024	2023
Bénéfice net avant gain au titre du régime de retraite	22 638	15 669
Gain au titre du régime de retraite à prestations définies [note 9]	401	331
Bénéfice net	23 039	16 000
Actif net à l'ouverture	70 287	54 287
Actif net à la clôture	93 326	70 287

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice clos le 31 décembre

	2024	2023
[en milliers de dollars]	\$	\$
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net	23 039	16 000
Ajouter les éléments sans effets sur la trésorerie :		
Amortissement	30 386	29 750
Actif au titre des prestations constituées	(401)	(331)
Radiation d'immobilisations	48	948
	53 072	46 367
Variation nette des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		
Comptes débiteurs	1 901	1 170
Stocks	(236)	(133)
Charges payées d'avance	801	(1 012)
Comptes créditeurs et charges à payer	1 173	(2 016)
Produits reportés et aide gouvernementale	(6 544)	1 709
Dépôts de garantie	2 452	(14)
	52 619	46 071

	2024	2023
[en milliers de dollars]	\$	\$
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Dépenses en immobilisations	(34 595)	(30 126)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	(34 595)	(30 126)
Augmentation nette de la trésorerie au cours de l'exercice	18 024	15 945
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture	154 327	138 382
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture	172 351	154 327

Voir les notes afférentes aux états financiers.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2024

1. GÉNÉRALITÉS

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

L'AISH est un aéroport de classe internationale qui accélère la croissance dans nos communautés en reliant les personnes et les biens au reste du monde. L'aéroport est le plus important aéroport du Canada atlantique et le point d'accès de la région vers le monde.

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

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

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

2. RÉSUMÉ DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

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

Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers consolidés oblige la direction à faire des estimations et à formuler des hypothèses qui influent sur les montants de certains actifs et passifs à la date des états financiers et sur les montants de certains produits et de certaines charges durant l'exercice. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations. Les éléments faisant l'objet d'un jugement et d'estimations importants de la part de la direction comprennent les indices de dépréciation, la durée de vie utile des immobilisations, les provisions pour créances douteuses et l'obligation au titre des prestations définies.

Principes de consolidation

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

Trésorerie et équivalents de trésorerie

Les soldes bancaires, y compris les découverts bancaires dont le solde varie de positif à négatif, et la trésorerie soumise à restrictions, sont présentés au poste trésorerie et équivalents de trésorerie. Les équivalents de trésorerie sont constitués de placements très liquides qui peuvent être facilement convertis en des montants connus de

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2024

trésorerie et qui courent un risque négligeable de fluctuation de valeur. Un placement peut normalement être considéré comme un équivalent de trésorerie lorsqu'il a une échéance d'au plus trois mois à partir de sa date d'acquisition. Les liquidités soumises à restrictions se rapportent aux fonds reçus de la province de la Nouvelle-Écosse pour supporter la croissance du service aérien [note 3].

Aide gouvernementale

Les montants reçus ou à recevoir au titre du fonds de soutien aux aéroports du gouvernement fédéral ont été comptabilisés à titre de produits. Les montants reçus ou à recevoir au titre de programmes gouvernementaux pour le développement des immobilisations sont comptabilisés comme des réductions du coût des actifs auxquels ils sont liés au moment où l'Administration est autorisée à les comptabiliser, pourvu qu'on ait la certitude raisonnable que les avantages seront réalisés. L'aide pour le soutien des services aériens futurs est appliquée à la dépense connexe lorsque l'activité du service aérien est réalisée en conformité avec les termes et conditions. L'aide reçue pour couvrir les charges de la période en cours est appliquée aux charges connexes.

Stocks

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

Bail foncier

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

Immobilisations

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

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

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

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont amorties selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile prévue.

Les taux appliqués selon une méthode linéaire pour répartir le coût sur la durée de vie utile estimée sont les suivants :

Logiciels et licences	5 ans
-----------------------	-------

La méthode d'amortissement et la durée de vie utile estimée sont révisées annuellement.

Ententes d'infonagique

L'Administration a conclu diverses ententes d'infonagique. Les éléments tangibles tels que le matériel informatique sont comptabilisés conformément à la politique de l'Administration sur les immobilisations corporelles. Les logiciels et autres éléments qui répondent à la définition d'un actif incorporel sont comptabilisés conformément à la politique sur les actifs incorporels de l'Administration.

