

Rapport annuel 2025 de l'Administration de l'aéroport international d'Halifax

# SANS LIMITES

Édition du  
**25<sup>e</sup>**  
anniversaire

**Bâtir pour  
l'avenir**

**Un quart de siècle  
de croissance :**

relier les gens et les possibilités grâce  
à la plus formidable porte d'entrée  
aéroportuaire au Canada



HalifaxStanfield

## 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 également que nous sommes tous visés par un traité.





## 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 porte d'entrée aéroportuaire au Canada

## Priorités stratégiques



Défendre les gens et la collectivité



Renforcer notre fondation



Explorer de nouvelles avenues



Perfectionner l'expérience Stanfield



Assurer un avenir durable



# Message du président du conseil d'administration

John S. Fitzpatrick, C. R.

Nous constatons avec bonheur que l'année 2025 a été une autre année couronnée de succès pour l'Administration de l'aéroport international d'Halifax (AAIH).

Encore cette année, notre rapport sur les retombées économiques souligne notre contribution majeure de 4,1 milliards de dollars en retombées économiques annuelles pour la Nouvelle-Écosse. En effet, l'AAIH contribue de manière considérable à l'économie provinciale et régionale.

Le nombre de passager-ère-s continue d'augmenter, atteignant un impressionnant total de 4 140 668 passager-ère-s en 2025. Halifax Stanfield a véritablement acquis le statut de carrefour de transport et, au moment de la rédaction du présent rapport, il est l'aéroport de sa catégorie comptant le plus de liaisons internationales en Amérique du Nord.

Notre présidente et directrice générale Joyce Carter reviendra plus longuement sur notre croissance remarquable et sur nos nombreuses autres réussites. Je tiens à souligner que, l'an dernier, j'ai indiqué dans mon rapport que nous avons réalisé d'importants progrès par rapport à nos Installations pour les correspondances internationales. Ces magnifiques installations sont désormais ouvertes et témoignent de la forte croissance des voyages internationaux. Seuls quelques aéroports au Canada possèdent, dans ce type d'installations, des capacités de transfert entre les vols internationaux et les vols intérieurs. Nous sommes réellement une porte d'entrée sur le monde.

L'immense succès d'Halifax Stanfield repose avant tout sur les personnes qui le rendent possible. Qu'il s'agisse des personnes qui contribuent à offrir une expérience accueillante aux voyageur-se-s ou des équipes des opérations, de la sécurité et des interventions en cas d'urgence qui veillent à la sécurité de tout le monde en coulisses, je remercie sincèrement chacun-e d'entre vous pour son dévouement constant. Je suis tout particulièrement fier des nombreux bénévoles qui font véritablement en sorte que notre aéroport soit un lieu exceptionnel.

Grâce à des initiatives comme le programme À la mode Stanfield, il est évident que la communauté aéroportuaire partage une vision commune : offrir le meilleur service possible et veiller à ce que l'expérience de chaque personne à Halifax Stanfield soit agréable et exempte de stress. Cet engagement se reflète dans les résultats du sondage d'Airport Service Quality du Conseil international des aéroports, reconnu à l'échelle mondiale, Halifax Stanfield ayant obtenu un taux global de satisfaction des passagers de 86 % en 2025.

Ces efforts collectifs, de pair avec le leadership, l'innovation et l'approche axée sur les personnes de l'AAIH, ont été reconnus lorsque, en 2025, nous avons figuré parmi les meilleurs employeurs du Canada atlantique, une source de fierté. En 2026, l'AAIH a été nommée Entreprise de l'année dans le cadre du gala de remise des prix de la Chambre de commerce de Halifax.

Il est tout aussi important de souligner l'engagement de l'organisation envers les collectivités et une croissance responsable. Grâce au programme Élever, l'AAIH a investi dans les collectivités locales, la majorité du financement étant consacrée à des initiatives liées à la diversité, à l'équité et à l'inclusion. L'organisation a aussi resserré ses liens avec des groupes comme Autism Nova Scotia et la Fondation Rêves d'enfants.

Cet engagement communautaire transparaît aussi dans les personnes qui contribuent à instaurer une culture inclusive et bienveillante au sein de l'AAIH. Je tiens à souligner le travail du comité « rayon de soleil » dans le soutien au mieux-être et à la santé mentale des membres du personnel. De plus, je remercie les bénévoles, les Guides de Stanfield, dont l'accueil chaleureux et la générosité incarnent l'esprit de notre région. Au nom du conseil d'administration, je vous remercie pour l'attention et le dévouement dont vous faites preuve envers l'organisation.

Nous demeurons également les gardiens de notre environnement. Nos efforts visant à réduire nos émissions de carbone nous remplissent particulièrement de fierté, en menant la transition vers un avenir durable du secteur de l'aviation. Nous avons une fois de plus obtenu l'accréditation de niveau 3 du programme Airport Carbon Accreditation du Conseil international des aéroports.

Je souhaite donc remercier tous les membres du personnel de l'AAIH pour leur énergie, leur dévouement et leur engagement à maintenir notre réputation d'aéroport de classe mondiale. Portés par leur détermination à réussir, rien ne semble pouvoir nous arrêter.

Je tiens à souligner le leadership de Joyce Carter, présidente et directrice générale de l'AAIH, dont la vision, l'engagement communautaire et la direction stable ont permis de positionner l'aéroport pour assurer sa réussite à long terme. Ce fut un réel plaisir de travailler aux côtés d'une dirigeante aussi accomplie. J'exprime également ma gratitude envers mes collègues du conseil d'administration pour leur supervision judicieuse et leur collaboration, ainsi que ma reconnaissance à Doug Bastow, qui quitte ses fonctions au sein du Conseil. Par ailleurs, je souhaite la bienvenue aux nouveaux membres du conseil d'administration Peter Fardy et Peter Bing.

J'ai eu l'honneur et le plaisir de siéger au conseil d'administration de l'AAIH pendant 12 ans, soit la durée maximale permise, dont les trois dernières années comme président du Conseil. Assumer la présidence du conseil d'administration a été un véritable privilège. Je suis très fier des réalisations accomplies collectivement et je suis convaincu que l'aéroport poursuivra sa croissance comme porte d'entrée essentielle et moteur économique pour notre région.



# Message de la présidente et directrice générale

Joyce Carter, FCPA, CPA

En 2025, Halifax Stanfield a franchi deux jalons importants : les 25 ans depuis que l'AAIH a pris en charge la gestion, l'exploitation et le développement de l'aéroport, ainsi que le 25<sup>e</sup> anniversaire de notre programme de bénévolat. Ensemble, ces jalons témoignent de la collaboration, de la résilience et de l'ambition qui ont façonné notre organisation et qui continuent d'orienter notre avenir.

Au cours des 25 dernières années, et tout au long de mon parcours au sein de l'AAIH, j'ai été aux premières loges de la croissance d'Halifax Stanfield. Ce qui, en 2000, constituait un moteur économique de 1,5 milliard de dollars soutenant près de 11 000 emplois, est aujourd'hui une organisation qui soutient plus de 26 000 emplois et génère annuellement des activités économiques de plus de 4 milliards de dollars. Cette croissance s'explique non seulement par une demande accrue, mais aussi par les efforts constants, les investissements et les partenariats qui ont permis de faire de l'aéroport une porte d'entrée incontournable pour la Nouvelle-Écosse et le Canada atlantique.

Cette dynamique s'est maintenue en 2025. Le nombre de passager-ère-s a augmenté de 4 % par rapport à l'année précédente, ce qui témoigne de la solidité des partenariats avec les transporteurs aériens et de la confiance qu'ils accordent à notre marché, en continuant d'offrir des services diversifiés dans nos réseaux intérieurs, États-Unis et internationaux.

S'appuyant sur cette base solide, notre réseau a atteint 48 destinations sans escale en 2025. WestJet a ajouté de nouveaux services transatlantiques vers Amsterdam, Paris et Barcelone, en plus de nouvelles liaisons intérieures vers Regina et Saskatoon. Edelweiss a ajouté un service vers Zurich, Air Canada a ajouté Nassau, et nous avons accueilli de nouvelles liaisons vers Chicago avec United Airlines et American Airlines, ainsi que l'expansion de Porter Airlines vers Hamilton. Combinés à nos itinéraires existants, ces ajouts étendent notre portée mondiale et renforcent le rôle d'Halifax Stanfield en tant que porte d'entrée du Canada atlantique sur le monde.

Un moment marquant de 2025 a été l'ouverture de nos nouvelles installations pour les correspondances internationales. Cet investissement d'envergure rehausse aujourd'hui le parcours des passagers, tout en préparant le terrain pour une augmentation de la capacité de fret, du commerce et de la croissance économique durable dans notre région. Des œuvres d'art autochtones intégrées avec soin dans notre zone des arrivées internationales créent une expérience d'arrivée authentique, accueillant les personnes qui voyagent par des expressions porteuses de sens, de culture et d'identité. Nous tenons à remercier les gouvernements fédéral et provincial pour leur soutien à ce projet.

