EDMONTON AIRPORTS
RAPPORT ANNUEL 2020

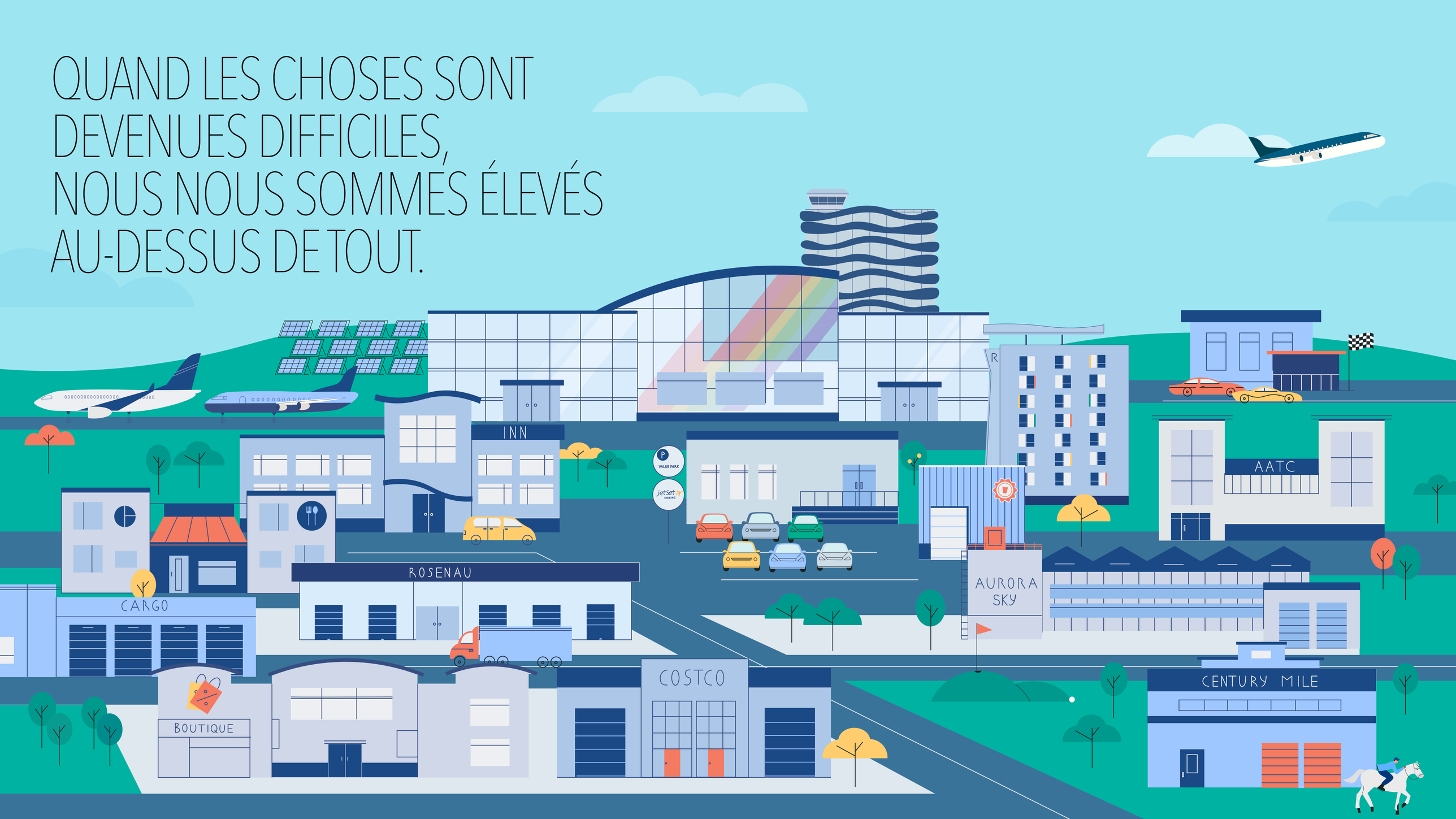


TABLE DES MATIÈRES

Message de la présidente du conseil d'administration 04
Message du président et chef de la direction 05
Cité de l'aéroport 07
Fret 09
Service aérien 11
Santé et sécurité 13
Accessibilité 14
Boutiques et services 15
Souplesse 16
Innovation et technologie 17
Les gens 18
Communauté 20
Aéroport Villeneuve 21
Durabilité 22
Travailleuses et travailleurs essentiels 25
Gouvernance du conseil d'administration 29
Rapport de gestion 36
États financiers 44
Leadership 56



QUAND LES CHOSES SONT DEVENUES DIFFICILES, NOUS NOUS SOMMES ÉLEVÉS AU-DESSUS DE TOUT.



La présidente du conseil d'administration,

Joan Hertz QC, ICD.D



Résilience. ***Il n'y a pas de meilleur terme pour décrire l'Aéroport international d'Edmonton (AIE) au cours de l'année passée.***

Au cours de l'année 2020, les aéroports, les transporteurs aériens, les entreprises de voyage et d'aviation du monde entier ont fait face à l'événement financier le plus dévastateur de l'histoire de notre secteur après avoir vu la demande mondiale en transport aérien passager diminuer de 66 % par rapport à 2019. Face aux baisses massives de recettes, l'AIE s'est attaqué de plein fouet à cette adversité et a donc entrepris des démarches immédiates et prudentes afin de réduire ses dépenses d'exploitation et en immobilisations, en plus de préserver son infrastructure aéroportuaire critique et l'avenir du service aérien pour la région métropolitaine d'Edmonton.

L'AIE est un moteur important de la croissance économique de notre région. Après la sûreté et la sécurité, voilà notre raison d'être, qui est à l'avant-scène de tout ce que nous faisons. Avant la pandémie, l'AIE a contribué 3,2 milliards de dollars en rendement économique annuel à notre économie régionale, et ce sur une toile de fond de 26 000 emplois. À l'approche de 2020, nous venions d'approuver notre Plan stratégique 2020-2024 – Innovation Expansion – qui traçait la carte routière à suivre pour transformer l'AIE en aéroport de l'avenir. Bien que la pandémie ait ralenti notre élan, nous poursuivons néanmoins en toute confiance notre course, à laquelle nous demeurons d'ailleurs dévoués.

Comme vous pourrez le constater dans ce rapport, malgré l'importance des défis qu'a posés l'an 2020, l'AIE a réalisé des succès et percées dignes de mention, surtout dans les domaines du fret aérien, de l'innovation et de la durabilité :

- Une hausse record de 7,5 % en volumes de fret aérien – notre meilleur rendement jamais enregistré, en dépit d'une année au cours de laquelle les volumes de fret aérien mondial ont reculé
- Le seul aéroport au Canada à obtenir la certification CEIV Pharma accordée par l'Association du transport aérien international (IATA), qui appuie le transport sécuritaire des vaccins et d'autres produits à température contrôlée
- L'un des premiers aéroports à obtenir l'accréditation en matière d'hygiène aéroportuaire décernée par le Conseil international des aéroports (ACI)
- L'emplacement futur du plus grand parc solaire en milieu aéroportuaire du monde, qui permettra à l'aéroport de réduire de façon importante son empreinte carbone et à la région de bénéficier d'une source d'énergie de rechange

Je suis extrêmement fière de présider le conseil d'administration d'un organisme qui fait preuve d'autant de résilience et d'avant-gardisme. Je tiens à louer le leadership indéfectible de Tom Ruth, notre président et chef de la direction, et de toute l'équipe de direction tout au long d'une année des plus éprouvantes, ainsi que les décisions difficiles, mais nécessaires qu'ils ont prises pour améliorer le sort de l'aéroport et de notre région.

Je tiens aussi à remercier Naseem Bashir, président sortant du conseil d'administration, pour son engagement et son leadership au cours des huit dernières années, et pour le sang-froid dont il a fait preuve pour aider le conseil d'administration à passer à travers cette crise. Nous témoignons aussi notre gratitude et notre reconnaissance à Mary Cameron et à Dale Klein pour leurs contributions et leur dévouement inébranlable envers notre conseil d'administration et l'AIE.

Tandis que nous faisons nos adieux à ces membres exceptionnels du conseil d'administration, je me réjouis d'accueillir deux nouvelles administratrices parmi nous, Angelina Bakshi et Sandra Marocco. Il nous tarde de constater les contributions qu'elles apporteront afin de concrétiser la vision de l'AIE au cours des prochaines années.

À mesure que nous avançons dans l'exercice 2021 et dans les années subséquentes, je n'ai pas le moindre doute que nous continuerons d'être mis à l'épreuve par la pandémie et ses répercussions socioéconomiques. Toutefois, l'AIE persévérera et est prêt à relever les défis que pose une reprise durable – qui consistent notamment à rétablir notre service aérien essentiel, à transporter les passagers et les biens essentiels à destination et en partance de notre région et à dynamiser le rôle que joue l'AIE comme catalyseur de l'innovation et de la croissance régionales.

En pleine pandémie mondiale sans pareil depuis 100 ans, notre équipe de l'Aéroport international d'Edmonton demeure résiliente.

En 2020, nos employés ont travaillé plus fort que jamais auparavant et se sont mobilisés en équipe comme jamais auparavant. Malgré les défis colossaux que posait la pandémie, l'engagement de nos employés envers nos clients et notre région a permis à notre aéroport de continuer à fonctionner en douceur. C'est justement leur dévouement qui sera la force motrice de notre reprise en 2021 et dans les années à venir.

Face à la dégringolade des volumes de trafic passager en 2020 – jusqu'à 90 % au cours de certains mois – et à la réalité que 90 % de nos recettes sont tributaires des passagers, des mesures immédiates et draconiennes s'imposaient afin de gérer les dépenses. Nous avons donc réduit de 50 millions de dollars notre budget d'exploitation. Nous avons aussi retranché 75 millions de dollars à nos dépenses en immobilisations en ne permettant qu'aux projets de sécurité et réglementaires d'aller de l'avant, en plus de réduire d'environ 40 % l'empreinte utilisable de l'aérogare.

La décision finale, et la plus difficile à prendre, a été de réduire nos effectifs. Nous sommes reconnaissants à la majorité des employés touchés d'avoir exercé leur option de départ volontaire; nous les remercions tous de leurs contributions à l'AIE et à notre communauté.

Bien entendu, la santé et la sécurité de nos passagers, de notre personnel et de notre communauté aéroportuaire sont d'abord et avant tout notre plus grande priorité; elles n'ont d'ailleurs jamais été aussi importantes qu'elles ne l'ont été en 2020. Outre la mise en œuvre de tous les protocoles de santé et de sécurité recommandés par le gouvernement, nous avons également adopté des mesures de santé et de sécurité supplémentaires par le biais de notre programme « L'AIE est prêt », qui nous a valu l'accréditation en matière d'hygiène aéroportuaire du Conseil international des aéroports.

Face à cette adversité, nous n'avons agi rapidement et habilement pour créer des possibilités sur lesquelles nous pouvions influer et exercer un certain contrôle, y compris les activités de fret aérien et la croissance de la Cité de l'aéroport.

En dépit des défis que posait 2020, année au cours de laquelle le trafic passager a chuté de 68 % par rapport à 2019, les volumes de fret aérien à l'AIE ont grimpé de 7,5 %, et ce dans une conjoncture marquée par un recul des volumes de fret aérien mondial. Le fret aérien contribue de façon importante à notre prospérité économique régionale; nous sommes d'ailleurs fiers de la place clé que nous occupons dans la chaîne d'approvisionnement en fournitures médicales essentielles et en d'autres biens au sein de notre région, du Nord de l'Alberta et du Grand Nord canadien. En outre, comme le seul aéroport canadien à obtenir la certification CEIV Pharma accordée par l'IATA, l'AIE joue un rôle de soutien clé au transport sécuritaire des vaccins et d'autres produits à température contrôlée.

La durabilité représente une valeur fondamentale et un élément important de notre stratégie d'innovation et d'expansion. Nous sommes ravis d'être l'emplacement futur du plus grand parc solaire en milieu aéroportuaire du monde, où de nombreux emplois verront le jour pour la région métropolitaine d'Edmonton. En plus de notre bâtiment central des services publics, la centrale solaire permettra de réduire d'au plus 20 % les émissions annuelles de carbone de portée 1 et 2 produites par Edmonton Airports comparativement au référentiel de 2014.

L'Alberta Aerospace and Technology Centre (AATC) s'est élargi pour inclure l'aéroport Villeneuve. Nous nous réjouissons de constater cette croissance à la principale installation d'aviation générale de notre région. Nous remercions le Comté de Sturgeon pour son engagement à construire une conduite d'eau entre l'aéroport et le réservoir d'eau du comté en plus d'inclure l'aéroport Villeneuve dans une zone de projet pilote conçu pour améliorer la connectivité à large bande. Ces initiatives aideront à attirer de nouvelles entreprises et à encourager de nouveaux aménagements à l'aéroport Villeneuve; nous apprécions d'ailleurs les efforts qu'a déployés le Villeneuve Landing Network pour faire de l'aéroport une priorité de développement économique au niveau régional.