Les éléments logiciels qui ne répondent pas à la définition d'un actif incorporel sont comptabilisés à titre de service logiciel et passés en charges au fur et à mesure qu'ils sont engagés.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2024

Les dépenses directement attribuables à la préparation d'un actif incorporel pour son utilisation prévue sont capitalisées dans le coût de l'actif et sont amorties sur la période prévue d'accès au service logiciel. La méthode d'amortissement et la période prévue d'accès au service logiciel sont révisées régulièrement.

Les autres dépenses connexes sont passées en charges et engagées.

Dépréciation

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

Dette à long terme

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

Constatation des produits

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

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

Constatation des produits

Les redevances d'atterrissage, les redevances d'aérogare, les droits de stationnement et les droits perçus au titre de la sécurité des passagers sont constatés lorsque les installations aéroportuaires sont utilisées. Les produits de concession sont constatés selon la méthode de la comptabilité d'exercice et calculés en fonction d'un pourcentage convenu de ventes déclarées du concessionnaire, avec des garanties minimales stipulées, le cas échéant. Les produits de location sont constatés sur la durée de vie des baux, des licences et des permis respectifs. La taxe d'amélioration de l'aéroport [TAA] est constatée lorsque les passagers en partance embarquent dans l'avion conformément aux rapports des sociétés aériennes.

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.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2024

Instruments financiers

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

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

3. AIDE GOUVERNEMENTALE

La trésorerie comprend 24,4 millions de dollars [2023 – 28,0 millions de dollars] provenant des fonds restants reçus en 2018, 2020 et 2022 de la province de la Nouvelle-Écosse pour soutenir les initiatives de croissance des services aériens. Le financement peut être utilisé à la seule discrétion de l'AAIH pour soutenir de nouvelles opportunités de service qui répondent à des critères prédéfinis. Les fonds doivent être entièrement libérés avant le 31 décembre 2031.

Au cours de l'exercice, 2,9 millions de dollars [2023 – 6,1 millions de dollars] de contributions gouvernementales ont été reçues ou à recevoir et ont été affectées aux immobilisations. Les contributions concernent le développement en capital.

4. IMMOBILISATIONS

Les immobilisations comprennent ce qui suit:

			2024	2023
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
	\$	\$	\$	\$
Matériel informatique et logiciels	12 897	12 453	444	479
Améliorations locatives	648 806	312 498	336 308	334 231
Matériel, outillage, mobilier et agencements	26 613	21 724	4 889	5 579
Véhicules	39 054	19 142	19 912	10 502
Immobilisations en cours	23 442	-	23 442	28 172
	750 812	365 817	384 995	378 963

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2024

5. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles comprennent ce qui suit:

			2024	2023
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
	\$	\$	\$	\$
Logiciels informatiques et licences	25 752	19 297	6 455	8 277

L'Administration a choisi de capitaliser les dépenses directement attribuables aux activités de mise en œuvre des arrangements de comptabilité infonuagique en tant qu'actif distinct au bilan consolidé. La valeur comptable nette capitalisée au 31 décembre 2024 s'élevait à 6,4 millions de dollars [8,3 millions de dollars en 2023].

Au cours de l'exercice, l'Administration a dépensé 2,3 millions de dollars [2,0 millions de dollars en 2023] à l'égard des services de logiciels, qui ont été inclus dans les matériaux, les services et les fournitures de l'état consolidé des résultats.

6. LONG-TERM DEBT

La dette à long terme comprend ce qui suit :	2024	2023
	\$	\$
Obligations-recettes de série A à 5,503% non amortissables, échéant le 19 juillet 2041. Intérêts payables deux fois par an à terme échu le 19 janvier et le 19 juillet de chaque année jusqu'à l'échéance, à partir du 19 janvier 2007.	150 000	150 000
Obligations-recettes de série C à 4,888% non amortissables, échéant le 15 novembre 2050. Intérêts payables deux fois par an à terme échu le 15 mai et le 15 novembre de chaque année jusqu'à l'échéance, à partir du 15 mai 2011.	135 000	135 000
Obligations-recettes de série D à 3,678 % non amortissables, échéant le 3 mai 2051. Intérêts payables deux fois par an à terme échu le 3 mai et le 3 novembre de chaque année jusqu'à l'échéance, à partir du 3 novembre 2021.	150 000	150 000
	435 000	435 000
Moins les frais de transaction, nets de l'amortissement cumulé	1 799	1 848
	433 201	433 152