Nous avons rehaussé l'expérience des passager-ère-s en investissant dans des avancées technologiques, comme la nouvelle technologie de radioscopie à tomodensitométrie (TDM) pour le contrôle de sécurité de l'Administration canadienne de la sûreté du transport

aérien (ACSTA), l'installation de bornes numériques d'orientation et la mise à niveau de notre système de dépôt de bagages en libre-service. Ces efforts ont permis à Halifax Stanfield d'obtenir l'accréditation de niveau 2 en matière d'expérience client du programme du Conseil international des aéroports, ce qui témoigne de notre engagement à l'égard de l'amélioration continue.

Nos efforts en matière de développement des services aériens ont également été reconnus à l'échelle internationale par l'attribution d'un Routes World Award dans la catégorie des aéroports de moins de cinq millions de passager-ère-s. Ce prix souligne la solidité de notre stratégie d'itinéraires, de nos partenariats avec les compagnies aériennes et de nos pratiques de marketing novatrices. Nous avons également eu l'honneur d'être nommés l'un des meilleurs employeurs du Canada atlantique pour 2025, mettant en lumière notre engagement à favoriser une culture de milieu de travail bienveillant où les membres de notre personnel peuvent évoluer et s'épanouir.

Ces progrès ne sont pas le fruit du hasard. Ils sont rendus possibles grâce au dévouement de notre personnel, des travailleur-se-s de l'aéroport et des bénévoles, à la solidité de nos partenariats avec les compagnies aériennes et les entreprises, ainsi qu'au soutien constant de notre communauté, à l'aéroport comme ailleurs. J'exprime ma plus profonde gratitude à chacun-e d'entre vous pour votre contribution à notre succès collectif.

À l'approche de la fin de son mandat à l'AAIH, je tiens à remercier le président du conseil d'administration, John Fitzpatrick, pour son leadership exceptionnel au cours des trois dernières années, ainsi que pour la précieuse perspective qu'il apporte à l'AAIH depuis qu'il s'est joint au Conseil en 2014.

Vingt-cinq ans plus tard, notre orientation demeure sans équivoque : renforcer les liaisons, soutenir l'économie de notre région et offrir une expérience aéroportuaire chaleureuse à chaque personne qui voyage.

Les possibilités qui s'offrent à nous sont infinies, et j'ai la conviction qu'ensemble, nous continuerons de créer des ponts entre les gens et les possibilités pour de nombreuses années.



# Défendre les gens et la collectivité



# Favoriser le mieux-être à chaque échelon

Un milieu de travail sain prospère lorsque les gens se sentent soutenus, inclus et liés aux autres. L'an dernier, l'AAIH a continué de mettre l'accent sur cet enjeu en lançant diverses initiatives axées sur le mieux-être, l'inclusion et la communauté.

Le soutien en santé mentale est demeuré au cœur de ces initiatives, appuyé par des ressources quotidiennes et des formations pratiques. Les membres du personnel ont eu accès gratuitement à l'application Calm, offrant des outils de pleine conscience, de gestion du stress et d'amélioration du sommeil. Le comité « rayon de soleil » de l'AAIH a également partagé de manière proactive des ressources, notamment des conseils sur le deuil pendant la période des Fêtes, afin de s'assurer que du soutien était accessible au moment opportun.

Pour la première fois, des employé-e-s ont participé au défi Body Movin de la Mental Health Foundation of Nova Scotia, favorisant l'activité physique et les liens entre collègues. L'AAIH s'est classée deuxième au classement général grâce à ses efforts collectifs de collecte de fonds. En 2025, des membres du personnel ont également participé à quatre séances de formation en premiers soins pour la santé mentale, leur permettant d'acquérir les connaissances et la confiance nécessaires pour reconnaître les problèmes de santé mentale et intervenir en conséquence.

« La santé mentale est une réalité qui touche tout le monde de manière différente », affirme Kathy Temple, présidente du comité « rayon de

soleil » de l'AAIH. « En favorisant ces échanges et en mettant en place les bons mécanismes de soutien, nous contribuons à créer un milieu de travail où les gens se sentent plus liés et appuyés. » L'AAIH a récemment augmenté le plafond annuel des services de counseling en santé mentale à 2 000 \$ pour tous les employé-e-s actifs. Ceux-ci ont également accès à des services de counseling supplémentaires dans le cadre de notre Programme d'aide aux employé-e-s et aux familles.

Cet esprit de soutien s'étend également à notre collectivité. Grâce à Élever, le programme d'engagement communautaire de l'AAIH, les efforts de 21 employés ont été jumelés à des dons de bienfaisance au nom de l'organisation, contribuant à soutenir des causes importantes dans la collectivité.

Parallèlement à ces initiatives, la diversité, l'équité et l'inclusion continuent d'orienter la croissance de l'organisation. Des accords avec des organismes comme reachAbility, le Black Cultural Centre et My East Coast Experience soutiennent des efforts de recrutement inclusif, en plus de la participation à des salons de l'emploi et de la promotion croisée des possibilités.

« Grâce à ces collaborations, nous avons constaté une augmentation de la diversité des demandes d'emploi en 2025, ce qui confirme l'importance de travailler ensemble pour constituer une main-d'œuvre qui reflète les collectivités que nous desservons », souligne Deb Aucoin, généraliste des ressources humaines à l'AAIH.

**« La santé mentale est une réalité qui touche tout le monde de manière différente », affirme Kathy Temple, présidente du comité « rayon de soleil » de l'AAIH.**

Des initiatives axées sur l'apprentissage et la compréhension, telles que les exercices des couvertures autochtones, se sont poursuivies tout au long de l'année afin de sensibiliser et de tisser des liens plus étroits au sein de l'AAIH.

Ces efforts collectifs ont été reconnus en 2025, alors que l'AAIH a été nommée l'un des meilleurs employeurs du Canada atlantique, témoignant de son engagement continu à créer un milieu de travail qui valorise l'inclusion, le mieux-être et les possibilités.

**Lorsque les gens se sentent soutenus, c'est toute l'organisation qui en bénéficie.**



## Sommaire des services aériens en 2025

Alors que la demande pour les voyages continuait d'augmenter, l'aéroport a élargi son réseau en reliant le Canada atlantique à de nouveaux marchés, en renforçant des carrefours de transport clés et en créant des options plus fluides tant pour les passager-ère-s que pour le fret.

Le nombre de liaisons au Canada a continué de croître, alors qu'Air Canada a accru sa capacité vers Ottawa, Vancouver, Toronto et St. John's. WestJet a également étendu sa portée avec de nouveaux services vers Regina et Saskatoon, tandis que Porter Airlines a inauguré un service vers Hamilton. Ces ajouts améliorent l'accès aux marchés régionaux et soutiennent les voyages d'affaires et de loisirs partout au pays.

Le marché américain (transfrontalier) a connu des gains impressionnants, améliorant l'accès à d'importants carrefours de transport et aux correspondances internationales. United Airlines et American Airlines ont toutes deux lancé de nouveaux services d'Halifax à Chicago, une importante porte d'entrée du Midwest.

La croissance du réseau transatlantique a ouvert de nouvelles liaisons aériennes entre Halifax et l'Europe. WestJet a lancé des services vers Amsterdam, Paris et Barcelone. Pour sa part, Edelweiss Air a inauguré un service sans escale vers Zurich, à partir d'Halifax. Discover Airlines a augmenté sa capacité vers Francfort, et Cargojet a renforcé les liens commerciaux mondiaux grâce à un nouveau service de transport de fret vers Liège.

Les destinations soleil saisonnières ont fait leur retour avec des services d'Air Transat, d'Air Canada et de WestJet. De plus, BermudAir a maintenu sa liaison à longueur d'année entre Halifax et les Bermudes, tandis qu'Air Canada a élargi sa portée internationale avec un nouveau service vers Nassau.

Cet élan devrait se poursuivre en 2026 avec de nouvelles expansions de services à Halifax Stanfield à l'horizon. Air Canada lancera un nouveau service estival d'Halifax à Bruxelles. WestJet ajoutera Madrid, Copenhague et Lisbonne à son réseau européen en expansion et lancera un nouveau service vers Detroit, améliorant les services aériens grâce à son partenaire Delta Air Lines.

Ces nouveaux services s'ajoutent à un réseau en pleine croissance qui continue de relier davantage de personnes et de destinations, rendant les voyages à destination et en provenance du Canada atlantique plus faciles et accessibles que jamais.