La pandémie de COVID-19 a mis à l'épreuve notre résilience. Je tiens à reconnaître et à remercier chacun de nos employés pour leurs efforts inébranlables au cours d'une année des plus difficiles. Nous sommes aussi reconnaissants envers nos partenaires aériens et communautaires, locataires et clients et toute la région pour leur encouragement et leur soutien. Notre résilience tient de la constatation que nous faisons face à cette situation ensemble.

Vu le déploiement de nouveaux vaccins et que davantage de programmes de dépistage rapide sont prévus ou en cours, nous nous intéressons résolument à notre reprise, à la restauration de notre service aérien essentiel et à l'importance de dynamiser le rôle que joue l'AIE comme catalyseur de l'innovation et de la croissance régionales.

Nous sommes convaincus que notre avenir s'annonce brillant, et l'AIE est prêt, comme un « ressort tendu » à rebondir vers l'avenir.



Président et chef de la direction,

Tom Ruth

Tom Ruth

NOBLE CAUSE

Unir les gens autour d'un monde de nouvelles possibilités

VISION

Plus de vols vers plus de destinations

MISSION

Alimenter la prospérité économique de notre région au moyen de l'aviation et du développement commercial

OBJECTIFS

Trafic annuel de dix millions de passagers embarqués et débarqués d'ici 2025

Rendement économique de 3,8 milliards de dollars d'ici 2025



NOS VALEURS FONDAMENTALES

La sécurité d'abord et avant tout

Nous veillons à ce que la sécurité de nos clients, de nos employés, de nos installations et de notre milieu constitue une préoccupation prioritaire dans toutes les facettes de l'exercice de notre activité professionnelle.

S'approprier le résultat

Nous sommes motivés par les attentes des clients quand il s'agit de fournir des installations et des services de grande qualité de façon adaptée aux besoins de la clientèle et axée sur le service.

Bien faire les bonnes choses

Nous répondons de tous nos gestes, dont la gestion des finances, et agissons de manière honnête et respectueuse dans nos relations professionnelles, au niveau de l'utilisation de nos ressources, du traitement de nos clients et les uns les autres et dans l'exercice général de notre activité professionnelle.

Investis dans nos talents

Les gens représentent notre ressource la plus importante; nous travaillons ensemble afin de favoriser la création d'un milieu ouvert et fondé sur la collaboration qui encourage le travail d'équipe, la communication et le respect mutuel.

Dévoués à la durabilité

Nous nous engageons à gérer de façon responsable nos ressources pour faire avancer la gestion environnementale, le bien-être social et la prospérité économique de la région.

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

- **Améliorer la durabilité financière**
- **Améliorer l'expérience des passagers**
- **Améliorer les impacts sociaux, environnementaux et économiques**
- **Améliorer la productivité des compagnies aériennes**
- **Améliorer la mobilisation, le rendement et le bien-être des employés**

NOUS AVONS PERCÉ LES NUAGES SOMBRES POUR ENFIN RETROUVER L'ARC-EN-CIEL.



De nouveaux investissements dans la Cité de l'aéroport laissent présager un avenir brillant post-pandémique pour l'AIE et la région.

La Cité de l'aéroport est un centre de tourisme, de divertissements, d'activité économique et d'innovation qui favorise la création d'emplois et la diversification économique au sein de notre région. L'investissement privé sous forme de nouvelles entreprises et infrastructures établies un peu partout sur les terrains aéroportuaires s'est élevé à quelque 1,3 milliard de dollars au cours des huit dernières années en faveur du succès à long terme de l'AIE. Ces investissements attirent de nouveaux services de transport aérien de passagers et de fret, en plus d'engendrer des revenus à réinvestir dans l'aéroport. Même si la pandémie a mis au défi la plupart des commerces établis dans la Cité de l'aéroport, ils sont résilients. Lorsque la pandémie se sera estompée, la Cité de l'aéroport et les services qu'elle propose à nos clients de près et de loin constitueront le pivot de la reprise qui s'opérera au sein de l'AIE et de la région.

Même en plein milieu de la pandémie, la Cité de l'aéroport a attiré de nouveaux investissements, ce qui témoigne de la confiance des investisseurs dans l'AIE et son avenir.

L'entreprise européenne Alpin Sun et l'AIE ont annoncé des plans prévoyant la construction du plus grand parc solaire en milieu aéroportuaire du monde qui se trouvera du côté ouest du terrain de l'AIE. Les travaux de construction du parc solaire de 120 mégawatts couvrant une superficie de 627 acres devraient commencer en 2022. Le projet fournira environ 169 millions de dollars en investissements étrangers directs à la région métropolitaine d'Edmonton.

Le nouveau parc solaire reflète l'engagement continu de l'AIE envers le développement et de la diversification économiques ainsi que sa valeur fondamentale qui est de se consacrer à la durabilité. L'installation de 120 mégawatts :

- procurera de l'emploi à 120 personnes pendant un an durant la construction, et à jusqu'à 250 personnes pendant la phase de pointe.
- générera quelque 200 000 MWh par année.
- compensera environ 106 000 tonnes de CO_2.
- se composera de quelque 340 000 panneaux solaires.
- produira assez d'électricité pour alimenter entre 27 000 et 28 000 foyers.
- sera d'une superficie d'environ 313 terrains de football de la LCF.

Les panneaux seront construits en deux sous-groupes : le groupe Est sur 367 acres avec une capacité de 72 MW et le groupe Ouest sur 259 acres avec une capacité de 48 MW.

Autre signe de confiance, le centre de distribution de Plant Plus s'est installé à la Cité de l'aéroport en juillet 2020. Il faut aussi noter que l'entreprise ira de l'avant avec sa chaîne de fabrication et de production en début d'été 2021. Les produits Plant Plus fabriqués selon la technologie de polymère de fibres végétales (tech PFV) sont faits à partir de matériaux végétaux naturels. Divers laboratoires tiers ont démontré qu'ils ne contiennent ni ne libèrent de toxines. Ce sont des produits réutilisables, recyclables et compostables qui peuvent être utilisés pour remplacer les produits en papier ou en plastique.

En s'installant à l'AIE et se joignant à l'Alberta Aerospace and Technology Centre (AATC), Plan Plus participera à davantage de possibilités de collaboration avec ses entreprises partenaires au sein du campus de durabilité de la Cité de l'aéroport et avec les partenaires commerciaux régionaux de l'AIE. Ce geste stratégique permettra à Plant Plus de présenter sa technologie de pointe en matière de fibres végétales au Canada. De plus, le déménagement de l'entreprise à la Cité de l'aéroport vient renforcer les efforts stratégiques déployés par l'AIE pour contribuer à la diversification de l'économie de l'Alberta et de celle des autres provinces de l'Ouest, tout en développant l'activité économique de l'aéroport.

VOUS CONNAISSEZ LE DICTON AU SUJET DES CITRONS? CE QUE NOUS EN AVONS FAIT EST BIEN MEILLEUR QUE DE LA LIMONADE.

L'AIE a aussi accueilli Wild + Pine Sustainability au campus de durabilité de la Cité de l'aéroport. La serre Bioprism™ Advanced Vertical Greenhouse qu'exploite l'entreprise à l'AIE cultive des semis pour la remise en état des paysages perturbés à travers le Canada.

Le chanvre est un autre secteur qui permettra de solidifier la diversification économique régionale. L'Alberta est l'un des meilleurs endroits au monde pour la culture du chanvre industriel, en raison de son climat ensoleillé et sec. Afin de continuer d'accroître les retombées et capacités régionales de ce secteur en croissance, l'AIE entretient le dialogue et fait du réseautage avec différentes entreprises et associations nationales et internationales de production du chanvre. Grâce à un processus de collaboration avec les intervenants locaux, nous avons réussi à faire pousser une petite culture test de chanvre sur le terrain de l'aéroport en 2020. Il s'agissait d'une autre étape pour nous aider à comprendre l'industrie et la façon dont nous pouvons y participer davantage et la soutenir par l'éducation et le développement d'un écosystème à l'aéroport.



À l'appui des efforts de reprise du secteur, l'AIE poursuit sa collaboration avec GLC Medical Inc, entreprise établie à Edmonton, en vue d'élaborer un test novateur de dépistage rapide de la COVID-19. Tandis que le test est toujours en cours d'élaboration, les résultats initiaux s'annoncent prometteurs.

L'innovation ne se limite pas au laboratoire de la Cité de l'aéroport. L'AIE s'engage à recourir à l'innovation pour encourager la durabilité environnementale. Durant la journée de la Terre, l'AIE a annoncé sa collaboration avec Swirltex, entreprise établie en Alberta, en vue d'utiliser sa nouvelle technologie de membrane de filtration dans les bassins d'eaux pluviales de l'aéroport, du côté ouest de la propriété.

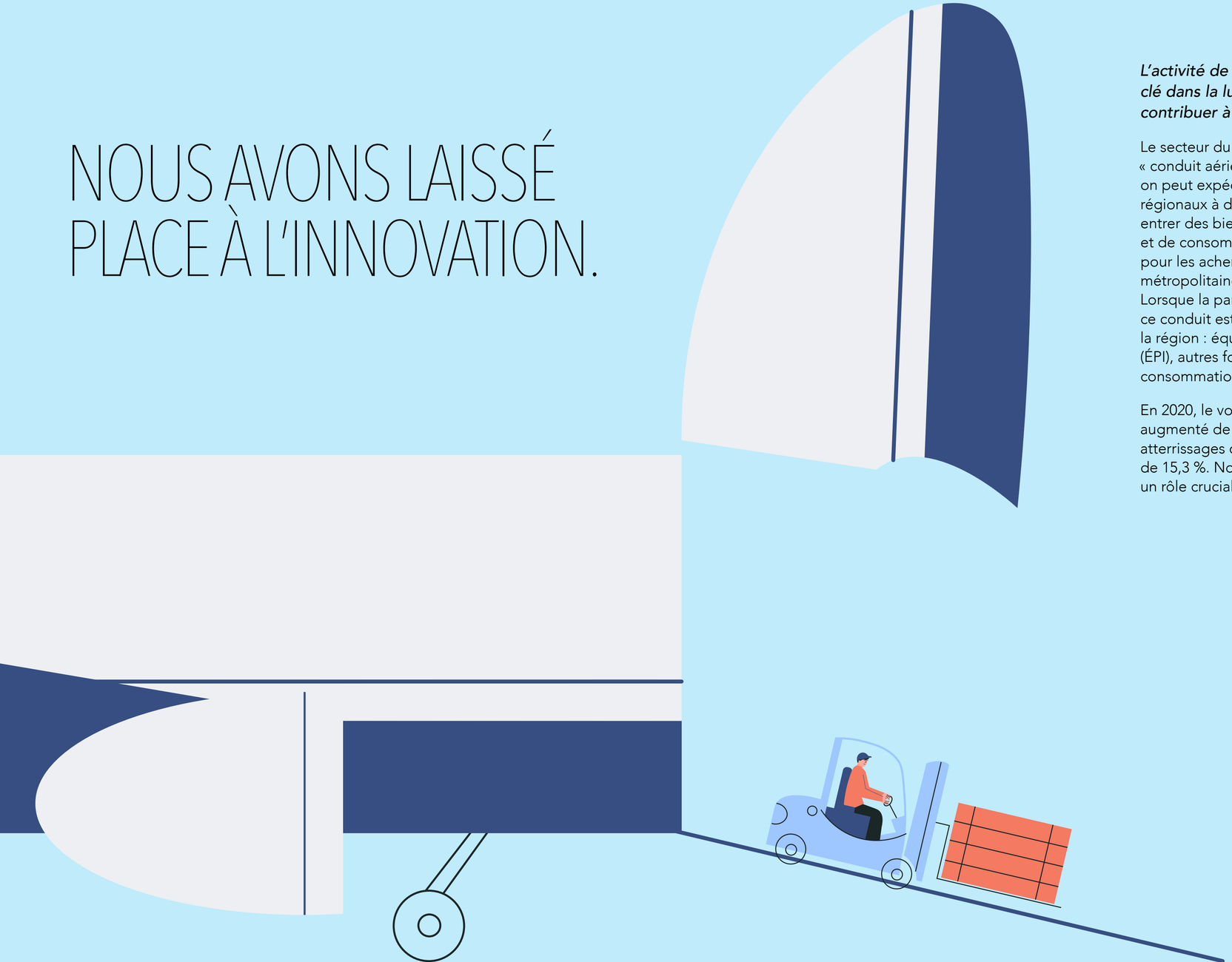
Tous les ans, on utilise près de quatre millions de litres de liquide dégivrant pour dégivrer les aéronefs avant leur décollage. Il faut souligner que cette technologie permettra de rehausser le système actuel dont dispose l'AIE pour éliminer le liquide dégivrant présent dans les eaux pluviales de ruissellement qui s'accumulent en milieu aéroportuaire. Swirltex procède au lancement d'une technologie de filtration portative, simple et hautement efficace qui permettra à l'AIE de rejeter de l'eau extrêmement salubre et filtrée dans la crique Whitemud locale à la suite de ce processus. La collaboration aide à mettre à l'essai cette technologie prometteuse et à favoriser l'innovation locale.