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2024

Émission d'obligations

En juillet 2006, l'Administration a réalisé sa première émission d'obligations-recettes de 150,0 millions de dollars. Les obligations-recettes de série A à 5,503% de 150,0 millions de dollars, arrivent à échéance le 19 juillet 2041. En novembre 2010, l'Administration a réalisé une émission d'obligations-recettes de 135,0 millions de dollars. Les obligations-recettes de série C à 4,888% de 135,0 millions de dollars, arrivent à échéance le 15 novembre 2050. En mai 2021, l'Administration a réalisé une troisième émission d'obligations-recettes de 150,0 millions de dollars. Les obligations-recettes de série D à 3,678 % de 150,0 millions de dollars arrivent à échéance le 3 novembre 2051.

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

Facilités de crédit

L'Administration dispose de facilités de crédit autorisées contractées auprès de la Banque Canadienne Impériale de Commerce, qui lui fournit un montant disponible combiné de 94,5 millions de dollars, composé d'une facilité de crédit Capex de 54,5 millions de dollars et d'une facilité d'exploitation et de lettre de crédit renouvelable de 40 millions de dollars. Ces facilités sont garanties en vertu de l'acte de fiducie principal et sont disponibles par le biais de découverts bancaires, d'emprunts à taux préférentiels, ou d'acceptations bancaires.

Au 31 décembre 2024, un montant de 15,3 millions de dollars [16,8 millions de dollars en 2023] de la facilité d'exploitation et de lettre de crédit avait été engagé, dont un montant de néant [néant en 2023] était avancé à titre d'emprunt à taux préférentiel, un montant de néant [2,1 millions de dollars en 2023] étaient affectés aux règlements de financement du régime de retraite et 15,3 millions de dollars [14,7 millions de dollars en 2023] étaient affectés au Fonds de réserve affecté à l'exploitation et à la maintenance. Au 31 décembre 2024, un montant de néant [néant en 2023] de la facilité de crédit Capex avait été engagé.

Fonds de réserve

Conformément aux clauses de l'acte de fiducie principal, l'Administration est dans l'obligation d'établir et de maintenir auprès d'un fiduciaire un fonds de réserve affecté au service de la dette. Le solde de ce fonds doit être égal à au moins 50 % des frais annuels de service de l'emprunt obligataire. Au 31 décembre 2024, le fonds de réserve affecté au service de la dette comprenait des dépôts productifs d'intérêt détenue en fiducie totalisant 10,2 millions de dollars [10,2 millions de dollars en 2023]. 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 16,7 millions de dollars [15,3 millions de dollars en 2023] seront nécessaires pour financer le fonds de réserve affecté à l'exploitation et à la maintenance en 2024. Le fonds de réserve affecté à l'exploitation et à la maintenance peut être financé par voie de trésorerie, de lettres de crédit ou du solde disponible en vertu d'une facilité de crédit engagée.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2024

7. TAXE D'AMÉLIORATION DE L'AÉROPORT

La taxe d'amélioration de l'aéroport [TAA] sert à financer le programme d'immobilisations de l'Administration et les frais de financement connexes, en plus de la dette et des excédents opérationnels. Le montant de la TAA au 31 décembre 2024 était de 35,0 \$ [35,0 \$ en 2023] et le montant intraprovincial était de 22,0 \$ [22,0 \$ en 2023], 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.

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

Le résumé de la TAA perçue ainsi que des dépenses en immobilisations et des frais de financement connexes se présente comme suit :	2024	2023
	\$	\$
Produits de la TAA, montant net:		
Produits de la TAA	63 540	58 749
Frais de la perception de la TAA	(3 805)	(3 635)
	59 735	55 114
Intérêts sur les fonds excédentaires	8 417	8 260
Fonds reçus, montant net	68 152	63 374
Dépenses en immobilisations financées par la TAA	26 766	30 624
Intérêts débiteurs financés par la TAA	20 491	20 492
	47 257	51 116
Excédent des produits par rapport aux dépenses de la TAA	20 895	12 258
Excédent des dépenses par rapport aux produits de la TAA à l'ouverture	(382 024)	(394 282)
Excédent des dépenses par rapport aux produits de la TAA à la clôture	(361 129)	(382 024)

Du 1^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2024, le montant cumulé des dépenses en immobilisations financées par la TAA s'est élevé à 1,0 milliard de dollars [972,6 millions de dollars en 2023] et a dépassé les produits cumulés de la TAA de 361,1 millions de dollars [382,0 millions de dollars en 2023].