## Compagnies aériennes transportant du fret et des passager-ère-s

### Compagnies aériennes transportant des passager-ère-s

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

### Compagnies aériennes transportant du fret

- Air Canada
- Air Saint-Pierre
- ASL Airlines Belgium
- Atlas Air
- Cargojet
- Discover Airlines / Lufthansa Cargo
- FedEx
- Icelandair
- Korean Air Cargo
- Magma Aviation
- Maersk Air Cargo
- SF Airlines
- WestJet

## Destinations sans escale

### Destinations intérieures

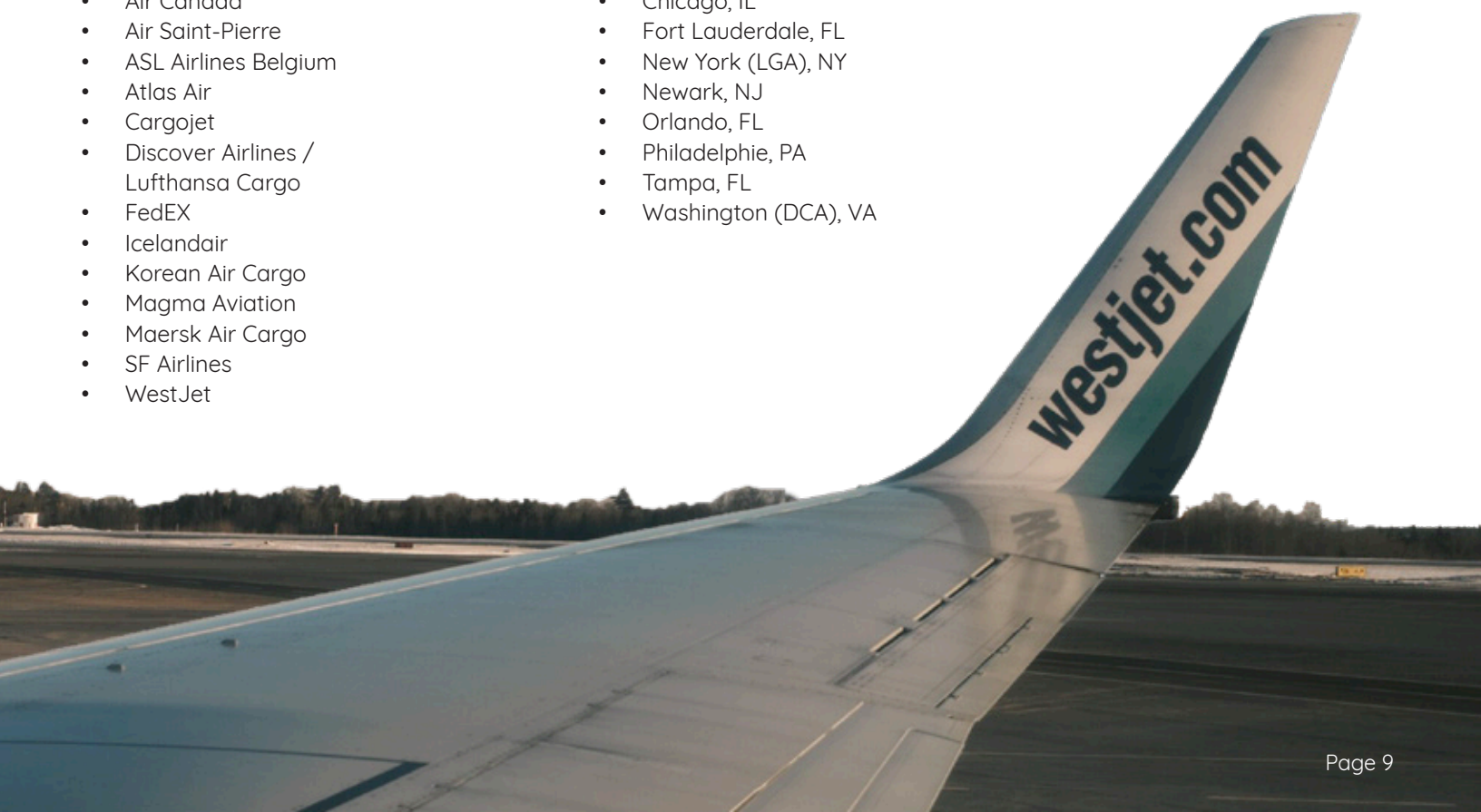
- Calgary, Alb.
- Deer Lake, T.-N.-L.
- Edmonton, Alb.
- Gander, T.-N.-L.
- Goose Bay, T.-N.-L.
- Hamilton, Ont.
- Kitchener-Waterloo, Ont.
- Montréal-Trudeau, Qc
- Ottawa, Ont.
- Regina, Sask.
- Saskatoon, Sask.
- Saint John, N.-B.
- St. John's, T.-N.-L.
- Sydney, N.-É.
- Toronto – Billy Bishop, Ont.
- Toronto – Pearson, Ont.
- Vancouver, C.-B.
- Winnipeg, Man.

### Destinations américaines (transfrontalières)

- Boston, MA
- Chicago, IL
- Fort Lauderdale, FL
- New York (LGA), NY
- Newark, NJ
- Orlando, FL
- Philadelphie, PA
- Tampa, FL
- Washington (DCA), VA

### Destinations internationales

- Amsterdam, NL
- Hamilton, BM
- Barcelone, ES
- Cancún, MX
- Cayo Coco, CU
- Dublin, IE
- Édimbourg, GB
- Francfort, DE
- Holguín, CU
- Londres (LGW), GB
- Londres (LHR), GB
- Montego Bay, JM
- Nassau, BS
- Paris, FR
- Puerto Plata, DO
- Punta Cana, DO
- Reykjavik, IS
- Santa Clara, CU
- Saint-Pierre, PM
- Varadero, CU
- Zurich, CH



# Renforcer notre fondation



# Une fondation solide pour l'avenir

Les aéroports sont définis par le mouvement : les arrivées, les départs et le flux constant de passager-ère-s qui se déplacent d'un lieu à un autre. À Halifax Stanfield, ce mouvement repose sur un élément moins visible, mais tout aussi essentiel : une fondation solide et fiable.

Derrière chaque voyage se trouve un réseau de systèmes et d'infrastructures qui œuvrent en permanence afin de garantir la sécurité et l'efficacité des opérations. Ces composantes, qui vont des réseaux numériques aux systèmes de sécurité, jouent un rôle essentiel dans les opérations quotidiennes, même si elles passent en grande partie inaperçues aux yeux des personnes qui voyagent.

À Halifax Stanfield, le renforcement de cette fondation constitue une priorité clairement établie. Des investissements continus dans la technologie et l'infrastructure contribuent à améliorer les systèmes opérationnels, à renforcer la cybersécurité et à préparer l'aéroport à sa croissance future.

« L'évolution des fonctions aéroportuaires s'accompagne d'une évolution de leurs besoins techniques », explique Ahasanul Kabir, spécialiste en architecture de la sécurité de l'information d'entreprise. « Nous nous appuyons sur une fondation solide pour assurer que notre réseau est fiable, résilient et capable de soutenir les 10 à 12 prochaines années d'innovation. »

Ces améliorations prennent déjà forme dans l'aérogare. En 2025, l'équipe Technologie et innovation a réalisé plusieurs projets visant à moderniser les systèmes centraux et à mettre à niveau les infrastructures essentielles, améliorant ainsi la sécurité et l'efficacité.

De nouvelles bornes numériques d'orientation remplacent les panneaux fixes dans les principaux emplacements avant la zone de contrôle de sécurité, offrant des fonctionnalités interactives qui facilitent les déplacements des passager-ère-s dans l'aéroport. Grâce à l'intégration mobile, les personnes qui voyagent peuvent consulter les cartes sur leurs propres appareils, créant une expérience plus intégrée et intuitive.

Le système de dépôt de bagages en libre-service de l'aéroport, en place depuis 10 ans, a été modernisé grâce à

des fonctionnalités qui en améliorent le rendement, renforcent les mesures de sécurité et fournissent de meilleures données pour appuyer les opérations. Ce projet fait partie d'une approche plus globale visant à mettre en place des solutions informatiques durables et une gestion du cycle de vie, notamment par la refonte du réseau de l'ensemble du campus aéroportuaire.

Face à la croissance des besoins technologiques, les infrastructures vieillissantes sont mises à niveau afin de garantir un réseau fiable, résilient et capable de soutenir des opérations en continu. L'augmentation de la capacité et de la bande passante permettra de prendre en charge un plus grand nombre d'utilisateur-trice-s et de systèmes nécessitant beaucoup de données, notamment les systèmes de sécurité et les technologies émergentes, comme l'intelligence artificielle.

La cybersécurité est demeurée au cœur de ces efforts. À mesure que l'environnement numérique évolue, l'AAIH continue d'adopter une approche proactive et à plusieurs niveaux pour assurer la protection de ses systèmes et données.

En plus des mises à niveau technologiques, le renouvellement des infrastructures a également été une priorité pour l'ensemble du campus aéroportuaire. La restauration de l'aérodrome, notamment le repavage de la piste et des voies de circulation principales, s'est poursuivie parallèlement à divers projets, comme l'amélioration du stationnement Park'N Fly et le renouvellement des équipements de la station d'épuration des eaux pluviales. Ces contributions ont ainsi rendu l'environnement opérationnel plus résilient et mieux entretenu.

Ensemble, ces efforts témoignent de l'engagement de l'AAIH à s'appuyer sur une fondation solide, grâce à des infrastructures modernes, à l'innovation numérique et à l'adoption de pratiques exemplaires en cybersécurité, soutenant les opérations d'aujourd'hui tout en se préparant à celles de demain.



# Développer des liens et stimuler la croissance

nnected

 U.S. Departures  
Level 2  
Départs - vols  
États-Unis

# Renforcer les liens et stimuler la croissance

À Halifax Stanfield, la croissance ne se résume pas aux chiffres : elle repose sur des liens. Chaque nouveau service, chaque siège ajouté et chaque investissement en infrastructure contribuent à rapprocher la Nouvelle-Écosse du reste du monde.

En 2025, ces liens ont continué de se développer. Une série d'investissements dans les infrastructures et de succès dans le développement des services aériens ont permis d'accroître la capacité pour les passager-ère-s et le fret. Cela a renforcé le rôle de l'aéroport comme porte d'entrée mondiale et créé de nouvelles possibilités de circulation pour les personnes, les marchandises et les idées au-delà des frontières.