La croissance de la Cité de l'aéroport s'accompagne d'un besoin accru d'accès au transport terrestre. En novembre, le gouvernement de l'Alberta a annoncé le financement du projet de l'échangeur de la 65e Avenue, qui comprendra un nouveau viaduc au-dessus de l'autoroute QEII. L'AIE remercie le gouvernement provincial et la Ville de Leduc pour leur engagement envers cet important projet régional.

L'échangeur de la 65e Avenue permettra l'expansion des secteurs du fret aérien, du commerce électronique et de la logistique, qui généreront des emplois et une croissance économique essentielle. De plus, l'échangeur aidera les nouveaux aménagements terrestres à prendre leur envol à l'AIE, en plus d'améliorer les liaisons pour le transport de fret aérien et de créer des emplois pour les Albertaines et Albertains.

Le nouvel échangeur renforcera également l'accès aux services d'urgence essentiels et permettra de rationaliser les flux de trafic passager à l'AIE.

NOUS AVONS LAISSÉ PLACE À L'INNOVATION.



L'activité de fret aérien de l'AIE joue un rôle clé dans la lutte contre la pandémie et pour contribuer à la reprise économique.

Le secteur du fret de l'AIE a toujours servi de « conduit aérien » à notre communauté par lequel on peut expédier des produits et des fournitures régionaux à des clients du monde entier et faire entrer des biens et des fournitures industriels et de consommation essentiels de l'extérieur pour les acheminer ensuite vers la région métropolitaine d'Edmonton et ailleurs au Canada. Lorsque la pandémie s'est abattue sur l'Alberta, ce conduit est devenu la bouée de sauvetage de la région : équipement de protection individuelle (ÉPI), autres fournitures médicales et biens de consommation sont tous arrivés à l'AIE.

En 2020, le volume total de fret aérien a augmenté de 7,5 % par rapport à 2019. Les atterrissages d'aéronefs de fret ont fait un bond de 15,3 %. Nos aéronefs de fret réguliers ont joué un rôle crucial dans ce succès.

Du côté des vols affrétés, le nombre d'atterrissages a bondi de 214,7 % en 2020 comparativement à 2019. Les vols affrétés de fret sont des vols uniques organisés pour du fret désigné, autre que ce qui serait normalement transporté dans la soute des aéronefs de passagers réguliers ou par les services de fret réguliers. Avec les horaires de vol considérablement réduits en raison de la pandémie de COVID-19, les vols affrétés de fret continuent de permettre le transport de marchandises essentielles.

Au cours d'une période de 24 heures vers la fin de mai, l'AIE a géré trois vols d'avion Antonov – c'était la première fois dans notre histoire que nos équipes géraient autant d'avions spécialisés, qui sont les deuxièmes plus grands avions au monde.

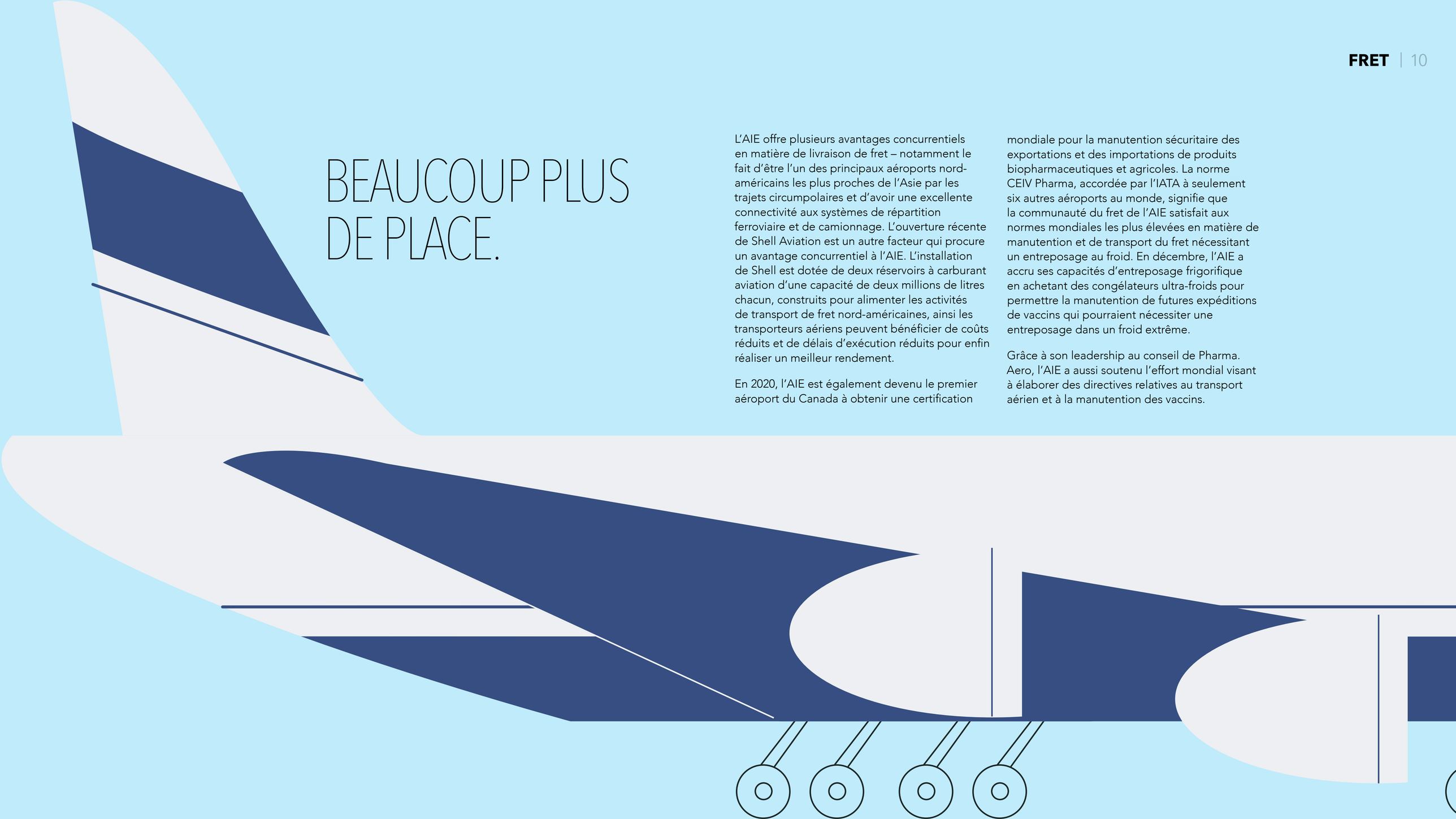
Nous louons la contribution de nos travailleurs de fret de première ligne qui ont réussi à assurer le bon déroulement des chaînes d'approvisionnement, à livrer de l'ÉPI essentiel et à gérer la croissance exponentielle des volumes de fret aérien. Nous leur sommes reconnaissants des efforts qu'ils ont déployés pour faire de 2020 l'année la plus réussie de notre histoire.

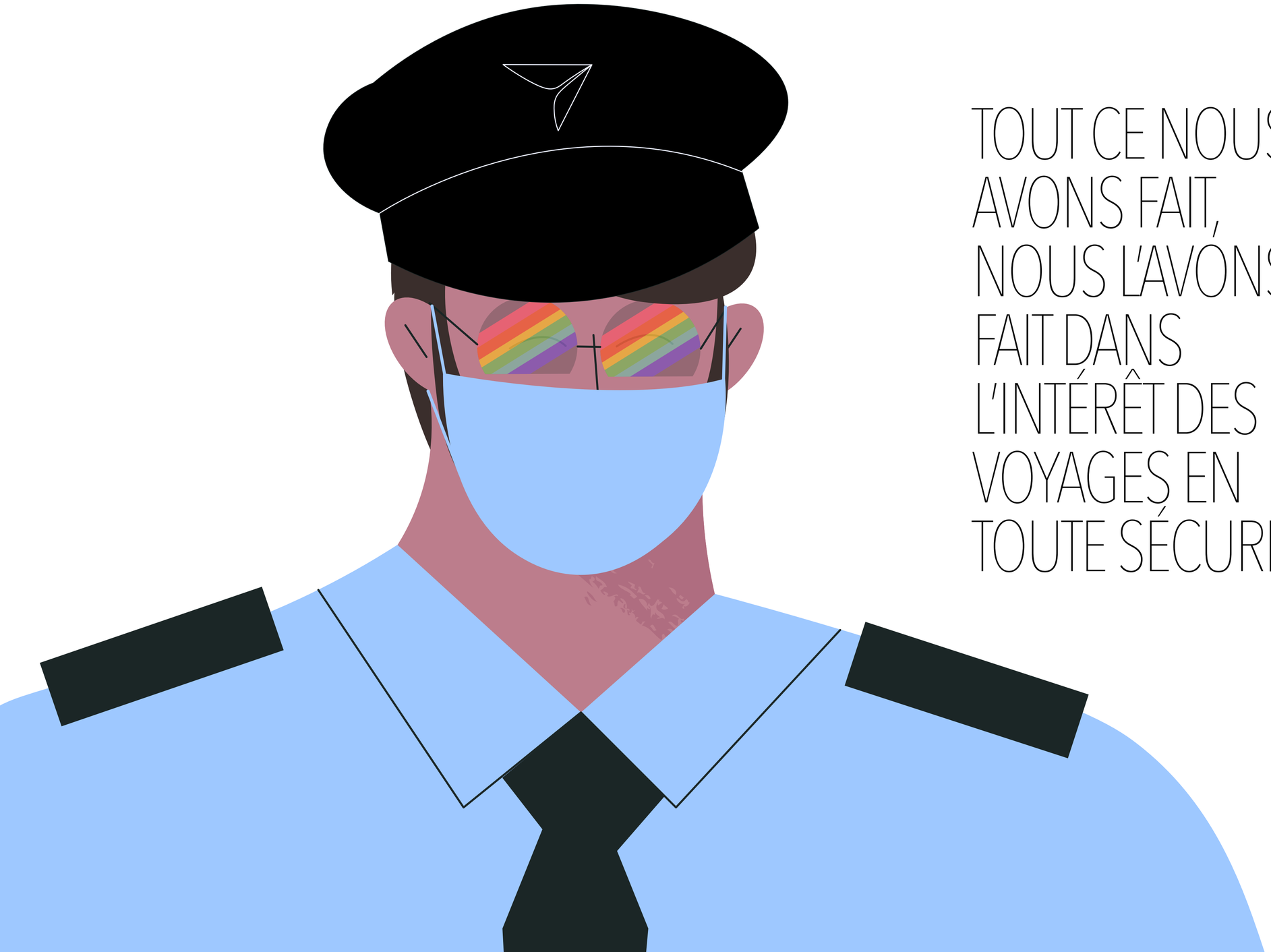
BEAUCOUP PLUS DE PLACE.

L'AIE offre plusieurs avantages concurrentiels en matière de livraison de fret – notamment le fait d'être l'un des principaux aéroports nord-américains les plus proches de l'Asie par les trajets circumpolaires et d'avoir une excellente connectivité aux systèmes de répartition ferroviaire et de camionnage. L'ouverture récente de Shell Aviation est un autre facteur qui procure un avantage concurrentiel à l'AIE. L'installation de Shell est dotée de deux réservoirs à carburant aviation d'une capacité de deux millions de litres chacun, construits pour alimenter les activités de transport de fret nord-américaines, ainsi les transporteurs aériens peuvent bénéficier de coûts réduits et de délais d'exécution réduits pour enfin réaliser un meilleur rendement.

En 2020, l'AIE est également devenu le premier aéroport du Canada à obtenir une certification mondiale pour la manutention sécuritaire des exportations et des importations de produits biopharmaceutiques et agricoles. La norme CEIV Pharma, accordée par l'IATA à seulement six autres aéroports au monde, signifie que la communauté du fret de l'AIE satisfait aux normes mondiales les plus élevées en matière de manutention et de transport du fret nécessitant un entreposage au froid. En décembre, l'AIE a accru ses capacités d'entreposage frigorifique en achetant des congélateurs ultra-froids pour permettre la manutention de futures expéditions de vaccins qui pourraient nécessiter une entreposage dans un froid extrême.

Grâce à son leadership au conseil de Pharma. Aero, l'AIE a aussi soutenu l'effort mondial visant à élaborer des directives relatives au transport aérien et à la manutention des vaccins.





TOUT CE NOUS AVONS FAIT, NOUS L'AVONS FAIT DANS L'INTÉRÊT DES VOYAGES EN TOUTE SÉCURITÉ.

L'AIE est bien placé pour mener l'effort « long-courrier » afin de rétablir le service aérien à son niveau pré-pandémique.