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2024

8. ENGAGEMENTS

Entente de transfert

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

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

	\$
2025	12 582
2026	13 270
2027	13 774
2028	14 273
2029	14 776

Dettes à long termes - Émissions d'obligations

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

	\$
2025	20 370
2026	20 370
2027	20 370
2028	20 370
2029	20 370

Immobilisations en cours

Au 31 décembre 2024, les engagements contractuels de construction en cours de l'Administration s'élevaient à environ 19,6 millions de dollars [7,9 millions de dollars en 2023].

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2024

9. RÉGIME DE RETRAITE

L'AAIH offre un régime de retraite [le "régime"] à ses salariés, qui comprend une composante à prestations définies et une autre à cotisations définies. Une évaluation actuarielle a été préparée au 31 décembre à des fins de capitalisation et d'évaluation.

La responsabilité de la gouvernance du régime, y compris la surveillance des aspects du régime tels que les décisions de placement, incombe à l'Administration par l'entremise d'un comité de retraite. À son tour, le comité de retraite a nommé des experts indépendants expérimentés, tels que des conseillers en placement, des gestionnaires de placement, des actuaires et des dépositaires d'actifs.

L'Administration a adopté diverses politiques concernant le régime :

- a) L'actif du régime est évalué à la juste valeur aux fins du calcul du rendement prévu de l'actif du régime.
- b) Au 31 décembre 2024, l'actif du régime était investi dans divers fonds en gestion commune.
- c) En raison de la nature de l'engagement de retraite, l'obligation au titre des prestations définies de l'Administration ne peut être prédite avec exactitude. Des écarts actuariels surviennent du fait que des modifications ont été apportées aux hypothèses et que les résultats diffèrent de ceux qui sont prévus dans les hypothèses. En vertu du chapitre 3462 du Manuel de l'ICCA, ces écarts sont comptabilisés immédiatement dans les états des résultats et des variations des capitaux propres.

d) Les différences entre le rendement réel de l'actif du régime et le rendement calculé selon le taux d'actualisation sont comptabilisées immédiatement dans les états des résultats et des variations des capitaux propres.

e) La dernière évaluation actuarielle requise aux fins de la capitalisation a été effectuée au 31 décembre 2024.

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 :

	2024	2023
	\$	\$
Actif du régime	23 694	22 343
Obligation au titre des prestations constituées	(17 069)	(16 119)
	6 625	6 224

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2024

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

	2024	2023
	\$	\$
Coût des services rendus de l'employeur	(291)	(281)
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	(865)	(811)
Rendement prévu de l'actif	1 190	1 105
	34	13
Gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées	-	635
Différence entre le rendement prévu et le rendement réel de l'actif	367	(317)
Profit au titre du régime de retraite	401	331

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

	2024	2023
	%	%
Taux d'actualisation - obligation au titre des prestations à la clôture de l'exercice	5,35	5,35
Taux d'actualisation - charge nette au titre des prestations	5,35	5,10
Taux de croissance des salaires	3,25	3,25

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

	2024	2023
	\$	\$
Cotisations salariales	75	68
Prestations versées	281	277

	2024	2023
	%	%
Titres de participation	31	29
Titres à revenu fixe	61	62
Titres de placement immobilier	8	9
	100	100

La charge de retraite, qui s'est élevée à 1,4 million de dollars [1,2 million de dollars en 2023] pour la composante à cotisations définies, est égale aux cotisations versées au régime par l'Administration au cours de l'exercice.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2024

10. GESTION DU RISQUE LIÉ AU CAPITAL

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

L'objectif de l'Administration en matière de gestion du capital est d'acquérir et de maintenir un capital suffisant pour gérer de manière sécuritaire et efficace les activités aéroportuaires. L'Administration vise à gérer le capital de manière à offrir des installations et des services de classe mondiale au public voyageur. Le capital géré par l'Administration se compose de titres d'emprunt à long terme. Au 31 décembre 2024, l'encours de la dette, à l'exclusion de toute tranche à court terme, s'élevait à 435,0 millions de dollars [435,0 millions de dollars en 2023].

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 2024, l'Administration respecte toutes les clauses énoncées 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 2024, l'Administration satisfait aux exigences de ces deux fonds de réserve.