L'un des jalons les plus visibles a été l'achèvement des Installations pour les correspondances internationales (ICI). Conçu pour améliorer le flux des passager-ère-s en correspondance de vols internationaux vers des vols intérieurs, cet espace agrandi contribue à rendre ces transitions plus efficaces et fluides. De plus, les ICI ont accru la capacité de fret en soute des aéronefs de l'aéroport et soutiennent des volumes de passager-ère-s plus élevés. Elles permettent ainsi à l'aéroport d'être

mieux équipé pour gérer la croissance future et accroître ses activités, tout en créant des possibilités pour le commerce et les voyages.

D'autres améliorations ont été apportées grâce à l'agrandissement de la zone de contrôle de sécurité pour les vols intérieurs et internationaux. L'ajout d'une cinquième file d'attente, combiné à l'introduction de la technologie de radioscopie à tomodensitométrie (TDM) de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, a amélioré la circulation des passager-ère-s et l'efficacité du contrôle de sécurité. Les personnes qui voyagent peuvent désormais conserver les liquides permis et les appareils électroniques dans leurs bagages de cabine, ce qui rend le processus plus fluide tout en maintenant des normes de sécurité élevées.

Bien que les passager-ère-s puissent voir ces améliorations, une grande part de l'élan se poursuit en coulisses. En 2025, l'AAIH a fait progresser ses efforts de développement des services aériens et de marketing en travaillant étroitement avec des partenaires du secteur aérien et du tourisme pour stimuler la demande et étendre la portée mondiale de l'aéroport. Grâce à des

campagnes ciblées et collaboratives, ces partenariats font la promotion de nouveaux itinéraires et renforcent la réputation d'Halifax et de la Nouvelle-Écosse comme destinations à découvrir.

Ce travail s'étend aussi à la communauté du commerce du voyage afin d'améliorer davantage l'expérience des passager-ère-s. Cette année, l'AAIH a renforcé son engagement auprès de partenaires du secteur du voyage en organisant deux événements à leur intention, en offrant régulièrement des mises à jour sur l'aéroport et les services aériens, ainsi qu'en créant un moyen d'échanger ouvertement des perspectives avec des leaders du secteur.

Ces progrès ont été reconnus sur la scène mondiale. En 2025, Halifax Stanfield a reçu un Routes World Award dans la catégorie des aéroports accueillant moins de 5 millions de passager-ère-s. Décerné par le vote des compagnies aériennes, ce prix reflète la force des partenariats marketing de l'AAIH ainsi qu'une approche réfléchie et stratégique par rapport à la croissance des services aériens.



**« À l'AAIH, les efforts de croissance de la capacité sont surtout orientés vers l'harmonisation des besoins de la collectivité en matière de services aériens et des possibilités commerciales avec les stratégies des compagnies aériennes », a mentionné Marie Manning, vice-présidente, Développement de l'entreprise et directrice commerciale, AAIH.**

« L'ajout de nos nouvelles installations pour les correspondances internationales a renforcé davantage cette position, en améliorant les correspondances pour les passagers ainsi que leur expérience de voyage. »

À mesure que de nouveaux itinéraires sont lancés et que la capacité augmente, les retombées de ces investissements deviennent de plus en plus visibles et tangibles. Chaque nouvelle liaison engendre de nouvelles possibilités, ouvrant la voie à un avenir plus connecté et sans limites.





Nous sommes l'aéroport le plus connecté au niveau international de notre taille en Amérique du Nord, et avons été reconnus sur la scène internationale pour notre approche en matière de développement d'itinéraires et de marketing. Cette victoire est la preuve que la Nouvelle-Écosse est une province en plein essor.

Tout cela grâce à ses secteurs tournés vers l'avenir, à sa main-d'œuvre qualifiée et à ses opportunités économiques croissantes. Nous connectons les Néo-Écossais au monde entier grâce à des partenariats avec des compagnies aériennes de classe mondiale, ce qui permet aux voyageurs, aux entreprises et aux marchés mondiaux de découvrir plus facilement que jamais le dynamisme de notre province.

Nous sommes honorés d'être la piste de décollage de la Nouvelle-Écosse.



HalifaxStanfield

# Perfectionner l'expérience Stanfield



# Relier des gens en faisant preuve de bienveillance, d'inclusion et d'esprit de service

Depuis 25 ans, les bénévoles d'Halifax Stanfield aident les personnes qui voyagent à s'orienter dans l'aéroport d'une manière chaleureuse et bienveillante, digne de l'hospitalité locale. En 2025, le programme a souligné ce jalon avec une identité renouvelée et un uniforme modernisé, donnant naissance aux Guides de Stanfield.

Ce nouveau nom reflète l'engagement de l'aéroport envers l'inclusion et un service qui va au-delà des attentes. Les uniformes actualisés, conçus pour offrir visibilité et confort, arborent les couleurs et le logo de l'aéroport, ainsi que le mot « bénévole » en anglais et en français, et « aidant » en mi'kmaw. Ensemble, ces éléments reconnaissent les deux langues officielles du Canada et l'emplacement de l'aéroport en Mi'kma'ki, territoire ancestral et non cédé du peuple micmac.

Ancrée dans le programme À la mode Stanfield, la philosophie de service à la clientèle du l'aéroport repose sur la bonne humeur, l'entraide, la courtoisie, la bienveillance et la gentillesse. Les Guides de Stanfield jouent un rôle important pour intégrer ces valeurs à l'expérience aéroportuaire. Qu'il s'agisse d'aider les personnes qui voyagent à s'orienter, de répondre à des besoins d'accessibilité ou d'offrir du réconfort dans des moments stressants, ils contribuent à rendre chaque voyage plus facile et chaleureux.

« L'identité des Guides de Stanfield reflète ce que nos bénévoles ont toujours offert aux personnes qui voyagent : des conseils, du soutien et un visage amical sur leur chemin. Je suis fier de faire partie d'une équipe qui aide les gens à se sentir plus à l'aise dès leur arrivée », a mentionné Jerry Jackson, bénévole à Halifax Stanfield depuis 2018.

Ce même engagement se reflète dans des initiatives qui célèbrent la diversité et favorisent l'inclusion. Par exemple, une première Journée des langues officielles organisée par Halifax Stanfield et présentée en collaboration avec l'Université Sainte-Anne a célébré le patrimoine linguistique du Canada. Elle a notamment permis aux membres de la communauté aéroportuaire d'accéder à des cours de français en ligne à tarif réduit pour améliorer la prestation de services bilingues aux personnes qui voyagent.

Cet engagement envers l'expérience Stanfield façonne également des programmes conçus pour rendre les voyages plus accessibles et agréables pour tout le monde. Grâce au programme Aviateurs de l'autisme, offert en collaboration avec Autism Nova Scotia, les personnes qui voyagent et leurs familles peuvent participer à des expériences pratiques guidées qui développent la confiance et la familiarité avant un voyage. De plus, l'AAIH renforcé notre relation avec Autism Nova Scotia et avons

appuyé son travail par des activités de collecte de fonds, notamment en amassant 34 500 \$ lors de notre tournoi de golf caritatif annuel. De même, notre collaboration avec le programme de zoothérapie canine d'Ambulance Saint-Jean permet d'accueillir dans l'aérogare des chiens de thérapie dressés, offrant du réconfort, réduisant l'anxiété et créant des moments positifs pour les passager-ères. Trois nouvelles équipes de chiens se sont jointes au programme en 2025.

L'AAIH a également mis en valeur cet engagement envers l'hospitalité en 2025 lorsque nous avons accueilli des professionnel-le-s du secteur aéroportuaire du monde entier à l'occasion de l'Airport Customer Experience Symposium de 2025 de l'Airports Council International et de l'American Association of Airport Executives. Halifax Stanfield a eu l'honneur d'être le premier aéroport canadien à accueillir cet événement en dix ans d'existence. La conférence a offert une excellente occasion à plus de 250 professionnel-le-s de l'expérience aéroportuaire d'échanger des idées et des pratiques exemplaires, tout en mettant en lumière les valeurs d'Halifax Stanfield et l'hospitalité de la côte Est.

Collectivement, ces initiatives illustrent concrètement ce qu'est d'être À la mode Stanfield, en créant une expérience accueillante et mémorable pour chaque personne qui voyage en passant par Halifax Stanfield.



# Assurer un avenir durable



HalifaxStanfield

# Des progrès mesurables, des retombées concrètes

La durabilité fait partie intégrante des activités quotidiennes d'Halifax Stanfield. En 2025, cet engagement s'est concrétisé de manière tangible, grâce à des progrès constants, une planification rigoureuse et une vision claire des prochaines étapes. Qu'il s'agisse de réduire les déchets, de faire progresser les objectifs de réduction des émissions de carbone ou d'améliorer les infrastructures, nos initiatives durables réduisent l'empreinte environnementale de l'AAIH tout en appuyant les opérations quotidiennes de l'aéroport.

En 2025, nous avons fait de la gestion des déchets une priorité, en prenant des mesures concrètes. Une vérification détaillée de l'aérogare a permis de mieux comprendre comment les déchets circulent dans l'aérogare, de ceux acheminés vers l'enfouissement à ceux pouvant être réacheminés vers le recyclage et les matières organiques. Pendant 24 heures, les matières ont été collectées et triées afin de cibler les changements les plus efficaces à apporter. Ces constats se traduisent désormais en changements concrets, tant dans les opérations quotidiennes que dans les améliorations d'infrastructure à plus long terme, visant



tous à réduire les déchets et à mettre en place un système plus efficace et durable.