Le service aérien est un moteur important de l'économie de la région métropolitaine d'Edmonton. L'accès aux marchés intérieurs et extérieurs pour les voyageurs d'affaires et touristiques, à l'arrivée et au départ, dépend de la capacité de notre région à se mesurer à la concurrence à l'échelle mondiale, à favoriser la croissance des entreprises et la création d'emplois au niveau local, et à nouer des relations fructueuses avec les amis, les familles et d'autres personnes des quatre coins du monde.

Malheureusement, les restrictions de voyage imposées par la COVID-19 ont grandement limité le service aérien mondial et ont eu des répercussions sur de nombreuses liaisons intérieures, transfrontalières et internationales. En 2019, l'AIE a servi 2,63 millions de passagers, soit un déclin vertigineux de 68 % par rapport aux 8,15 millions de passagers de servis en 2019.

Avant l'éclosion de la pandémie au Canada, le service aérien de l'AIE suivait une trajectoire de croissance positive grâce à la vigueur de l'achalandage au cours de la saison des voyages d'hiver, y compris la croissance des voyages assurés par Air Transat, Sunwing, Swoop, Air Canada et WestJet vers les destinations soleil.

À la suite des ordonnances nationales de confinement imposées par la pandémie en mars, l'AIE et ses partenaires ont fait leur possible pour maintenir en service les trajets clés pour les voyages essentiels et promouvoir de façon responsable le service aérien de la région.

Nous sommes reconnaissants de tout ce que les compagnies aériennes ont fait pour assurer le maintien des itinéraires pendant une baisse prolongée et accrue de la demande en transport aérien. Les compagnies aériennes ont fait un travail formidable pour assurer la sécurité des passagers grâce à de nouveaux protocoles et procédures de sécurité rigoureux.

L'AIE a réussi à faciliter les vols nolisés des équipes de la LNH et du Championnat mondial de hockey junior, et ce, tout en se conformant à l'ensemble des protocoles de santé publique. L'AIE s'est fixé comme priorité de faire sa part pour veiller à ce que les « bulles » de hockey soient une réussite pour la région, car les projecteurs internationaux se sont braqués sur Rogers Place et le centre-ville d'Edmonton.

L'AIE a lancé un projet intitulé Air Service Confidence Campaign (Campagne de confiance dans le service aérien) afin de faire naître un sentiment d'enthousiasme pour les voyages et d'entretenir des liens avec ses clients. La campagne a consisté en une page Web informative assortie de contenu robuste sur différentes destinations, y compris des vacances virtuelles et des outils de planification destinés à sensibiliser les passagers. La campagne a aussi appuyé les efforts des transporteurs aériens au moyen de campagnes de collaboration.

Les règlements interdisent aux vols provenant de l'extérieur du Canada d'atterrir à l'AIE. Tous les vols internationaux sont redirigés vers l'un des quatre aéroports canadiens suivants : Vancouver, Calgary, Toronto et Montréal.

On se tourne maintenant vers 2021, année qui annonce le retour de l'appareil 737 MAX 8 de Boeing et, par extension, la création de nouvelles occasions de faire croître le service aérien de l'AIE quand la demande des passagers augmentera – vraisemblablement pendant la période graduelle de reprise. WestJet, Air Canada, Flair et Sunwing, joints à un grand nombre d'autres transporteurs internationaux, comptent cet appareil dans leur parc d'aéronefs.

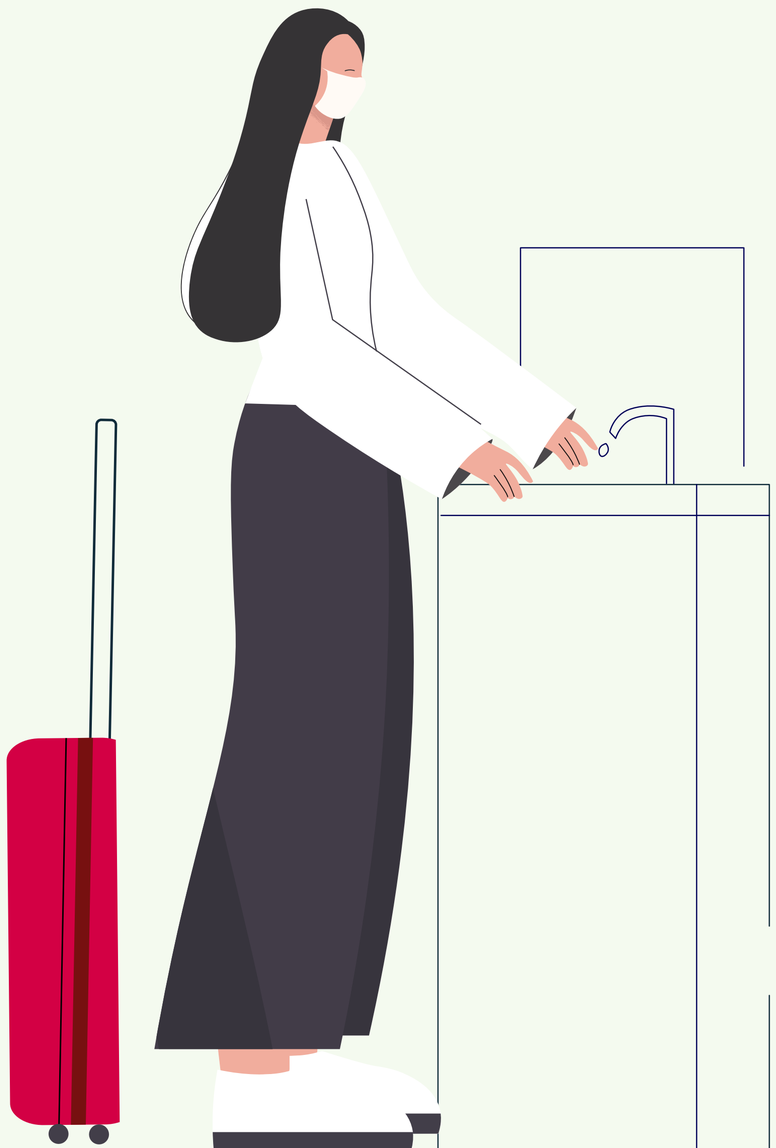
L'AIE poursuit des discussions avec des transporteurs ainsi qu'avec ses partenaires d'affaires et touristiques sur la possibilité de reprendre et d'élargir le service aérien au moment opportun. L'AIE s'attend à voir augmenter la demande en voyages quand les restrictions de voyage auront été levées ou atténuées. Nous sommes convaincus que voyager en toute sécurité est chose possible, pourvu que les précautions et mesures d'hygiène appropriées soient mises en place.

Fidèle à la priorité que nous accordons à la santé, à la sûreté et à la sécurité des passagers, le programme L'AIE est prêt s'harmonise aux programmes d'hygiène et de sûreté des transporteurs aériens dans le but de voir un retour au déplacement en toute sécurité des passagers. Tandis que les campagnes de vaccination se poursuivent et que le monde s'ouvre de nouveau, l'AIE s'engage à appuyer la croissance d'un solide réseau de service aérien pour transporter les gens là où ils veulent aller. Nous sommes descendus dans la partie la plus profonde de cette vallée et avons hâte de gravir l'autre côté à mesure qu'avance 2021.

La version à jour de l'horaire des vols se trouve sur notre site Web : fr.flyeia.com/currentflights



LA SANTÉ DES PASSAGERS NOUS A SERVI DE GUIDE.



La santé et la sécurité des passagers sont notre plus grande priorité.

L'AIE a toujours comme objectif principal de faire vivre aux passagers une expérience accueillante et confortable. Pendant la pandémie, il a fallu que l'AIE apporte rapidement des changements en vue de protéger la santé et la sécurité des passagers et du personnel.

Toutes les zones et procédures pour les passagers ont fait l'objet d'un examen en vue de prévenir la propagation du virus. Au nombre de ces zones, on trouve l'accès à l'aérogare, les zones d'enregistrement, les contrôles de sécurité, les portes d'embarquement, les salons, les commerces de détail, les services d'alimentation et de boisson, les équipements des portes d'embarquement tels que les passerelles d'embarquement, les escaliers mécaniques et les ascenseurs, les zones et installations de contrôle aux frontières (en collaboration avec les autorités), la zone de récupération des bagages et la sortie des arrivées.

On a introduit de nouvel équipement de nettoyage, notamment des brumisateurs, des assainisseurs et des postes de distribution de lingettes. On a rehaussé le nettoyage et l'assainissement de tous les points de contact, y compris les boutons d'ascenseur, les mains courantes, les poignées de porte et les salles de bain. On a affecté des effectifs supplémentaires pour donner un coup de main avec les mesures additionnelles de nettoyage et d'assainissement.

On a adopté de nouvelles technologies, notamment des cartes d'embarquement sans contact et des systèmes de nettoyage à base de lumière UV. De nouveaux kiosques de contrôle automatique des passeports dotés de lampes UV pour autonettoyage ont été déployés pour les passagers à destination des États-Unis afin de satisfaire aux exigences du service douanier américain US Customs and Border Protection (USCBP).

L'AIE a également aidé les compagnies aériennes à déployer leur solution de bornes sans contact pour l'impression des étiquettes de bagages des passagers.

De ces efforts est né le programme *L'AIE est prêt*. La campagne *L'AIE est prêt* jumelle l'adoption de nouvelles technologies sans contact telles que les systèmes de nettoyage à base de lumière UV ainsi qu'une communication publique étendue et l'éducation des passagers.

L'exhaustivité des précautions d'hygiène et de sécurité mises en place au sein de l'AIE lui a permis de mériter l'accréditation du Conseil international des aéroports (ACI) en vertu de son programme rigoureux en matière d'hygiène aéroportuaire. Cela signifie que la démarche entreprise par l'AIE en réaction à la COVID-19 et aux préoccupations de sécurité des passagers se conforme à des normes élevées reconnues à l'échelle internationale.

L'accréditation de l'ACI a été créée pour aider les passagers, les compagnies aériennes et les gouvernements à comprendre que les différents aéroports ont adopté des pratiques exemplaires et respectent les directives du secteur en matière de réouverture et d'exploitation en toute sécurité. Le programme évalue les normes de nettoyage et de désinfection, l'éloignement physique (lorsque cela est possible et pratique), la protection du personnel, l'aménagement physique, les communications avec les passagers et les installations pour les passagers.

Dans le cadre de l'intervention face à la pandémie, l'empreinte de l'aérogare ouverte aux passagers a diminué d'environ 40 %. La zone d'embarquement à destination des États-Unis était fermée, mais on a toutefois modifié certaines portes des vols intérieurs de façon à faciliter le passage des passagers en direction vers les États-Unis. Ces mesures ont permis d'économiser des frais d'exploitation ainsi que des coûts de services publics.

De plus, nous avons mené des sondages communautaires dans le but de comprendre et d'aborder les préoccupations de notre communauté. Les résultats ont démontré que, dans l'ensemble, les gens avaient hâte de voyager dès l'assouplissement des restrictions.

ON A POURSUIVI L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ.

Un aéroport adapté à toutes et à tous grâce à l'amélioration de l'accessibilité

La pandémie n'a fait qu'accélérer la nécessité d'améliorer l'accessibilité, afin que toutes les personnes puissent profiter pleinement des commodités et des services offerts par l'AIE. En vertu de la *Loi canadienne sur l'accessibilité*, l'AIE procède aux améliorations nécessaires pour éliminer les obstacles.