11. INSTRUMENTS FINANCIERS

Juste valeur

Les instruments financiers de l'Administration sont composés de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des comptes débiteurs, des dépôts en fiducie, des comptes créditeurs et charges à payer et de la dette à long terme. La différence entre la valeur comptable et la juste valeur marchande des instruments financiers, à l'exception de la dette à long terme, est négligeable étant donné leur échéance à court terme. La juste valeur des obligations-recettes au 31 décembre 2024 s'élevait approximativement à 418 millions de dollars.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2024

Gestion des risques

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

Risque lié aux taux d'intérêt

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

L'Administration a contracté une dette à long terme à taux fixe et, par conséquent, la fluctuation des taux d'intérêt n'a aucun effet sur les versements d'intérêts jusqu'à ce que cette dette soit refinancée.

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

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

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

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

Risque de liquidité

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

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

[Les montants indiqués dans les tableaux sont en milliers de dollars]
31 décembre 2024

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 39,9% [43,6% en 2023] de ses produits de redevances d'atterrissage et de redevances d'aérogare d'Air Canada et de ses sociétés affiliées. La direction est toutefois d'avis que la dépendance à long terme de l'Administration envers un seul transporteur aérien est atténuée par le fait qu'environ 85% du trafic passagers via l'aéroport est un trafic d'origine et de destination et que, par conséquent, d'autres transporteurs seraient susceptibles d'absorber le volume de tout transporteur qui cesserait ses activités. De plus, le fait que l'Administration a le pouvoir absolu d'augmenter ses tarifs et ses redevances atténue l'incidence de ces risques.

12. ÉVENTUALITÉS

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

13. CHIFFRES COMPARATIFS

Des chiffres comparatifs ont été ajustés pour tenir compte des changements apportés à la présentation de l'année en cours.

Gouvernance d'entreprise



L'Administration de l'aéroport international d'Halifax (l'Administration de l'aéroport) est dirigée par un conseil d'Administration composé d'un maximum de 15 administrateurs nommés par les instances suivantes :

PROPOSANT	NOMBRE D'ADMINISTRATEURS
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'Administration de l'aéroport international d'Halifax	4

**Peut être porté à 3 dans certaines circonstances*

D'une façon générale, le mandat d'un administrateur ne peut pas excéder neuf ans. Toutefois, à tout moment, par un vote du conseil, le mandat d'un administrateur peut être prolongé par trois ans, pour un maximum de 12 ans. Le conseil d'Administration passe en revue régulièrement les aptitudes et l'expérience de ses membres afin de s'assurer que les compétences appropriées sont représentées au sein du conseil.

Le conseil d'Administration est responsable de la gestion de l'Administration de l'aéroport dans son ensemble et en supervise la gouvernance et l'orientation stratégique. Le conseil supervise également les membres de la direction qui sont responsables de la conduite quotidienne des affaires, avec pour objectif fondamental de s'assurer que l'Administration de l'aéroport respecte ses obligations et fonctionne de manière sécuritaire, efficace et responsable. Le conseil d'Administration se réunit aussi souvent que nécessaire pour s'acquitter de ses responsabilités et dispose de trois comités permanents, qui lui rendent compte : le comité de vérification et de gestion des risques, présidé par Jackie Poirier (en vigueur depuis le 27 mars 2024); le comité des infrastructures et de l'environnement, présidé par Benjie Nycum; et le comité de la gouvernance et des ressources humaines, présidé par Daniel Holland (en vigueur depuis le 1er février 2024). L'objectif de chaque comité est le suivant :

Comité de vérification et de gestion des risques

Les responsabilités du comité de vérification et de gestion des risques sont les suivantes : (i) approuver les états financiers trimestriels non vérifiés de l'Administration de l'aéroport et examiner les états financiers annuels vérifiés; (ii) surveiller l'intégrité du processus d'information financière et du système de contrôle interne concernant l'information financière de l'Administration de l'aéroport; (iii) examiner et recommander le volet financier du plan d'investissement et de financement décennal; (iv) contrôler l'indépendance et la performance des vérificateurs externes de l'Administration de l'aéroport; et (v) assurer la surveillance des enjeux associées à la cybersécurité. Le comité de vérification et de gestion des risques supervise également les processus de l'Administration de l'aéroport concernant la gestion stratégique des risques d'entreprise et soutient le conseil en matière de surveillance du rendement de l'Administration de l'aéroport par rapport aux priorités de gouvernance de sa stratégie ESG (environnementale, sociale et de gouvernance). Le comité de vérification et de gestion des risques joue un rôle consultatif auprès du conseil d'Administration, sauf en ce qui concerne l'approbation des états financiers trimestriels non vérifiés et du plan de vérification annuel.