« Le travail que nous accomplissons nous aide à mieux cibler les améliorations à apporter et à réaliser des progrès réels et mesurables », a indiqué Melissa Lee, gestionnaire ESG et de la durabilité, à l'AAIH. « L'objectif est de mettre en place un système plus efficace, pour aujourd'hui et pour demain. »

Dans la continuité des premiers progrès réalisés, les efforts de réduction des émissions de carbone se sont poursuivis en 2025.

**Ayant déjà dépassé, plusieurs années avant l'échéancier, son objectif initial de réduction de 30 % des émissions de carbone par rapport à 2019, l'AAIH s'est fixé un nouvel objectif intérimaire de 60 % de réduction d'ici à 2030.**

Soutenus par des initiatives telles que la conversion de l'éclairage au DEL côté piste, l'optimisation des bâtiments

et la transition vers des véhicules électriques, ces efforts se poursuivent en conformité avec les cadres nationaux et internationaux, notamment le programme Airport Carbon Accreditation du Conseil international des aéroports et le Défi carboneutre du gouvernement du Canada.

Des efforts en matière de durabilité ont également été déployés dans l'environnement physique de l'aéroport, comme l'ajout de bornes de recharge pour véhicules électriques dans les stationnements du personnel, afin d'appuyer la transition vers des transports à faibles émissions.

Dans le même temps, l'accent mis sur la responsabilité sociale a contribué à améliorer le passage pour piétons du tunnel sud. La modernisation de l'éclairage, l'intégration de nouvelles fonctionnalités audio et le renouvellement du marquage au sol ont permis de rendre les déplacements des passager·ère·s, des membres du personnel et des partenaires plus sécuritaires et plus faciles entre les principales zones du campus aéroportuaire.

Chacun de ces efforts reflète une approche prospective, dans laquelle la durabilité n'est pas une initiative isolée, mais un élément essentiel de la croissance de l'aéroport.



# Miser sur les entreprises locales



Harbour Rocks



Amos Pewter



Eastcoasters

# Prix et réalisations

Halifax Stanfield a reçu un prix Routes World Award dans la catégorie des aéroports accueillant moins de 5 millions de passager-ères, en reconnaissance de son excellence en développement de services aériens, en partenariats avec les compagnies aériennes et en marketing stratégique des liaisons aériennes.



Routes World Award



Un des meilleurs employeurs du Canada atlantique

L'AAIH a été nommée l'un des meilleurs employeurs du Canada atlantique en 2025. Ce titre prestigieux reconnaît les employeurs du Canada atlantique qui sont les chefs de file de leur secteur en offrant un milieu de travail exceptionnel.

Halifax Stanfield a de nouveau obtenu une accréditation de niveau 3 du programme Airport Carbon Accreditation du Conseil international des aéroports, soulignant les progrès continus réalisés en matière de réduction des émissions de carbone et de gestion environnementale.



Accréditation de niveau 3 du programme Airport Carbon Accreditation

# Aperçu financier

## Rapport sur les objectifs du Plan d'affaires pour 2025

Le Plan d'affaires 2025 de l'AAIH portait sur des priorités stratégiques, y compris la croissance du nombre de passager-ère-s en correspondance, le développement commercial, l'expansion de la capacité de fret, la durabilité environnementale, l'accroissement de la diversité et les résultats financiers.

Halifax Stanfield a connu une croissance du nombre de passager-ère-s dans tous les segments du marché, avec de nouvelles destinations dans les marchés intérieur, européen et transfrontalier. Il a aussi connu une croissance record pour les voyages internationaux. Le taux d'augmentation des passager-ère-s en correspondance de 22 % a dépassé l'objectif du Plan d'affaires fixé à 20 %. La capacité de fret a été accrue au cours de l'année grâce à une augmentation de 42 % des vols gros-porteurs au départ d'Halifax, bien au-delà de l'objectif établi dans le Plan d'affaires. Ces améliorations, tant du côté du nombre de passager-ère-s que des activités de transport de fret, ont permis à l'AAIH d'atteindre un bénéfice net de 19,4 millions de dollars, comparativement à l'objectif de 18,5 millions de dollars prévu dans le Plan d'affaires.

L'AAIH a réalisé les objectifs du Plan d'affaires liés à son plan d'adaptation aux risques climatiques ainsi qu'à l'amélioration de la gestion et du traitement des eaux usées. Un nouvel objectif de réduction des émissions de carbone de 60 % par rapport aux niveaux de 2019 d'ici 2030 a été adopté en 2025, l'objectif initial de réduction de 30 % d'ici 2026 ayant été atteint dès 2024.

L'AAIH a dépassé les objectifs du Plan d'affaires liés à l'engagement du personnel et à l'accroissement de la diversité au sein de l'organisation. L'engagement communautaire était une priorité du Plan d'affaires 2025, et l'AAIH a ajouté de nouveaux membres à son Comité consultatif communautaire et a renouvelé son programme de bénévolat.

En 2025, l'AAIH a amorcé l'élaboration d'un nouveau Plan stratégique qui orientera l'organisation à compter de 2027. Elle a également apporté des ajustements à son Plan directeur sur 20 ans en vigueur afin de mieux soutenir les prévisions de croissance mises de l'avant dans les objectifs du Plan stratégique.

## Sommaire des résultats financiers pour 2025

(en milliers de dollars)	Montants réels de 2025	Plan d'affaires de 2025	Écart
Recettes totales*	156 817	159 533	(2 716)
Dépenses totales**	137 143	140 838	(3 695)
Loyer payable à Transports Canada	12 199	12 582	(383)
Dépenses d'immobilisation (nettes)	42 478	43 675	(1 197)

\*Les recettes comprennent les frais d'amélioration aéroportuaire, nets des frais de service.

\*\*Les dépenses comprennent l'amortissement et excluent les gains et les pertes liés au régime de retraite.

L'AAIH a enregistré d'excellents résultats financiers en 2025, soutenus par un niveau record de services internationaux, une croissance continue du nombre de passager-ère-s et une augmentation de la capacité en sièges des compagnies aériennes dans les marchés transfrontalier et international.

## Recettes

Les recettes totales ont atteint 156,8 millions de dollars en 2025, soit 1,7 % de moins que les prévisions du Plan d'affaires. Une capacité en sièges débarqués inférieure aux attentes, principalement dans le segment du marché intérieur, a eu une incidence sur le nombre de passager-ère-s, qui s'est élevé à 4,1 millions en 2025, comparativement aux 4,2 millions prévus au Plan d'affaires. Ce recul de l'activité liée aux passager-ère-s a eu une incidence sur les recettes aéronautiques ainsi que sur les recettes provenant des frais d'amélioration aéroportuaire, entraînant un manque à gagner global par rapport au Plan d'affaires.

Comparativement à 2024, le volume total de passager-ère-s a toutefois augmenté de 4,0 %. L'activité liée aux passager-ère-s a progressé dans tous les secteurs, la croissance la plus marquée étant observée dans le trafic international, en hausse de 19,8 % par rapport à l'année précédente. Cette croissance s'est traduite par une augmentation de 1,7 % des recettes globales par rapport à 2024.

## Dépenses

Les dépenses totales de 137,1 millions de dollars ont été inférieures de 2,6 % à l'objectif du Plan d'affaires. Cet écart s'explique par des dépenses moindres que prévu dans plusieurs catégories, notamment l'administration, les salaires, l'amortissement ainsi que le loyer pour le bail foncier.

Les dépenses totales ont toutefois augmenté de 4,2 % par rapport à 2024, en raison d'une hausse des coûts liés aux matériaux, aux services et aux fournitures, ainsi que des dépenses de personnel plus élevées, des taxes foncières accrues et d'une augmentation du loyer du bail foncier versé au gouvernement fédéral, attribuable à la croissance des recettes.

## Dépenses d'immobilisation

Les dépenses en immobilisations nettes de 42,5 millions de dollars ont été inférieures de seulement 1,2 million de dollars aux dépenses prévues pour l'année et représentent une hausse de 22,8 % par rapport à 2024. L'écart par rapport au Plan d'affaires s'explique principalement par le calendrier de livraison des équipements et le report de certaines portions de projets d'immobilisations à 2026. De plus, dans plusieurs cas, les coûts des projets ont été inférieurs aux prévisions budgétaires. Les investissements sont demeurés alignés sur les priorités stratégiques et sur les améliorations essentielles visant à soutenir des opérations aéroportuaires sûres et efficaces.

Dans l'ensemble, le bénéfice net pour 2025 s'est élevé à 19,4 millions de dollars, comparativement à un objectif de 18,5 millions de dollars dans le Plan d'affaires et à un bénéfice de 23,0 millions de dollars en 2024.



## Perspectives du plan d'affaires sur cinq ans

Le tableau suivant souligne les récents résultats financiers de l'AAIH et les perspectives prévues pour les cinq prochaines années. La préparation de ces prévisions a nécessité que la direction établisse des estimations et des hypothèses. Les résultats réels pourraient différer.