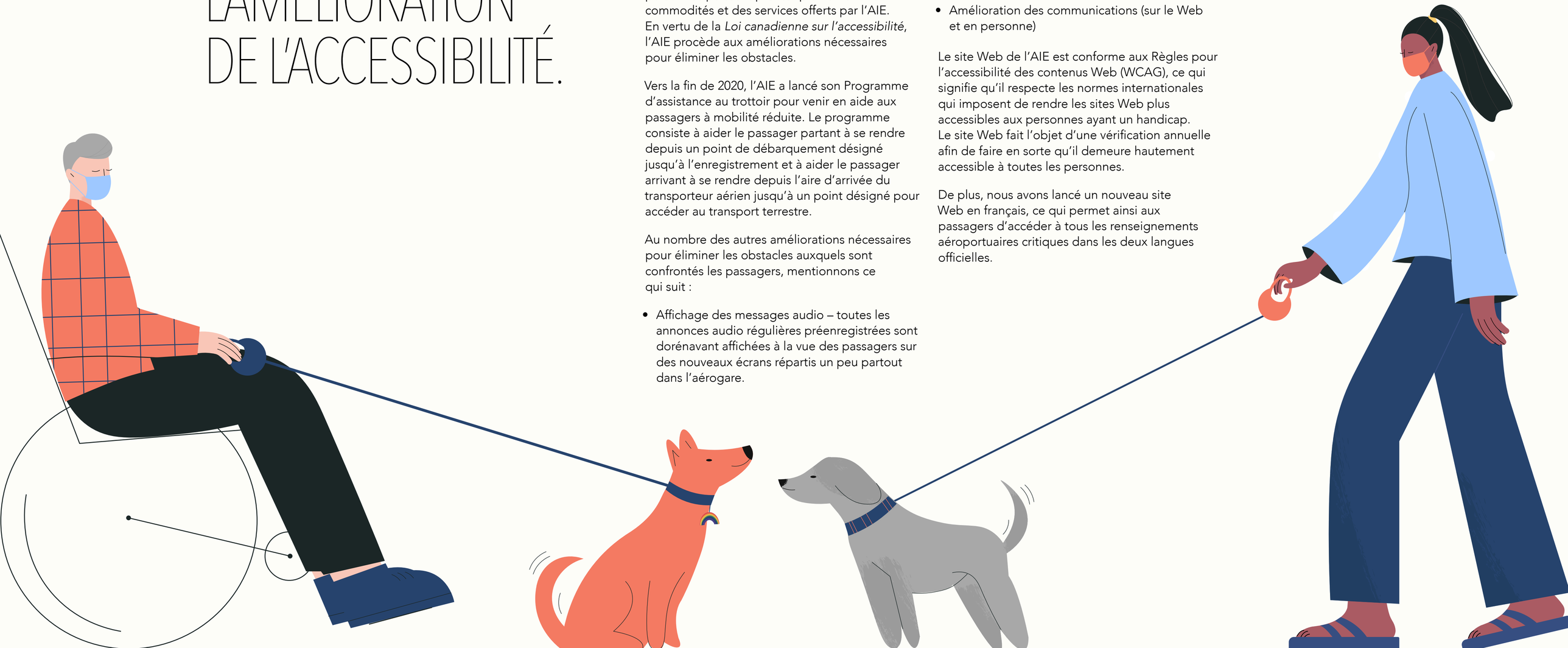
Vers la fin de 2020, l'AIE a lancé son Programme d'assistance au trottoir pour venir en aide aux passagers à mobilité réduite. Le programme consiste à aider le passager partant à se rendre depuis un point de débarquement désigné jusqu'à l'enregistrement et à aider le passager arrivant à se rendre depuis l'aire d'arrivée du transporteur aérien jusqu'à un point désigné pour accéder au transport terrestre.

Au nombre des autres améliorations nécessaires pour éliminer les obstacles auxquels sont confrontés les passagers, mentionnons ce qui suit :

- Affichage des messages audio – toutes les annonces audio régulières préenregistrées sont dorénavant affichées à la vue des passagers sur des nouveaux écrans répartis un peu partout dans l'aérogare.
- Formation accrue de sensibilisation au sujet des personnes ayant un handicap offerte à tout le personnel
- Ajout d'une aire d'aisance côté piste pour les animaux d'assistance
- Amélioration des communications (sur le Web et en personne)

Le site Web de l'AIE est conforme aux Règles pour l'accessibilité des contenus Web (WCAG), ce qui signifie qu'il respecte les normes internationales qui imposent de rendre les sites Web plus accessibles aux personnes ayant un handicap. Le site Web fait l'objet d'une vérification annuelle afin de faire en sorte qu'il demeure hautement accessible à toutes les personnes.

De plus, nous avons lancé un nouveau site Web en français, ce qui permet ainsi aux passagers d'accéder à tous les renseignements aéroportuaires critiques dans les deux langues officielles.



LES BOUTIQUES ET SERVICES ONT ÉTÉ PLUS IMPORTANTS QUE JAMAIS.



L'importance de rester ouvert au service des passagers

Avec la baisse précipitée du nombre de passagers à l'AIE pendant la pandémie, les boutiques et les services de restauration ont dû s'adapter. Certains ont dû fermer des magasins, d'autres ont procédé à d'importantes réductions d'effectifs et beaucoup ont modifié leurs heures d'ouverture pour survivre. Pourtant, les services qui pouvaient rester ouverts ou rouvrir au moment opportun l'ont fait, offrant aux passagers les options de restauration et de magasinage dont ils avaient tant besoin.

L'AIE remercie tous les partenaires pour leur résilience et leur engagement à aider les clients de l'AIE.

Au fil de l'année, le programme de concessions a célébré quelques bonnes nouvelles :

- En juillet, l'AIE est devenu le premier aéroport au Canada à obtenir un permis d'alcool de classe B pour les établissements touristiques pour l'ensemble de l'aéroport après le contrôle de sécurité.
- En septembre, Rexall Pharmacies a ouvert son tout premier kiosque d'aéroport « Rexall To-Go » où l'on offre aux voyageurs de l'ÉPI et des produits de santé et de beauté essentiels, et ce, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.



CE FUT L'ANNÉE OÙ L'ON A CHANGÉ LA DONNE, ET CE, À JUSTE TITRE.

La souplesse s'est révélée l'ingrédient clé pour stationner les voitures et faire circuler les autobus et les taxis.

Le nombre de passagers a chuté au cours de la pandémie; c'est aussi le cas du nombre des passagers qui avaient à stationner leurs véhicules à l'AIE ou encore à utiliser les services de transport terrestre de l'aéroport. Cela a fait appel à une réflexion nouvelle et à de la souplesse – la capacité de continuer d'exercer ses activités et de servir les clients dans des circonstances difficiles.

On a mis sur pied un service gratuit Park and Pick Up afin de venir en aide aux passagers dont les véhicules étaient stationnés à l'AIE et qui étaient contraints de s'isoler en quarantaine dès leur retour au Canada. Ce service permettait à un membre de la famille ou à un ami d'amener un véhicule à l'AIE pour qu'il soit récupéré par un passager arrivant à l'AIE. En vertu de ce programme, les gens contraints à la quarantaine dès leur arrivée disposaient d'un moyen sécuritaire de rentrer chez eux. Les passagers pouvaient aussi stationner eux-mêmes leur véhicule, qui serait par la suite ramassé, afin d'éviter d'utiliser des formes de transport en commun en route vers l'aéroport.

Lorsque la pandémie s'est intensifiée, la zone de stationnement jetSet a été fermée. Le service de stationnement jetSet a été relocalisé dans la zone Value Park, ce qui a permis à l'aéroport de réaliser d'importantes économies. Cette relocalisation a aussi offert l'avantage supplémentaire de garder la marque jetSet active.

On a mis en place des offres de marketing auprès de jetSet, de Value Park et d'Easy Parkade dans le contexte de rabais sur les tarifs de stationnement afin de profiter aux voyageurs essentiels et de saisir les parts de marché restants.

Chaque fois qu'il y a eu un changement, la santé, la sûreté et la sécurité des passagers ont été d'une importance primordiale. On a par ailleurs apporté des changements dans le but d'offrir les services demandés par les voyageurs et les travailleurs qui devaient se rendre sur place. Parmi ces changements, on proposait :

- un nouveau service Express Valet sans contact, aux termes duquel les voitures sont stationnées et laissées en bordure de la rue commerciale pendant l'absence du client.
- un bureau Priority Valet transformé de façon à permettre à Indigo de faire des ventes supplémentaires en établissant une zone de ramassage et une succursale dans l'aérogare.
- un nouveau système de stationnement complètement automatisé réservé aux employés, qui bénéficient ainsi d'une expérience de stationnement plus harmonieuse à l'AIE. Le nouveau système permet également aux administrateurs d'entreprise représentant les différents organismes et entreprises exerçant leurs activités à l'aéroport d'ajouter et de supprimer eux-mêmes les renseignements sur les employés sans nécessiter l'intervention de l'AIE.
- la fusion des services de stationnement et de transport en commun par autobus en un seul service.
- la création d'un système sur demande pour le transport par autobus, d'où une baisse des coûts à raison de 60 % et un meilleur rendement grâce au service point-à-point.



NOUS SOMMES DEMEURÉS À L'AVANT-GARDE GRÂCE À LA TECHNOLOGIE.

L'attention portée à l'innovation et à la technologie a eu pour effet d'accélérer l'intervention face aux problèmes causés par la pandémie.

À l'approche de 2020, l'AIE s'était concentré sur la transformation numérique, dans le but d'offrir une expérience plus personnalisée à l'aéroport. L'AIE a édifié la fondation numérique dans le but d'exploiter et d'intégrer les données afin d'obtenir un aéroport et une Cité de l'aéroport plus connectés et gérés plus efficacement.

L'engagement de l'AIE à créer une culture innovante et numérique a été déterminant au cours de sa réaction à la COVID-19. Notre esprit d'innovation nous a donné l'agilité et la souplesse nécessaires pour réorienter rapidement nos efforts afin de préparer l'aéroport à la pandémie. Les équipes de l'AIE ont collaboré pour trouver des solutions aux problèmes urgents.

Le travail effectué dans le cadre du Programme de technologie de reprise se reflète dans tout le rapport. Au nombre des innovations, on trouve les systèmes de rayonnement UV autonettoyants, les bornes sans contact pour l'impression des étiquettes pour bagages, les annonces audio préenregistrées affichées sur des nouveaux écrans numériques répartis un peu partout dans l'aérogare, un outil d'enregistrement quotidien à l'intention des employés et un déploiement rapide d'un modèle de soutien au travail à domicile.

Le besoin critique s'est fait aussi sentir au niveau des données et de l'analytique. La pandémie a eu pour effet d'accentuer la nécessité d'obtenir des renseignements quotidiens sur le nombre de passagers qui voyageaient, sur les changements apportés à l'horaire des vols afin de veiller à ce que seules les portes requises et d'autres commodités soient ouvertes et sur les prévisions dynamiques en vue de mieux gérer les budgets d'exploitation et d'immobilisation.

Pour y parvenir, l'AIE a

- déployé plus de 20 tableaux de bord dynamiques permettant de mieux comprendre le contexte commercial et la reprise afin de faciliter la prise de décisions souples.
- élaboré un modèle d'analytique prédictive qui permettra de prévoir le nombre quotidien de passagers partants sur une période à venir de deux semaines afin de contribuer à la planification opérationnelle.

Lorsque commencera la période de reprise économique, l'attention que portera l'AIE à l'innovation et à la technologie aidera à relancer les services améliorés et les commodités aéroportuaires pour les passagers, en plus d'aider l'AIE à fournir ces services avec plus de précision et d'efficacité.

IL N'EST JAMAIS FACILE DE DIRE AU REVOIR.



Notre résilience réside dans notre personnel.

Notre personnel est le reflet de notre marque : *we'll move you* [nous vous transporterons]. Il s'efforce de donner vie à l'esprit accueillant de la région métropolitaine d'Edmonton. Chaque fois qu'il y a interaction avec un client, le personnel met tout en œuvre pour l'aider à poursuivre sa route. En 2020, la résilience a été son trait distinctif.

Voilà pourquoi il nous a été très pénible de réduire de 30 % nos effectifs. Les réductions du personnel se sont révélés nécessaires pour assurer la viabilité de l'AIE face à la pandémie et à mesure que l'économie régionale reprenait.

Bien qu'il ait été difficile de dire au revoir, il était important de le faire correctement. Nous avons aidés les membres du personnel à réduire le stress imposé par la situation en décrivant l'ensemble du processus et en les aidant à passer à la prochaine étape de leur carrière.

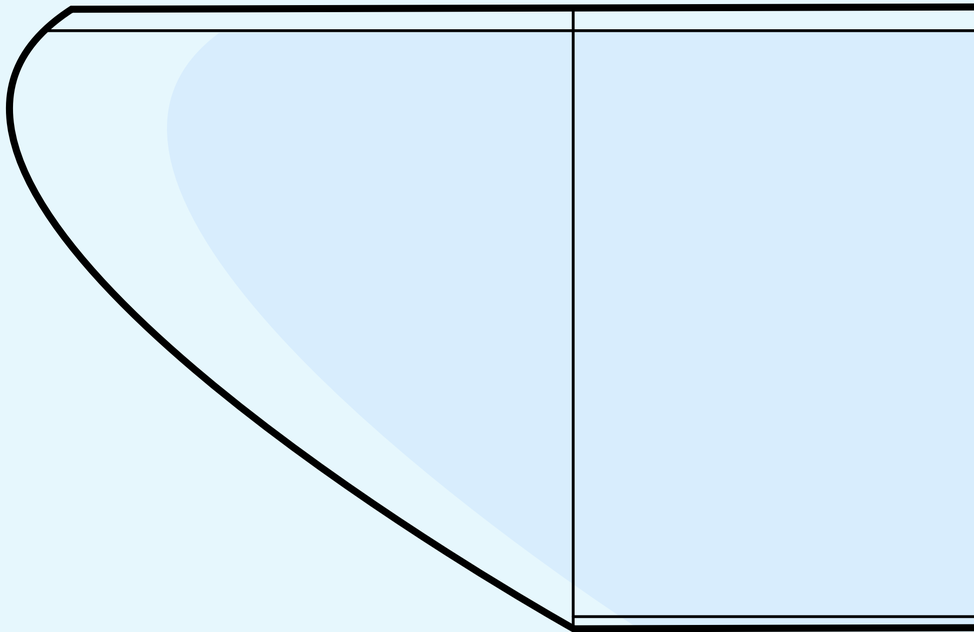
Nous avons organisé des webinaires et tout au long du processus, nous avons informé les employés de ce à quoi ils devaient s'attendre si leur poste était touché par la réduction des effectifs.