Comité de l'infrastructure et de l'environnement

Les responsabilités du comité de l'infrastructure et de l'environnement sont les suivantes : (i) examiner et recommander le volet investissement du plan d'investissement et de financement décennal, du plan annuel d'investissement et de certains projets d'investissement majeurs; (ii) superviser le progrès et les résultats des projets approuvés par rapport aux mesures et objectifs préétablis; et (iii) superviser les questions de technologie de l'information liées à l'ambition numérique et à la gouvernance des données. Le comité de l'infrastructure et de l'environnement surveille également le rendement environnemental de l'Administration de l'aéroport et appuie les efforts du conseil du rendement de l'Administration de l'aéroport par rapport aux priorités environnementales de la stratégie ESG.

Comité de la gouvernance et des ressources humaines

Le comité de la gouvernance et des ressources humaines appuie les efforts du conseil d'Administration en mettant l'accent sur la gouvernance afin d'améliorer les performances du conseil, d'ajouter de la valeur, et soutenir l'Administration de l'aéroport dans la réalisation de ses objectifs d'entreprise. Dans le cadre de ce mandat, le comité de la gouvernance et des ressources humaines dirige le processus de nomination du conseil d'Administration, reçoit les rapports, et soumet des recommandations sur diverses questions de gouvernance, notamment (i) le cadre de gouvernance du conseil d'Administration, composé de la politique de gouvernance du conseil d'Administration et des plans/programmes connexes; (ii) la composition et l'efficacité du conseil d'Administration; (iii) le mandat de chaque comité du conseil d'Administration; et (iv) la stratégie essentielle en matière de ressources humaines, y compris la rémunération et l'évaluation de la présidente-directrice générale, la culture organisationnelle et l'engagement, ainsi que les questions importantes en matière de dialogue social. Le comité de la gouvernance et des ressources humaines appuie la surveillance par le conseil du rendement de l'Administration de l'aéroport par rapport aux priorités sociales de sa stratégie ESG.

L'Administration de l'aéroport a adopté des lignes directrices sur les conflits d'intérêts qui régissent la conduite, la divulgation et la prévention des conflits d'intérêts pour l'ensemble des dirigeants et des administrateurs. Ces divulgations sont mises à jour lorsque nécessaire. En 2024, le comité de la gouvernance et des ressources humaines du conseil d'Administration a signalé qu'aucun dirigeant ou administrateur de l'Administration de l'aéroport n'avait enfreint les lignes directrices en matière de conflits d'intérêts.

Rémunération des membres du conseil d'Administration	(\$)
Président : J. S. Fitzpatrick	75 250
J. Ashton (s'est joint au conseil le 1er avril 2024)	11 250
D. Bastow	20 325
P. Boulter	21 075
C. Chiekwe (s'est jointe au conseil le 1er juin 2024)	6 482
D. Holland	26 986
A. MacKenzie (mandat terminé le 26 mars 2024)	11 364
A. MacLean (mandat terminé le 31 janvier 2024)	8 134
M. Martel	20 475
S. Ng (mandat terminé le 31 janvier 2024)	11 750
B. Nycum	28 038
J. Poirier	24 584
S. Porter (mandat terminé le 26 mars 2024)	8 522
D. Whalen	21 075

Remarque : Les montants représentent les paiements effectués en 2024.

Rémunération des cadres

En 2024, la fourchette salariale de base des vice-présidents de l'Administration de l'aéroport était de 175 100 \$ à 380 920 \$, et la fourchette salariale de base de la présidente-directrice générale de l'Administration de l'aéroport était de 347 110 \$ à 469 680 \$.

Contrats d'une valeur supérieure à 140 440 \$

Conformément à son bail foncier avec Transports Canada, l'Administration de l'aéroport est tenue de déclarer tous les contrats de plus de 140 440 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 ajustés en fonction de l'indice des prix à la consommation) qui ont été conclus au cours de l'année et qui n'ont pas été attribués à la suite d'un processus public d'appel d'offres. En 2024, l'Administration de l'aéroport a conclu deux contrats à fournisseur unique.