Année	Montants réels			Plan d'affaires				
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Tous les montants sont en milliers \$								
Recettes*	139 534	154 253	156 817	165 503	171 291	177 583	184 407	192 214
Dépenses**	123 865	131 615	137 143	148 792	155 038	161 884	170 501	179 040
Bénéfice net avant le régime de retraite	15 669	22 638	19 674	16 711	16 253	15 699	13 906	13 174
Dépenses en immobilisations	30 126	34 595	42 478	53 898	65 395	64 383	63 457	49 104
Recettes tirées des frais d'amélioration aéroportuaire*	55 114	59 735	62 212	64 925	66 214	67 764	69 539	71 974
Loyer du bail foncier	10 291	11 740	12 199	13 320	13 944	14 608	15 351	16 146

\*Les recettes comprennent les frais d'amélioration aéroportuaire, nets des frais de service.

\*\*Les dépenses comprennent l'amortissement et excluent les gains et les pertes liés au régime de retraite.

Le Plan d'affaires de l'AAIH repose sur les cinq priorités stratégiques présentées à la page 3 du présent Rapport annuel, qui orientent la planification annuelle et font progresser l'organisation vers sa vision : « des personnes et des partenaires inspirés créant la meilleure porte d'entrée aéroportuaire au Canada. »

Comme l'indique le tableau ci-dessus, les perspectives sur cinq ans du Plan d'affaires prévoient une croissance durable, une viabilité financière et un programme actif d'investissements en immobilisations. Les taux de croissance annuels composés projetés de 2026 à 2030 pour le nombre de passager-ère-s et les recettes totales sont respectivement de 4,35 % et de 4,15 %. Au cours de cette période de cinq ans, le Plan d'affaires prévoit de maintenir l'accent sur la croissance du nombre de passager-ère-s et du réseau, l'amélioration de l'expérience des passager-ère-s, l'accroissement de l'engagement communautaire ainsi que les progrès en matière de durabilité et d'accessibilité.

Les projets d'investissement en immobilisations correspondent aux initiatives visant à soutenir les priorités du Plan stratégique, tout en garantissant que les opérations aéroportuaires demeurent sûres, efficaces et pleinement conformes à la réglementation. L'objectif fondamental du programme d'investissements en immobilisations, en ce qui concerne la capacité aéroportuaire, est de mettre en œuvre une approche de développement évolutive qui répond à la croissance prévue tout en évitant une capacité excédentaire inutile.



# 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 2025, 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 2025, 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

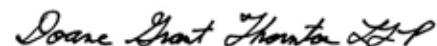
Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond 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 2 avril 2026



Comptables professionnels agréés

# BILAN CONSOLIDÉ

Au 31 décembre

	2025	2024		2025	2024
[en milliers de dollars]	\$	\$	[en milliers de dollars]	\$	\$
<b>ACTIF</b>			<b>PASSIF ET CAPITAUX PROPRES</b>		
<b>Actif à court terme</b>			<b>Passif à court terme</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie [note 3]	167 146	172 351	Comptes créditeurs et charges à payer	36 641	35 652
Comptes débiteurs	14 783	9 576	Produits reportés et aide gouvernementale [note 3]	18 145	25 765
Stocks	2 395	2 177			
Charges payées d'avance	2 472	2 007			
<b>Total de l'actif à court terme</b>	<b>186 796</b>	<b>186 111</b>	<b>Total du passif à court terme</b>	<b>54 786</b>	<b>61 417</b>
Immobilisations nettes [note 4]	398 291	384 995	Dette à long terme [note 6]	433 254	433 201
Immobilisations incorporelles [note 5]	5 196	6 455	Dépôts de garantie	3 782	4 049
Dépôts en fiducie [note 6]	10 185	10 185	Produits différés à long terme	2 271	2 378
Actif au titre des prestations constituées [note 9]	6 366	6 625			
	<b>606 834</b>	<b>594 371</b>	<b>Total du passif</b>	<b>494 093</b>	<b>501 045</b>
			<b>Actif net</b>	<b>112 741</b>	<b>93 326</b>
				<b>606 834</b>	<b>594 371</b>

Engagements [note 8]

Éventualités [note 12]

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Au nom du conseil d'administration,

 Administrateur
  Administrateur

# ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

Exercice clos le 31 décembre

	2025	2024
[en milliers de dollars]	\$	\$
<b>PRODUITS</b>		
Redevances d'aérogare et droits perçus au titre de la sécurité des passagers	23 181	22 976
Droits de stationnement	21 368	21 033
Concessions	22 488	20 548
Redevances d'atterrissage	14 100	13 997
Intérêts [note 7]	5 625	8 417
Produits de locations	6 290	5 912
Divers	1 552	1 635
	94 604	94 518
Taxe d'amélioration de l'aéroport [note 7]	62 212	59 735
	156 816	154 253

	2025	2024
[in thousands of dollars]	\$	\$
<b>CHARGES</b>		
Salaires et avantages sociaux	32 023	30 839
Amortissement	30 490	30 386
Matériels, services et fournitures	31 804	28 412
Intérêts sur la dette à long terme [notes 6 et 7]	20 484	20 491
Loyer foncier	12 199	11 740
Stimulation du services aériens et administration	7 895	7 907
Taxes foncières	2 247	1 840
	137 142	131 615

	2025	2024
[en milliers de dollars]	\$	\$
<b>Bénéfice net avant gain au titre du régime de retraite</b>	19 674	22 638
Gain au titre du régime de retraite à prestations définies [note 9]	(259)	401
<b>Bénéfice net</b>	19 415	23 039
Actif net à l'ouverture	93 326	70 287
<b>Actif net à la clôture</b>	112 741	93 326

Voir les notes afférentes aux états financiers.

## ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice clos le 31 décembre

	2025	2024		2025	2024
[en milliers de dollars]	\$	\$	[en milliers de dollars]	\$	\$
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>			<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>		
Bénéfice net	19 415	23 039	Dépenses en immobilisations	(42 478)	(34 595)
Ajouter les éléments sans effets sur la trésorerie :			<b>Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement</b>	<b>(42 478)</b>	<b>(34 595)</b>
Amortissement	30 490	30 386			
Actif au titre des prestations constituées	259	(401)	<b>Augmentation nette de la trésorerie au cours de l'exercice</b>	<b>(5 205)</b>	18 024
Radiation d'immobilisations	3	48	Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture	172 351	154 327
	50 167	53 072	<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture</b>	<b>167 146</b>	172 351
Variation nette des éléments hors trésorerie du fonds de roulement					
Comptes débiteurs	(5 206)	1 901			
Stocks	(218)	(236)			
Charges payées d'avance	(464)	801			
Comptes créditeurs et charges à payer	989	1 173			
Produits reportés et aide gouvernementale	(7 728)	(6 544)			
Dépôts de garantie	(267)	2 452			
	37 273	52 619			

Voir les notes afférentes aux états financiers.

## ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

[en milliers de dollars]

Exercice clos le 31 décembre

### 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.

En tant que locataire en vertu du bail foncier, l'AAIH est habilité à percevoir des frais et redevances aéronautiques et terminales ; à négocier et à accorder des baux, des licences et des permis ; ainsi qu'à planifier et construire et étendre les installations et infrastructures 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.

## ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

[en milliers de dollars]

Exercice clos le 31 décembre

### Principes de consolidation

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

### Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

L'autorité assume une obligation de location annuelle envers Transports Canada en vertu du bail foncier, calculée selon un pourcentage progressif des revenus bruts, jusqu'à un maximum de 12 %.

### 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.

## ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

[en milliers de dollars]

Exercice clos le 31 décembre

### 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'infonuagique

L'Administration a conclu diverses ententes d'infonuagique. 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.

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.

### Constataion 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.

## ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

[en milliers de dollars]

Exercice clos le 31 décembre

### 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 17,5 millions de dollars [2024 – 24,4 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, 7,9 millions de dollars [2024 – 2,9 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:

	2025			2024
	Coût	Amortissement cumulé	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
	\$	\$	\$	\$
Matériel informatique et logiciels	14 804	12 998	<b>1 806</b>	444
Améliorations locatives	668 529	335 834	<b>332 695</b>	336 308
Matériel, outillage, mobilier et agencements	27 219	23 283	<b>3 936</b>	4 889
Véhicules	41 453	21 705	<b>19 748</b>	19 912
Immobilisations en cours	40 106	-	<b>40 106</b>	23 442
	<b>792 111</b>	<b>393 820</b>	<b>398 291</b>	<b>384 995</b>

## ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

[en milliers de dollars]

Exercice clos le 31 décembre

### 5. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles comprennent ce qui suit:

	2025			2024
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
	\$	\$	\$	\$
Logiciels informatiques et licences	26 928	21 732	5 196	6 455

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 2025 s'élevait à 5,2 millions de dollars [6,4 millions de dollars en 2024].