Pour ceux et celles qui nous quittaient, nous avons affiché des « alertes aux talents » sur LinkedIn, dans lesquelles nous mettions en valeur nos précieux employés et leurs nombreuses compétences auprès des employeurs éventuels.

Cette campagne a réussi à aider certains de nos employés à trouver un emploi intéressant ailleurs. Des entreprises de la communauté nous ont tendu la main en vue d'accompagner les employés dans leur recherche d'emploi. Les employés ont été jumelés à plusieurs entreprises et organismes, dont ATB, Capital Power, la Chambre de commerce d'Edmonton et bien d'autres.

Tandis que de nombreuses bonnes personnes ont quitté notre organisme, les gens qui sont restés se sont serrés les coudes pour se concentrer sur la façon de gérer la pandémie et de préparer l'organisme en vue de la reprise. Nous sommes réconfortés par leur dévouement et leur esprit d'équipe et nous les en remercions.

À un moment où la COVID-19 faisait rage au sein de notre région, nous avons dû agir vite pour protéger la santé et la sécurité de nos employés. En l'espace de deux jours et demi, tous les employés qui pouvaient travailler à distance ont été déplacés hors site. Grâce à l'engagement de



l'AIE à adopter des technologies dernier cri, nous étions déjà bien placés pour faire la transition. Il aurait été impossible de réaliser un tel exploit en si peu de temps n'eût été de la collaboration et de l'esprit d'équipe de tous les secteurs de notre entreprise.

Le Plan de main-d'œuvre en contexte de pandémie de COVID-19 prévoyait aussi les précautions qu'avaient à prendre les employés qui étaient tenus de se rendre sur place pour exercer leurs fonctions et assurer le bon fonctionnement de l'AIE. On n'a pas tardé à déployé une solution d'enregistrement quotidien à l'intention des employés, laquelle permet au personnel de l'AIE de déclarer leur aptitude au travail.

Les travailleurs sur place ont travaillé par quarts fractionnés. Ainsi, ils n'avaient jamais à croiser une équipe qui travaillait un quart distinct, d'où la création de cohortes de travailleurs. Cette démarche a permis de réduire considérablement le nombre de personnes avec qui ils entretenaient des interactions physiques.

Les espaces de travail ont été réorganisés et réaménagés de façon à permettre aux employés de se distancer suffisamment les uns des autres.

Dès le début de la pandémie, nos employés ont porté le masque et maintenu un éloignement physique dans les lieux publics. Seuls les employés chargés des activités d'exploitation essentielles sont venus travailler à l'aérogare. Tel était le mot d'ordre dans le but d'assurer la sécurité de toutes et de tous et de permettre un traçage adéquat des contacts.

Qu'il s'agisse ou non d'une pandémie, l'AIE prône la diversité et l'inclusion à son site. Nous savons que notre communauté évolue et qu'il est important que l'AIE reflète ces changements. Notre objectif est simple : *Que toute personne qui fréquente notre aéroport se sente bienvenue, incluse et acceptée.*

Pour atteindre cet objectif, nous mettons des formations à la disposition de tous les employés et redoublons d'efforts pour embaucher des personnes venant de communautés diverses. Nous disposons d'un plan pluriannuel pour poursuivre davantage ces efforts et suivre nos progrès.

Et une fois de plus en 2020, l'AIE a été nommé comme l'un des 70 meilleurs employeurs de l'Alberta. Le concours Alberta's Top Employers (les meilleurs employeurs de l'Alberta) est un événement annuel organisé par les rédacteurs du site Canada's Top 100 Employeurs (les 100 meilleurs employeurs du Canada). Cette désignation spéciale souligne les efforts des employeurs de l'Alberta qui se distinguent dans leur secteur par leur capacité d'offrir des lieux exceptionnels où travailler.

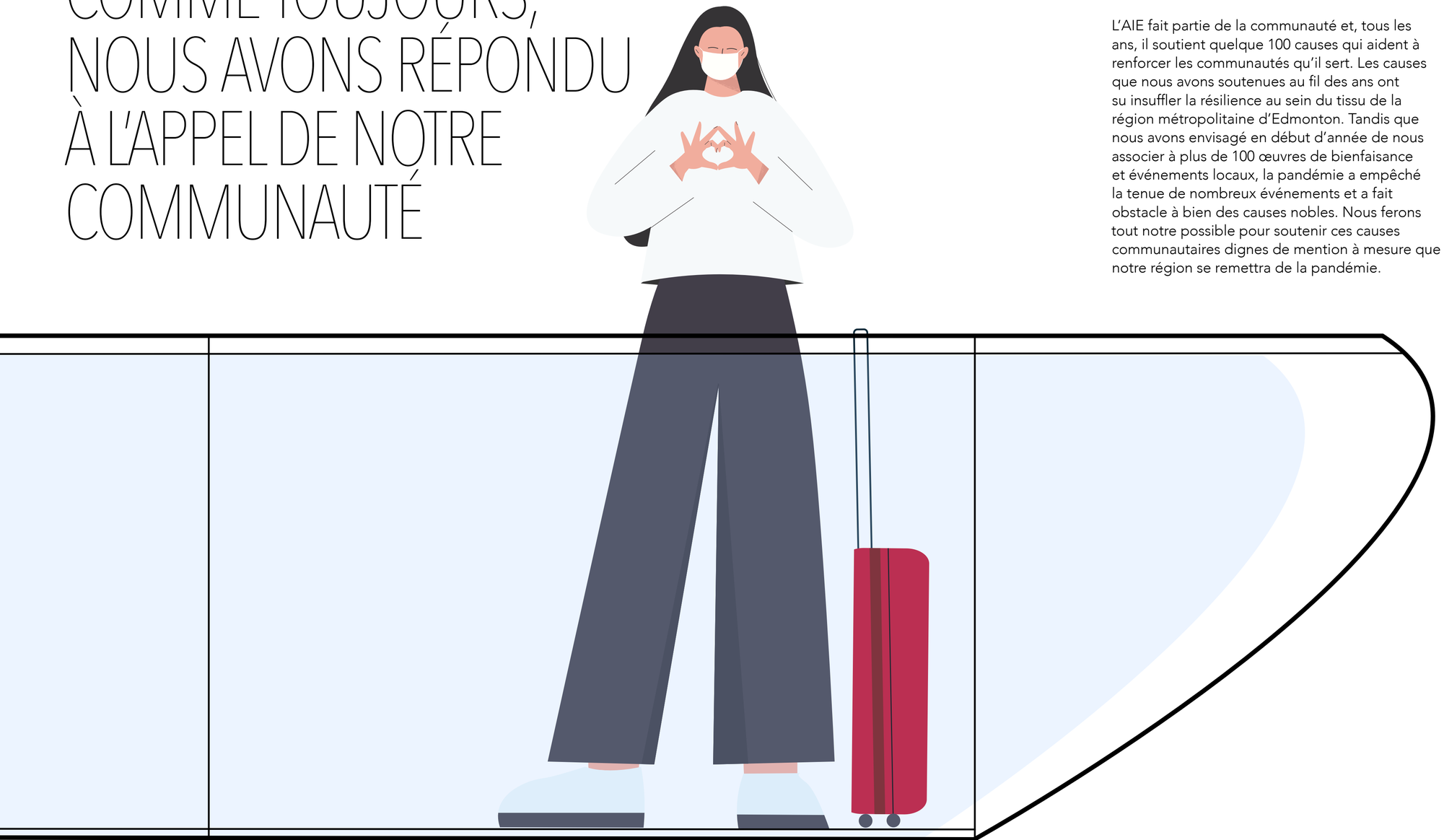
Reconnaître l'excellence de notre équipe

Bien que l'AIE ait connu une année difficile, il a suivi le chemin de la réussite grâce au leadership et à l'esprit novateur de l'équipe de l'AIE.

- L'équipe de l'AIE a été reconnue dans la catégorie « Saving Critical Time » (Gagner du temps en situation critique) grâce à son emploi du système Everbridge dans le but de coordonner le personnel et les ressources régionales quant à sa façon de réagir aux situations d'urgence éventuelles.
- À la cérémonie de remise des prix Marketing and Communications du Conseil international des aéroports – l'Amérique du Nord, l'AIE a remporté les prix Best Annual Report (Meilleur rapport annuel) et Best Social Media Campaign (Meilleure campagne dans les réseaux sociaux).
- Le Rapport annuel de 2018 a été reconnu à la cérémonie de remise des prix du Ad Club of Edmonton (ACE), où il a été choisi gagnant dans les catégories suivantes : rapport annuel, typographie, brochure/supports papier et conception.
- L'AIE a été reconnu dans la catégorie Airport with the Best Overall Program (Aéroport présentant le meilleur programme dans son ensemble), à la cérémonie Airport Experience Awards (remise des prix de l'expérience aéroportuaire), tenue au Gaylord Rockies Convention Center à Denver, au Colorado.



COMME TOUJOURS, NOUS AVONS RÉPONDU À L'APPEL DE NOTRE COMMUNAUTÉ



Appuyer notre communauté en temps de crise

L'AIE fait partie de la communauté et, tous les ans, il soutient quelque 100 causes qui aident à renforcer les communautés qu'il sert. Les causes que nous avons soutenues au fil des ans ont su insuffler la résilience au sein du tissu de la région métropolitaine d'Edmonton. Tandis que nous avons envisagé en début d'année de nous associer à plus de 100 œuvres de bienfaisance et événements locaux, la pandémie a empêché la tenue de nombreux événements et a fait obstacle à bien des causes nobles. Nous ferons tout notre possible pour soutenir ces causes communautaires dignes de mention à mesure que notre région se remettra de la pandémie.

L'AIE reconnaît l'importance d'entretenir le dialogue avec les communautés autochtones de la région. En 2020, nous avons élargi et approfondi nos relations de manière significative, surtout avec les groupes du Métis General Settlements Council et de la Métis Nation of Alberta, la Confederacy of Treaty Six First Nations, la Nation Enoch et la Nation Maskwacis. Ces relations s'appuient sur la nécessité de comprendre les intérêts et les besoins des peuples et groupes autochtones de la région. Outre leur valeur intrinsèque, ces relations révèlent aussi des possibilités de collaboration dans des domaines comme le tourisme et le développement économique.

Tout au long de la pandémie, nous sommes restés en contact avec nos nombreux intervenants et organismes partenaires. Par exemple, nous nous sommes réunis régulièrement avec nos partenaires Airport Accord afin de discuter des enjeux clés reliés à la croissance future de l'AIE et à son impact sur l'économie de la région.

En outre, nous avons collaboré avec le gouvernement de l'Alberta, le Comté de Leduc, la Ville de Leduc, la Ville d'Edmonton et le Comté de Parkland en vue d'adapter la zone de protection au voisinage de l'aéroport propre à l'AIE, de protéger la condition opérationnelle 24 heures sur 24 de l'AIE et d'accroître à la fois les possibilités de croissance résidentielle et commerciale pour les collectivités situées dans les environs de l'aéroport.

LE SPECTACLE CONTINUERA FINALEMENT.

Un atout essentiel à l'aviation pour la région métropolitaine d'Edmonton

L'aéroport Villeneuve soutient l'aviation générale et la formation au pilotage, complète l'Aéroport international d'Edmonton et fournit une deuxième base d'activités pour l'innovation en aviation et le développement des affaires.

Généralement, l'aéroport gère environ 70 000 mouvements aériens par année. Les mouvements aériens ont diminué en 2020, mais pas de façon aussi importante que le trafic commercial à l'AIE.

Pour accélérer le projet d'aménagement de l'aéroport Villeneuve, le Villeneuve Landing Network – le Comté de Sturgeon, Edmonton Global, l'AIE, la Ville d'Edmonton et d'autres partenaires – a collaboré à la réalisation de débouchés clés pour l'aéroport. Ce travail ardu a porté fruit au début de 2021, quand on a annoncé un financement provincial dans les infrastructures afin de construire une nouvelle canalisation d'eau reliant le réservoir d'eau du comté de Sturgeon à l'aéroport. La canalisation d'eau aidera l'aéroport à attirer de nouvelles entreprises et à élargir ses activités, ce qui favorisera ainsi la création d'emplois et la diversification de l'économie locale.

La nouvelle canalisation d'eau s'étendra en direction ouest depuis le hameau de Villeneuve le long de la Route 633 jusqu'au Chemin de rang 270, où elle changer de cap pour se diriger en direction nord jusqu'au réservoir de l'aéroport. Les travaux de construction devraient commencer au printemps 2021.

Le Comté de Sturgeon a identifié l'aéroport Villeneuve et ses terrains environnants comme éléments essentiels de la stratégie de diversification économique du comté et, en tant que tels, il juge prioritaire d'y attirer des investissements. En plus de la canalisation d'eau, le Comté de Sturgeon investira aussi jusqu'à 7,3 millions de dollars dans une initiative visant à améliorer la connectivité à large bande dans une aire de projet pilote qui englobe l'aéroport Villeneuve.