Un contrat unique de quatre ans a été attribué à "EfficiencyOne", d'une valeur maximale de 500 000 \$, pour soutenir l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de gestion de l'énergie pluriannuel qui soutient les objectifs de réduction des émissions de l'Administration de l'aéroport afin d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050. "EfficiencyOne" fournit des services rentables d'efficacité énergétique et de réduction des émissions de carbone par l'intermédiaire de la franchise "Efficiency Nova Scotia". "EfficiencyOne" gère un programme offrant un modèle rentable qui fournira un gestionnaire de l'énergie sur place qui agira comme une ressource dédiée pour créer et mettre en œuvre une stratégie de gestion de l'énergie adaptée aux priorités de l'Administration de l'aéroport.

Un contrat de source unique a été attribué à Beumer Group Canada Corporation, d'une valeur maximale de 6 700 000 \$, pour les services, les logiciels et le matériel associés à la mise à niveau de l'ordinateur de répartition du tri et des automates programmables des systèmes de manutention des bagages utilisés à l'aéroport. Beumer Group Canada Corporation est le fournisseur original des systèmes existants et de la technologie de mise à niveau requise est exclusive.



Conseil d'Administration



Nom et poste	Profession	Proposant et date de nomination	Présence aux réunions*			
			Conseil d'Administration	Comité de vérification et de gestion des risques	Comité de l'infrastructure et de l'environnement	Comité de la gouvernance et des ressources humaines
 John Fitzpatrick Président du conseil d'Administration Administrateur	C.R., associé, BOYNECLARKE LLP	Municipalité régionale d'Halifax Juillet 2014	7/7	4/4**	3/4**	4/4**
 John Ashton Administrateur	Propriétaire, Ashton Creative Design	Province de la Nouvelle-Écosse Avril 2024	4/6	3/4	-	-
 Doug Bastow Administrateur	Dirigeant de transporteur aérien à la retraite Pilote de ligne à la retraite	L'Administration de l'aéroport Septembre 2016	7/7	-	4/4	-
 Pernille Fischer Administratrice	Présidente-directrice générale, Kisserup International Trade Roots Inc.	Gouvernement du Canada Mai 2019	7/7	-	-	4/4
 Chika Chiekwe Administratrice	Associée, Cox et Palmer	L'Administration de l'aéroport Juin 2024	4/4	-	-	2/2
 Daniel Holland Président, comité de la gouvernance et des RH Administrateur	Président-directeur général, La Fondation communautaire de la Nouvelle-Écosse	Municipalité régionale d'Halifax Janvier 2017	7/7	-	-	4/4

Nom et poste	Profession	Proposant et date de nomination	Présence aux réunions*			
			Conseil d'Administration	Comité de vérification et de gestion des risques	Comité de l'infrastructure et de l'environnement	Comité de la gouvernance et des ressources humaines
 Matthew Martel Administrateur	Chef de la direction, Black Business Initiative	Chambre de commerce d'Halifax Janvier 2021	7/7	-	-	4/4
 Sally Ng Administratrice	Propriétaire et fondatrice, The Triple Effect	Chambre de commerce d'Halifax Avril 2024	6/6	-	3/3	-
 Benjamin Nycum Président, comité des infrastructures et de l'environnement Administrateur	Président-directeur général, William Nycum & Associates Ltd.	Chambre de commerce d'Halifax Mars 2018	7/7	-	4/4	-
 Jackie Poirier Président, comité de vérification et de gestion des risques Administratrice	Cadre du gouvernement fédéral à la retraite	Municipalité régionale d'Halifax Juin 2023	6/7	4/4	-	-
 Diana Whalen Administratrice	Ancienne vice-première ministre de la Nouvelle-Écosse Représentante élue à la retraite	Municipalité régionale d'Halifax Octobre 2022	7/7	4/4	-	-

*Le ratio est égal au nombre de réunions auxquelles l'administrateur.trice a assisté/nombre de réunions auxquelles l'administrateur.trice pouvait assister. Ne tiens pas en compte l'assemblée publique annuelle.

**En tant que président, la présence de M. Fitzpatrick aux réunions des comités est discrétionnaire.



HalifaxStanfield

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

Tél : 902.873.4422

Fax : 902.873.4750

www.halifaxstanfield.ca