Au cours de l'exercice, l'Administration a dépensé 2,0 millions de dollars [2,3 millions de dollars en 2024] 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. DETTE A LONG TERME

La dette à long terme comprend ce qui suit :

La dette à long terme comprend ce qui suit :	2025	2024
	\$	\$
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
	<b>435 000</b>	435 000
Moins les frais de transaction, nets de l'amortissement cumulé	1 746	1 799
	<b>433 254</b>	433 201

## ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

[en milliers de dollars]

Exercice clos le 31 décembre

### 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 2025, un montant de 16,7 millions de dollars [15,3 millions de dollars en 2024] de la facilité d'exploitation et de lettre de crédit avait été engagé, dont un montant de néant [néant en 2024] était avancé à titre d'emprunt à taux préférentiel, un montant de néant [néant en 2024] étaient affectés aux règlements de financement du régime de retraite et 16,7 millions de dollars [15,3 millions de dollars en 2024] étaient affectés au Fonds de réserve affecté à l'exploitation et à la maintenance. Au 31 décembre 2025, un montant de néant [néant en 2024] 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 2025, 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 2024]. 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 18,0 millions de dollars [16,7 millions de dollars en 2024] seront nécessaires pour financer le fonds de réserve affecté à l'exploitation et à la maintenance en 2025. 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.

## ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

[en milliers de dollars]

Exercice clos le 31 décembre

### 7. TAXE D'AMÉLIORATION DE L'AÉROPORT [TAA]

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 2025 était de 35,0 \$ [35,0 \$ en 2024] et le montant intraprovincial était de 22,0 \$ [22,0 \$ en 2024], et la TAA s'applique à tous les passagers embarqués en partance. La TAA sont collectés par les transporteurs aériens au nom de l'Autorité. En vertu de l'accord précédent, les transporteurs aériens ont conservé des frais de collecte de 6 % en janvier et février 2025. À compter du 1er mars 2025, en vertu d'un nouvel accord entre l'Autorité, l'Association du transport aérien du Canada et les transporteurs aériens desservant l'aéroport, les frais de collecte ont été réduits à 4 %.

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 :

<b>Le résumé de la TAA perçue ainsi que des dépenses en immobilisations et des frais de financement connexes se présente comme suit :</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
	<b>\$</b>	<b>\$</b>
<b>Produits de la TAA, montant net:</b>		
Produits de la TAA	<b>65 011</b>	63 540
Frais de la perception de la TAA	<b>(2 799)</b>	(3 805)
	<b>62 212</b>	59 735
Intérêts sur les fonds excédentaires	<b>5 625</b>	8 417
<b>Fonds reçus, montant net</b>	<b>67 837</b>	68 152
Dépenses en immobilisations financées par la TAA	<b>41 866</b>	26 766
Intérêts débiteurs financés par la TAA	<b>20 484</b>	20 491
	<b>62 350</b>	47 257
Excédent des produits par rapport aux dépenses de la TAA	<b>5 487</b>	20 895
Excédent des dépenses par rapport aux produits de la TAA à l'ouverture	<b>(361 129)</b>	(382 024)
<b>Excédent des dépenses par rapport aux produits de la TAA à la clôture</b>	<b>(355 642)</b>	(361 129)

Du 1er janvier 2001 au 31 décembre 2025, le montant cumulé des dépenses en immobilisations financées par la TAA s'est élevé à 1,1 milliard de dollars [1,0 milliard de dollars en 2024] et a dépassé les produits cumulés de la TAA de 355,6 millions de dollars [361,1 millions de dollars en 2024].

## ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

[en milliers de dollars]

Exercice clos le 31 décembre

### 8. ENGAGEMENTS

#### Entente de transfert

En date du 1<sup>er</sup> 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 :

	\$
2026	13 320
2027	13 944
2028	14 608
2029	15 351
2030	16 146

### 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 :

- L'actif du régime est évalué à la juste valeur aux fins du calcul du rendement prévu de l'actif du régime.
- Au 31 décembre 2025, l'actif du régime était investi dans divers fonds en gestion commune.

#### Dette à long termes – Émissions d'obligations

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

	\$
2026	20 370
2027	20 370
2028	20 370
2029	20 370
2030	20 370

#### Immobilisations en cours

Au 31 décembre 2025, les engagements contractuels de construction en cours de l'Administration s'élevaient à environ 17,9 millions de dollars [19,6 millions de dollars en 2024].

- 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.
- 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.
- La dernière évaluation actuarielle requise aux fins de la capitalisation a été effectuée au 31 décembre 2025.
- La date d'évaluation utilisée par l'Administration est le 31 décembre.

## ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

[en milliers de dollars]

Exercice clos 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 :

	2025	2024
	\$	\$
Actif du régime	23 590	23 694
Obligation au titre des prestations constituées	(17 224)	(17 069)
	<b>6 366</b>	6 625

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

	2025	2024
	\$	\$
Coût des services rendus de l'employeur	(221)	(291)
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	(893)	(865)
Rendement prévu de l'actif	1 242	1 190
	<b>128</b>	34
Gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées	-	-
Différence entre le rendement prévu et le rendement réel de l'actif	(387)	367
<b>Profit au titre du régime de retraite</b>	<b>(259)</b>	401

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 :

	2025	2024
	%	%
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	5.35
Taux de croissance des salaires	3.25	3.25

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

	2025	2024
	\$	\$
Cotisations salariales	57	75
Prestations versées	<b>1 016</b>	281

	2025	2024
	%	%
Titres de participation	31	31
Titres à revenu fixe	61	61
Titres de placement immobilier	8	8
	<b>100</b>	100

La charge de retraite, qui s'est élevée à 1,5 million de dollars [1,4 million de dollars en 2024] pour la composante à cotisations définies, est égale aux cotisations versées au régime par l'Administration au cours de l'exercice.

## ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

[en milliers de dollars]

Exercice clos le 31 décembre

### 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 2025, 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 2024].

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 2025, 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 2025, 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 2025 s'élevait approximativement à 402,2 millions de dollars.

#### 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.

## ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

[en milliers de dollars]

Exercice clos le 31 décembre

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 8.

### Risque de crédit et risque lié à la concentration

L'Administration est exposée au risque de crédit en raison de ses comptes débiteurs, qui sont composés principalement des redevances aéronautiques et de la TAA exigibles des transporteurs aériens. L'Administration effectue régulièrement des évaluations de crédit des soldes de créances et maintient une provision pour les éventuelles créances irrécouvrables. Le droit de l'Administration, en vertu de la Loi relative aux cessions d'aéroports (questions diverses), de saisir et de détenir un aéronef jusqu'à ce que les redevances aéronautiques impayées soient acquittées, atténue le risque de créances irrécouvrables. La majorité des comptes débiteurs de l'Administration sont réglés à la date où ils sont exigibles.

Une tranche importante des produits de l'Administration, et des soldes de créances connexes, provient des transporteurs aériens. L'Administration tire environ 44,1% [39,9% en 2024] 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 de la société



HalifaxStanfield

L'Administration de l'aéroport international d'Halifax (AAIH) (l'« Administration de l'aéroport ») est régie par un conseil d'administration composé d'un maximum de 15 administrateur-trice-s nommés par les entités suivantes :

<b>PRÉSENTATEUR-TRICE DE LA CANDIDATURE</b>	<b>NOMBRE D'ADMINISTRATEUR-TRICE-S</b>
Gouvernement du Canada	2*
Province de la Nouvelle-Écosse	1
Municipalité régionale de Halifax (MRH)	4
Chambre de commerce de Halifax	3
Conseil d'administration de l'Administration de l'aéroport	4

*\*Peut être porté à 3 dans certaines situations*

Généralement, un-e administrateur-trice ne peut pas siéger au conseil d'administration plus de neuf ans au total. Toutefois, à tout moment, par un vote des membres du conseil d'administration, le mandat d'un-e administrateur-trice peut dépasser 9 ans, pour un maximum de 12 ans. Le conseil d'administration passe régulièrement en revue les compétences et l'expérience de ses membres afin de garantir que les compétences appropriées sont représentées au sein du Conseil.

Le conseil d'administration assume la responsabilité générale de la gérance de l'Administration de l'aéroport, en supervisant la gouvernance et l'orientation stratégique. Il supervise également la direction, qui est responsable de la conduite quotidienne des affaires, dans l'objectif fondamental de veiller à ce que l'Administration de l'aéroport remplisse ses obligations et fonctionne de manière sûre, efficace et responsable. Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que nécessaire pour s'acquitter de ses responsabilités et dispose de trois comités permanents qui doivent rendre des comptes au conseil d'administration : le comité de la vérification et de la gestion des risques, présidé par Jackie Poirier; le comité de la gouvernance et des ressources humaines, présidé par Daniel Holland; le comité des infrastructures et de l'environnement, présidé par Benjie Nycum. L'objectif de chaque comité est le suivant :

### **Comité de la vérification et de la gestion des risques**

Les responsabilités du comité de la vérification et de la gestion des risques comprennent : (i) approuver les états financiers trimestriels non vérifiés de l'Administration de l'aéroport et passer en revue les états financiers annuels vérifiés; (ii) surveiller l'intégrité du processus de production des états financiers et du système de contrôle interne de l'Administration de l'aéroport concernant les états financiers; (iii) passer en revue le volet financier du plan financier et d'investissement décennal et formuler des recommandations

à cet égard; (iv) surveiller l'indépendance et le rendement des vérificateur-trice-s externes de l'Administration de l'aéroport; (v) administrer les questions relatives à la cybersécurité. Le comité de la vérification et de la gestion des risques supervise également les processus de gestion stratégique des risques d'entreprise de l'Administration de l'aéroport et appuie le conseil d'administration dans le suivi du rendement de cette dernière par rapport aux priorités de gouvernance de sa stratégie ESG. Il agit à titre consultatif auprès du conseil d'administration, sauf en ce qui concerne l'approbation des états financiers trimestriels non vérifiés et le plan de vérification annuel.