Autre bonne nouvelle, l'Alberta Aerospace and Technology Centre (AATC) s'est installé à l'aéroport Villeneuve. Cette relocalisation vient solidifier davantage l'attrait de l'aéroport auprès des nouvelles entreprises, en plus de servir de banc d'essai pour l'innovation aéronautique.

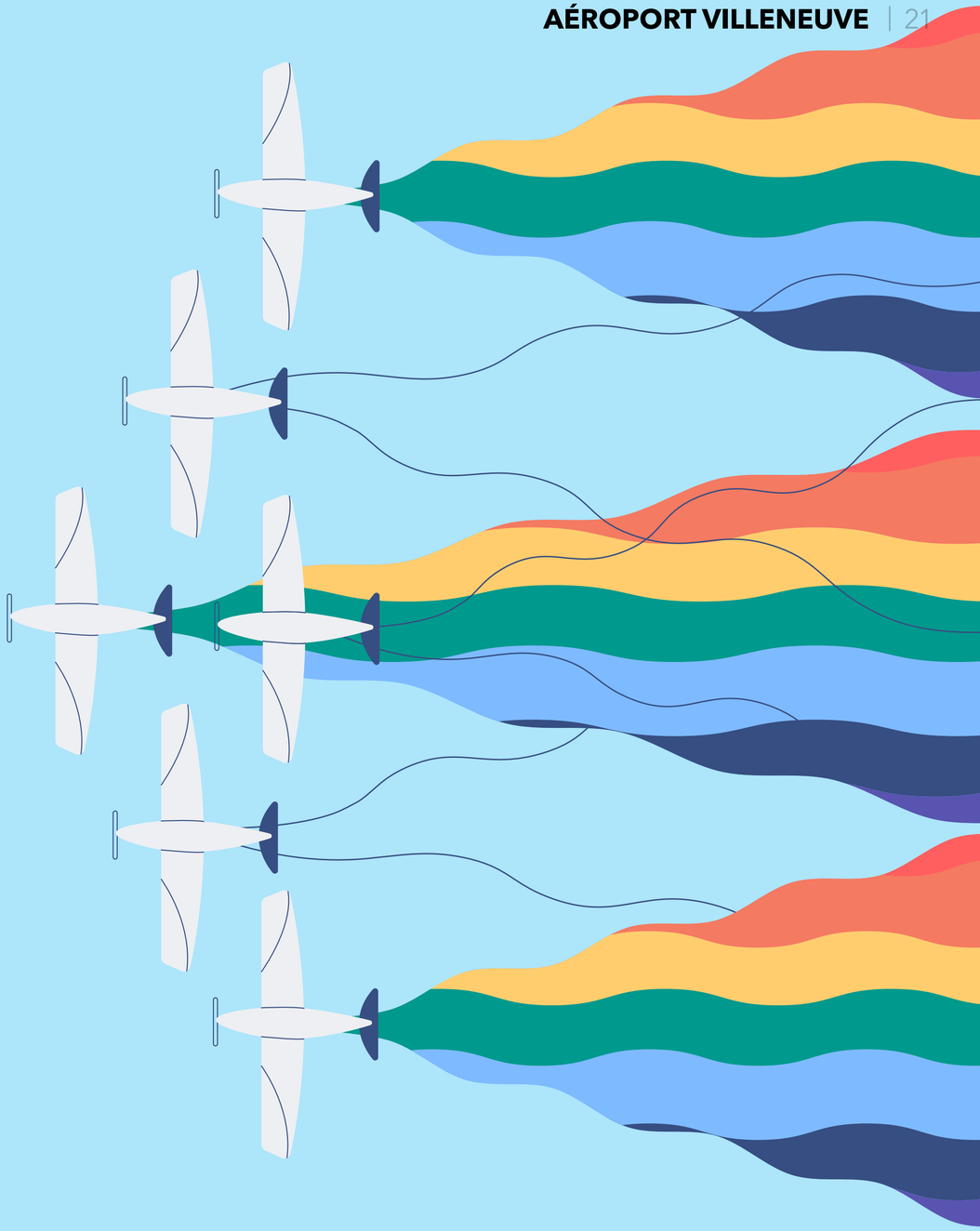
En novembre, nous avons souhaité la bienvenue à Pegagus Imagery, qui est devenu le plus récent locataire à venir s'installer à l'aéroport Villeneuve. Pegasus Imagery conçoit, fabrique et exploite des aéronefs long-courriers autonomes avec capteurs dans le but de générer des solutions de données adaptées.

De plus, nous tenons à souhaiter la bienvenue à Remote Helicopters Ltd. à l'aéroport Villeneuve. L'entreprise a relocalisé son siège social à Villeneuve à l'automne 2020.

Depuis 2015, l'aéroport Villeneuve accueille le Spectacle aérien international d'Edmonton. En 2019, le spectacle a été annulé en raison d'un temps extrêmement pluvieux. Puis en 2020, il a de nouveau été annulé, mais à cause de la pandémie.

Le spectacle aérien est un événement passionnant pour la communauté et attire du tourisme dans la région. De plus, il fait la promotion des entreprises d'aviation et des perspectives de carrière.

Nous continuerons de travailler avec les organisateurs pour assurer son succès et sa croissance à l'avenir. Vu l'annulation des deux derniers spectacles et l'incertitude qui règne autour des restrictions de santé publique, nous reconnaissons les défis qui attendent le spectacle aérien. Parallèlement, nous savons qu'un florissant spectacle aérien aidera l'aéroport Villeneuve à prendre de l'expansion comme aéroport d'aviation générale et comme carrefour complémentaire d'entreprises aéronautiques.



NOUS SAVONS QUE DES JOURS MEILLEURS NOUS ATTENDENT.

À l'Aéroport international d'Edmonton et à l'aéroport Villeneuve, nous nous engageons à gérer de façon responsable nos ressources pour faire avancer la gestion environnementale, le bien-être social et la prospérité économique de la région métropolitaine d'Edmonton.

Avant 2007, l'AIE est devenu un premier adepte de la conception efficace et, depuis l'expansion de l'aérogare en 1999, prêche par l'exemple en la matière.

Si l'on jette un regard en arrière sur notre parcours vers la durabilité au cours des 13 dernières années, nous voyons évoluer nos progrès dans cinq phases clés :

Phase 1 – Initiation (2007-2008)
Cette phase a été marquée par des efforts initiaux visant à faire comprendre à l'interne la durabilité en prenant des engagements et en atteignant des jalons clés. Pendant ce temps, nous avons porté une attention particulière à la planification de notre gestion environnementale. Nous avons également mis à jour notre politique sur les investissements communautaires afin de continuer d'accroître notre soutien aux besoins sociaux de la région métropolitaine d'Edmonton.

Phase 2 – Déploiement (2009-2010)
Au cours de la phase de déploiement, nous avons cerné certaines priorités au niveau de la durabilité, comme l'expérience passager et l'investissement dans les expositions d'artistes locaux et autochtones affichées dans l'aérogare. Pour accroître la transparence de nos efforts de durabilité, nous avons incorporé dans notre rapport annuel une section consacrée à la durabilité et avons commencé à communiquer la démarche axée sur le triple résultat pour refléter nos activités.

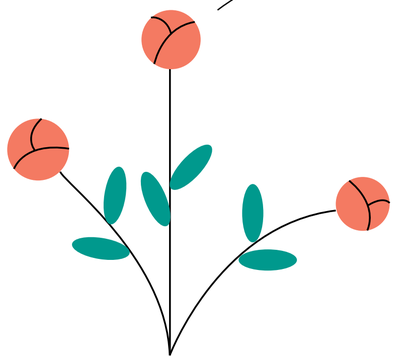
Phase 3 – Aménagement (2011-2013)
L'AIE a exploré et à mis à l'essai des façons intégrées d'aborder les aspects de la durabilité. En particulier, le projet d'expansion d'envergure de l'aérogare et la construction de la nouvelle tour centrale en 2012 ont été réalisés conformément aux normes LEED Or. Il s'agissait d'un engagement important de la part du conseil d'administration et de l'administration.

Phase 4 – Intégration (2014-2017)
L'engagement continu de la part de l'AIE a ouvert la porte à la mise en œuvre de la quatrième phase de son parcours vers la durabilité. Forts des bases qui ont été jetées et des valeurs harmonisées, nous avons fait d'importants pas en avant. Nous avons travaillé à enchâsser la durabilité dans tous les processus de prise de décisions, à savoir :

- Mise en œuvre d'un tableau de bord opérationnel avec objectifs de durabilité propres à l'aéroport
- Intensification de la gestion des risques pour la prise de décisions relatives aux projets
- Élaboration du Programme de durabilité de l'entreprise
- Collaboration à la mise au point du Rapport annuel sur la durabilité
- Mise à niveau du bassin d'eaux pluviales touché par le glycol afin de satisfaire aux nouveaux critères de qualité des effluents adoptés par le ministère de l'Environnement de l'Alberta
- Signature de la Déclaration sur la durabilité de l'aéroport
- Adhésion au programme Airport Carbon Accreditation
- Création d'un nouveau rôle d'étudiant axé sur la durabilité

Phase 5 – Expansion (2018 et après)
Grâce à notre intégration réussie de la durabilité dans les processus et activités opérationnels, les initiatives suivantes ont été achevées ou sont en cours d'exécution :

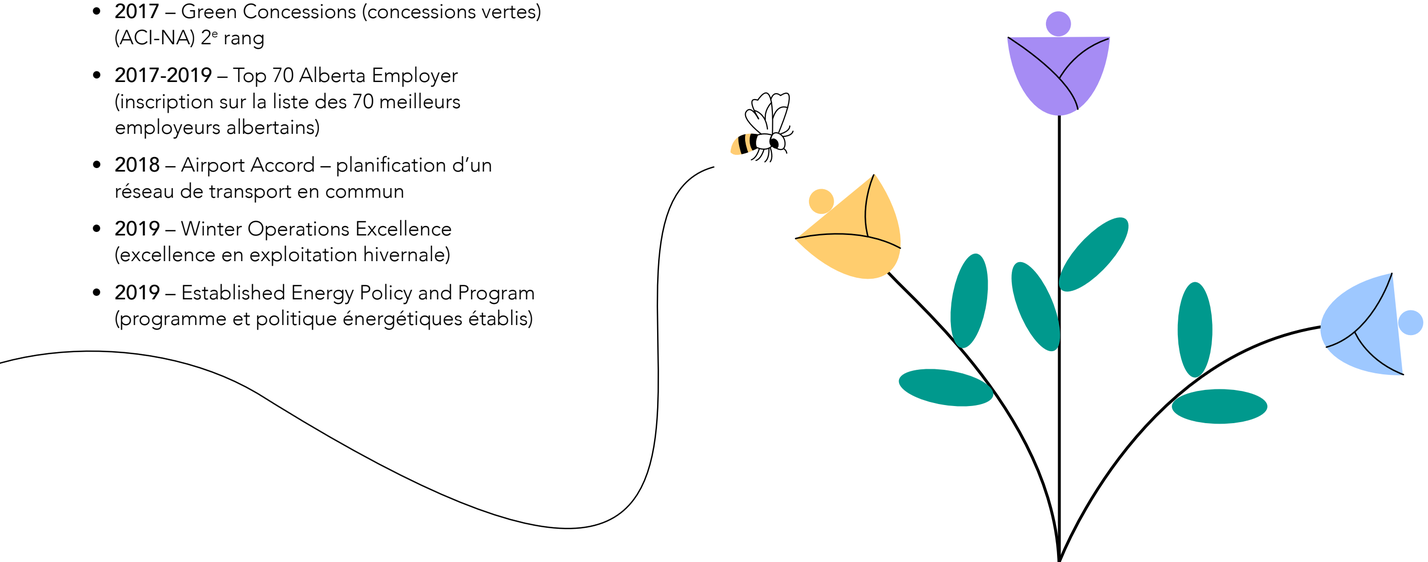
- **Plan directeur 2020-2045** – Prévisions sur la durabilité/les changements climatiques au cœur de la conception des infrastructures et la production d'énergies durables sur place
- **Plan stratégique 2020-2024** – L'innovation et l'expansion englobe le rendement et la réduction des déchets
- **Programme de gestion de l'énergie** (achevé en 2019) – Émissions de carbone et développement et mise en œuvre d'énergies
- Approbation de la centrale de cogénération (2019)
- **Planification des ressources humaines** – Formation des employés sur la diversité et le respect en milieu de travail
- Mobilisation des employés et satisfaction des passagers comme des concepts entremêlés
- **Mobilisation des Autochtones** – Élaboration d'une stratégie axée sur la sensibilisation et la participation
- **Diversité et inclusion** – Élaboration et mise en œuvre d'une stratégie à long terme visant à créer un aéroport accueillant pour toutes et tous