### **Comité de la gouvernance et des ressources humaines**

En se concentrant sur les questions de gouvernance, le comité de la gouvernance et des ressources humaines aide le conseil à améliorer son rendement et offre une valeur ajoutée ainsi qu'un soutien à l'Administration de l'aéroport dans la réalisation de ses objectifs d'entreprise. Dans le cadre de ce mandat, il dirige le processus de nomination au conseil d'administration, reçoit des rapports et formule des recommandations sur diverses questions de gouvernance, y compris : (i) le cadre de gouvernance du conseil d'administration, comprenant la Politique de gouvernance du conseil d'administration ainsi que les plans et les programmes connexes;

(ii) la composition et l'efficacité du conseil d'administration; (iii) les mandats de chacun des comités du conseil d'administration; (iv) les orientations stratégiques essentielles en matière de ressources humaines, y compris la rémunération et l'évaluation du-de la président-e et directeur-riche général-e, la culture organisationnelle et l'engagement, ainsi que les principales questions liées aux relations de travail. Le comité de la gouvernance et des ressources humaines appuie la surveillance exercée par le conseil d'administration sur le rendement de l'Administration de l'aéroport relativement aux priorités sociales de sa stratégie ESG.

## Comité des infrastructures et de l'environnement

Les responsabilités du comité des infrastructures et de l'environnement comprennent : (i) passer en revue le volet des immobilisations du Plan financier et d'investissement décennal, du Plan d'immobilisations annuel et de certains grands projets d'immobilisations et formuler des recommandations à cet égard; (ii) effectuer le suivi de l'avancement et des résultats des projets approuvés par rapport aux indices de mesure et aux cibles établies; (iii) administrer les questions liées aux technologies de l'information en lien avec l'ambition numérique et la gouvernance des données. Le comité des infrastructures et de l'environnement surveille également la performance environnementale de l'Administration de l'aéroport et appuie la supervision exercée par le conseil d'administration sur le rendement de l'Administration de l'aéroport relativement aux priorités environnementales de sa stratégie ESG.

L'Administration de l'aéroport a adopté des lignes directrices relatives aux conflits d'intérêts, afin de régir la conduite de l'ensemble de ses dirigeant·e·s et administrateur·trice·s et de gérer la divulgation et la prévention de tels conflits. Ces divulgations sont mises à jour au besoin. En 2025, le comité de la gouvernance et des ressources humaines du conseil d'administration n'a signalé aucun manquement aux lignes directrices sur les conflits d'intérêts.

Rémunération des membres du conseil d'administration	(\$)
Président : J. S. Fitzpatrick	77 000
J. Ashton	18 900
D. Bastow (mandat achevé le 22 septembre 2025)	18 652
P. Bing (s'est joint au conseil d'administration le 1er octobre 2025)	0
P. Boulter	22 600
C. Chiekwe	20 800
P. Fardy (s'est joint au conseil d'administration le 1er avril 2025)	10 850
D. Holland	28 800
M. Martel	22 600
S. Ng	21 100
B. Nycum	29 100
J. Poirier	29 100
D. Whalen	20 500

Remarque : Les montants représentent les paiements effectués en 2025.

## Rémunération des cadres de direction

En 2025, l'échelle salariale des vice-président·e·s de l'Administration de l'aéroport variait de 179 830 \$ à 391 210 \$, et celle de la présidente et directrice générale, de 356 482 \$ à 482 361 \$.

## Contrats d'un montant supérieur à 142 275 \$

Conformément à son bail foncier avec Transports Canada, l'Administration de l'aéroport est tenue de déclarer tous les contrats de plus de 142 275 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 ajustés en fonction de l'indice des prix à la consommation) qui ont été conclus durant l'année et qui n'ont pas été adjugés selon un processus concurrentiel et public d'appel d'offres. En 2025, l'Administration de l'aéroport a conclu un contrat à fournisseur unique.

Un contrat à fournisseur unique, d'une valeur maximale de 525 000 \$, a été attribué à Bell Mobilité pour de l'équipement et des services visant la mise en œuvre de son système de radiocommunications mobiles (TMR2) chiffré. Ce système harmonise les communications de l'AAIH avec le réseau d'urgence de la Nouvelle-Écosse, permettant des communications sécurisées et directes avec des partenaires, comme les Services d'urgence intégrés de la Police régionale d'Halifax et le Service régional de sécurité incendie d'Halifax. Bell Mobilité est le seul fournisseur du système TMR2 chiffré en Nouvelle-Écosse, détenant les droits exclusifs sur l'infrastructure du réseau, l'équipement compatible et les services de soutien.

Un contrat à fournisseur unique de quatre ans a été attribué à EfficiencyOne en 2024, pour une valeur maximale de 500 000 \$, afin d'appuyer l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan pluriannuel de gestion de l'énergie soutenant l'objectif déclaré de réduction des émissions de l'Administration de l'aéroport visant à réduire à zéro les émissions de carbone d'ici 2050. Dans le cadre du contrat, EfficiencyOne affectera une ressource interne possédant une expertise particulière des programmes et des processus de financement d'EfficiencyOne pour appuyer l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie de gestion de l'énergie correspondant aux priorités de l'Administration de l'aéroport, afin de maximiser les possibilités de financement disponibles et de générer des économies additionnelles en immobilisations. Le contrat prévoit un·e gestionnaire de l'énergie spécialisé·e sur place, doté·e d'une expertise spécialisée des programmes et processus de financement exclusifs d'EfficiencyOne, administrés par l'entremise de la franchise Efficiency Nova Scotia. Cet accès au programme et cette expertise ne sont pas offerts par des consultant·e·s tiers, et ce partenariat permet à l'Administration de l'aéroport de maximiser les possibilités de financement gouvernemental tout en faisant progresser sa stratégie de transition énergétique de façon rentable.

# Conseil d'Administration

Nom et poste au Conseil	Profession	Présentateur-trice et date de nomination	Présence aux réunions du Conseil*			
			Conseil d'administration	Comité de la vérification et de la gestion des risques	Comité de la gouvernance et des ressources humaines	Comité des infrastructures et de l'environnement
<b>John Ashton</b> Administrateur	Propriétaire, Ashton Creative Design	Province de la Nouvelle-Écosse Avril 2024	6/7	4/4	-	-
<b>Peter Bing</b> Administrateur	Directeur, Aviation et pilote en chef, Sobeys Inc.	Administration de l'aéroport Octobre 2025	0/2	-	-	0/1
<b>Pernille Fischer Boulter</b> Administrateur	Présidente et directrice générale, Kisserup International Trade Roots Inc.	Gouvernement fédéral Mai 2019	7/7	-	4/4	4/4
<b>Chika Chiekwe</b> Administrateur	Partenaire, Cox & Palmer	Administration de l'aéroport Juin 2024	7/7	-	4/4	-
<b>Peter Fardy</b> Administrateur	Directeur, Northport Philanthropic Advisory Services	Gouvernement fédéral Avril 2025	6/6	-	3/3	-
<b>Daniel Holland</b> Président, comité de la gouvernance et des RH Administrateur	Directeur général, Fondation communautaire de la Nouvelle-Écosse	Municipalité régionale de Halifax (MRH) Janvier 2017	7/7	-	4/4	-
<b>Matthew Martel</b> Administrateur	Directeur général, Black Business Initiative	Chambre de commerce de Halifax Janvier 2021	7/7	4/4	4/4	-
<b>Sally Ng</b> Administrateur	Partenaire d'affaires, BDC Services-conseils	Chambre de commerce de Halifax Avril 2024	7/7	-	-	4/4

Nom et poste au Conseil	Profession	Présentateur-trice et date de nomination	Présence aux réunions du Conseil*			
			Conseil d'administration	Comité de la vérification et de la gestion des risques	Comité de la gouvernance et des ressources humaines	Comité des infrastructures et de l'environnement
<b>Benjamin Nycum</b> Président, comité des infrastructures et de l'environnement Administrateur	Directeur général, William Nycum & Associates Ltd.	Chambre de commerce de Halifax Mars 2018	7/7	-	-	4/4
<b>Jackie Poirier</b> Présidente, comité de la vérification et de la gestion des risques Administrateur	Cadre à la retraite du gouvernement fédéral	Municipalité régionale de Halifax (MRH) Juin 2023	7/7	4/4	-	-
<b>Diana Whalen</b> Administrateur	Ancienne vice-première ministre de la Nouvelle-Écosse Élue retraitée	Municipalité régionale de Halifax (MRH) Octobre 2022	6/7	4/4	-	-

\* Le rapport indique le nombre de réunions auxquelles la personne a assisté par rapport au nombre de réunions auxquelles elle avait le droit d'assister. Cela exclut l'assemblée publique annuelle. Le président du conseil d'administration John S. Fitzpatrick a assisté à toutes les réunions régulières du conseil d'administration et des comités en 2025. Sa participation aux réunions des comités est discrétionnaire.



Le conseil d'administration de l'AAIH 2025, photographié dans la zone des arrivées internationales.  
Absents de la photo : John Ashton et Peter Bing



# HalifaxStanfield

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

Tél : 902.873.4422

Fax : 902.873.4750

[www.halifaxstanfield.ca](http://www.halifaxstanfield.ca)