Nos principales réalisations de 2016 à 2021

Au cours des cinq dernières années, nous avons été auteurs de nombreuses réalisations harmonisée à notre façon d'aborder la durabilité qui se base sur le triple résultat. En dépit des contretemps dus à la COVID-19, nous sommes prêts à poursuivre des améliorations et à connaître la réussite à l'avenir dans le domaine de la durabilité. Parmi les principales réalisations, citons les suivantes :

- **2016** – Norme LEED Or, immeuble de l'aérogare (premier au Canada), et Norme LEED Or, tour centrale
- **2016** – BOMA BEST Silver (certification Argent – meilleures pratiques), immeuble de l'aérogare
- Reconnu par les Corporate Knights comme entreprise Future 40 **(2016, 2017, 2018)**
- **2016** – Signataire de la Déclaration sur la durabilité de l'aéroport
- **2017** – Airport Carbon Accreditation (ACA) niveau 1
- **2017** – Green Concessions (concessions vertes) (ACI-NA) 2e rang
- **2017-2019** – Top 70 Alberta Employer (inscription sur la liste des 70 meilleurs employeurs albertains)
- **2018** – Airport Accord – planification d'un réseau de transport en commun
- **2019** – Winter Operations Excellence (excellence en exploitation hivernale)
- **2019** – Established Energy Policy and Program (programme et politique énergétiques établis)
- **2019** – Maintenance Building team of the year (équipe-bâtiment d'entretien de l'année)
- **2014-2020** – Des milliards de dollars en rendement économique à l'échelle communautaire
- **2018** – L'AIE devient le premier aéroport canadien à utiliser des drones au cours de ses activités
- **2019** – Nommé par la Fondation Rêves d'enfants du Nord de l'Alberta pour un prix de santé basé sur une commandite réussie
- **2019** – Certification communautaire IATA CEIV Pharma
- **2020** – ACI – Programme d'accréditation en matière d'hygiène aéroportuaire pour souligner la grande rigueur de notre intervention face à la COVID-19
- **2020** – Prix Airport Experience pour « l'aéroport offrant la meilleure expérience globale »
- **2020** – Installation d'une centrale de cogénération



Certaines des principales évolutions en 2020

Harmonisation

Tandis que nous poursuivons notre engagement axé sur la durabilité, nous prenons des décisions qui tiennent compte des intérêts de notre communauté, nous répondons aux priorités des compagnies aériennes et nous prenons en considération les besoins de nos employés et de nos passagers. Cet engagement continu est important, en particulier face aux difficultés que pose la pandémie de COVID-19. La durabilité a pris de l'envergure pour nos gouvernements fédéral et régionaux et nos partenaires d'affaires. Étant donné les percées dans notre programme de gestion énergétique et nos grands succès au cours des 20 dernières années, en 2020 nous sommes restés résolus à aller de l'avant pour jouer un rôle de leader au sein de notre communauté. Certaines des principales activités de l'AIE en ce qui a trait à la durabilité s'articulent autour de la mise en œuvre de ses activités d'innovation, de son programme de gestion énergétique, de sa nouvelle stratégie sur la diversité et l'inclusion et l'importante croissance du campus de durabilité de la Cité de l'aéroport.

Essai de Swirltex

À l'AIE, nous préconisons une vision Innovation Expansion qui reconnaît l'importance de mettre à l'essai des nouveaux systèmes et inventions à l'appui de la croissance à long terme de notre établissement. En 2020, nous avons collaboré avec Swirltex, entreprise albertaine, à la mise à l'essai d'une nouvelle technologie à membrane filtrante au niveau du bassin d'eaux pluviales principal de l'AIE. Swirltex propose un système modulaire mobile et une technologie de filtration portative hautement efficace qui produit un modèle d'écoulement distinctif de l'eau à l'intérieur de la membrane tubulaire. Les matières solides en suspension, l'huile et d'autres contaminants sont détournées de la surface de la membrane, ce qui réduit ainsi l'encrassement. Cela permet à davantage d'eau salubre de filtrer à travers les pores de la membrane, donnant ainsi lieu à de l'eau propre de qualité uniforme. L'objectif a été d'utiliser la technologie de Swirltex pour aider à accroître la capacité de stockage de l'eau du réseau aéroportuaire de drainage pluvial. L'unité de Swirltex était compatible avec notre décision de baisser la demande chimique en oxygène dans notre installation de stockage d'eaux pluviales.

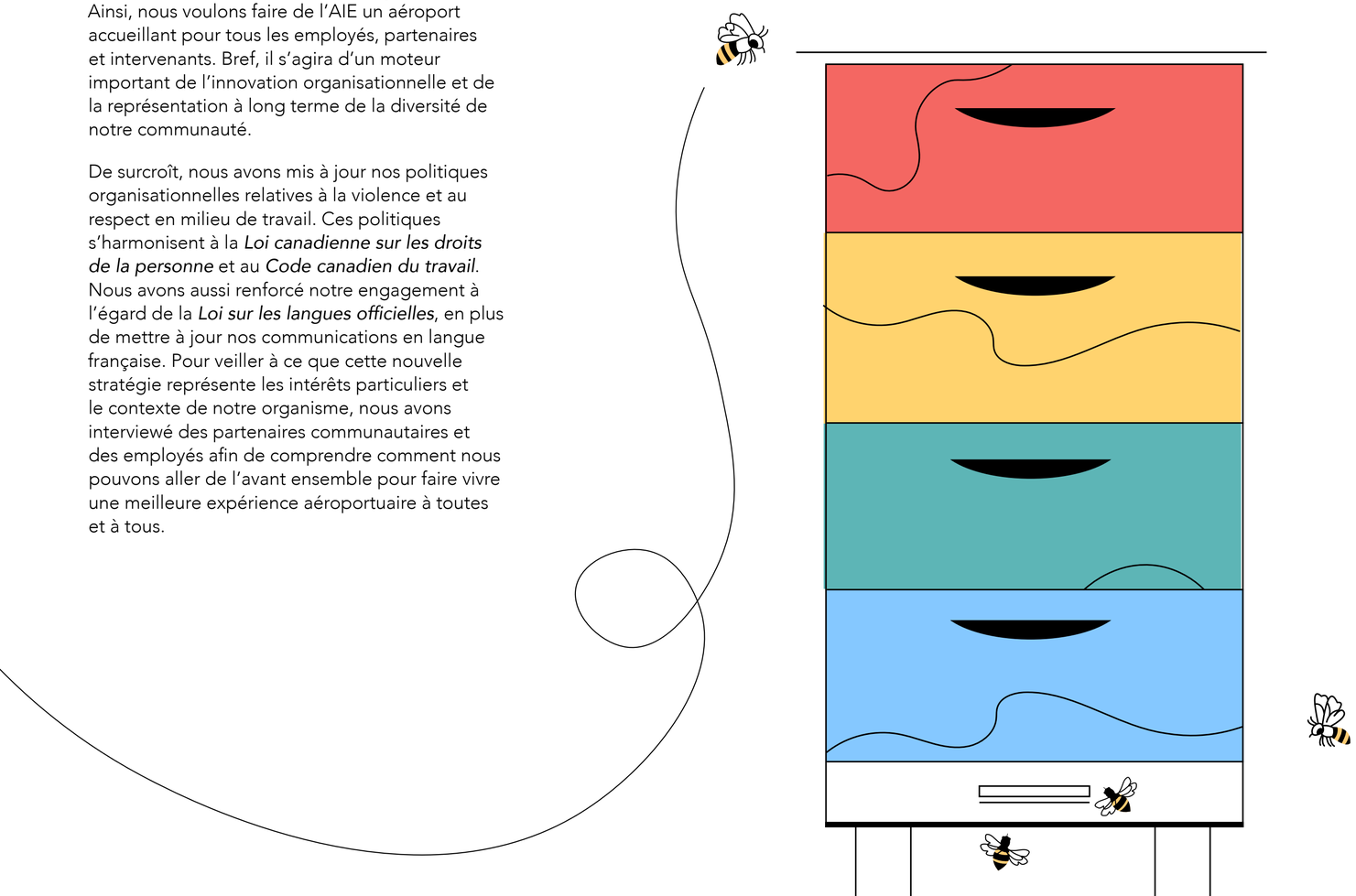
En 2020, une quantité totale de 363 507 000 litres d'eaux pluviales ont été soumises à un traitement conformément aux normes de qualité de l'eau de la *Environmental Protection and Enhancement Act* (EPEA) (Loi sur la protection et la valorisation de l'environnement) et retournées dans la crique Whitemud.

Programme de gestion énergétique

- Nous avons entamé la mise en œuvre de notre Programme de gestion énergétique en 2019. En 2020, le programme s'est poursuivi, mais à un rythme ralenti en raison des facteurs imposés par la pandémie.
- Centrale de cogénération – Une centrale de production combinée de chaleur et d'électricité de 4,5 mégawatts a été installée dans notre bâtiment central des services publics en 2020. Ce projet permettra d'alimenter en chaleur et en électricité l'immeuble de l'aérogare, en plus de réduire d'environ 20 % l'empreinte carbone de portée 1 et 2 de l'AIE. Ce projet a bénéficié d'une subvention de 1,8 million de dollars accordée par Energy Efficiency Alberta (en collaboration avec le gouvernement de l'Alberta).

Diversité et inclusion
Nous poursuivons activement nos efforts pour favoriser une culture de bienveillance et de cohésion en milieu de travail. Tandis que nous investissons depuis des années dans l'initiative Diversité et Inclusion (DetI), nous avons mis sur pied un groupe de travail DetI dans le cadre de nos activités qui ont vu le jour en 2020, suivi de la création d'une nouvelle stratégie de DetI. Ainsi, nous voulons faire de l'AIE un aéroport accueillant pour tous les employés, partenaires et intervenants. Bref, il s'agira d'un moteur important de l'innovation organisationnelle et de la représentation à long terme de la diversité de notre communauté.

De surcroît, nous avons mis à jour nos politiques organisationnelles relatives à la violence et au respect en milieu de travail. Ces politiques s'harmonisent à la *Loi canadienne sur les droits de la personne* et au *Code canadien du travail*. Nous avons aussi renforcé notre engagement à l'égard de la *Loi sur les langues officielles*, en plus de mettre à jour nos communications en langue française. Pour veiller à ce que cette nouvelle stratégie représente les intérêts particuliers et le contexte de notre organisme, nous avons interviewé des partenaires communautaires et des employés afin de comprendre comment nous pouvons aller de l'avant ensemble pour faire vivre une meilleure expérience aéroportuaire à toutes et à tous.



Cité de l'aéroport
À mesure que la Cité de l'aéroport poursuit sa croissance, nous nous réjouissons des nouveaux collaborateurs de la durabilité qui travaillent sur notre propriété. Voici certaines des évolutions fascinantes existantes en matière de durabilité au campus de durabilité de la Cité de l'aéroport en 2020 :

- On a achevé la construction de la serre de semis Wild+Pine, qui cultive différents arbres à l'appui de la planification du projet de mise en valeur des terres de l'Alberta et de l'objectif que s'est fixé le gouvernement de planter deux milliards d'arbres.
- On a conclu une nouvelle entente avec Plant Plus, en vertu de laquelle l'entreprise fabriquera des produits réutilisables et compostables comme alternative aux gobelets, aux ustensiles et à d'autres articles en plastique. Plant Plus a recours à la technologie de polymère de fibres végétales.
- Collaboration entre partenaires à l'AIE – Aero Mag a utilisé 3 480 222 litres de liquide dégivrant pour dégivrer les aéronefs au cours de la saison hivernale 2019-2020. Un volume de 1 600 902 litres, soit 46 % de la quantité totale, a été récupéré et envoyé à Calgary en vue de son recyclage.
- Alpin Sun a annoncé l'aménagement d'un parc solaire couvrant une superficie de 627 acres situé sur les terrains sud-ouest de l'AIE. Alpin Sun affirme que le parc produira annuellement 200 000 mégawatts-heures d'électricité, ce qui fera de lui le plus important parc solaire aéroportuaire du monde.
- Aménagement de plantations de chanvre sur les terrains sud-ouest. Le chanvre propose un éventail d'applications au niveau des vêtements, des aliments, de la litière pour animaux et des produits de remplacement des matières plastiques. Un autre aspect qui fait du chanvre une culture unique est sa forte capacité d'emprisonner le carbone dans le sol.
- Alberta Motor Transport Association (AMTA), partenaire à l'AIE, a obtenu un financement fédéral pour son centre d'essai de camion fonctionnant à l'hydrogène.
- Absolute Combustion a mis au point des réchauffeurs d'aéronef à rendement énergétique accru.

Engagements pour 2021
Tandis que l'AIE tente de relever les défis que pose une pandémie mondiale et de s'en remettre finalement, nous savons que notre détermination à demeurer fidèles à nos valeurs et à nos partenariats solides au niveau national et international nous permettra de nous montrer résilients pendant des années à venir. Nous continuerons de protéger l'aviation, un atout important de l'économie moderne. Nous continuons de prendre des engagements en vue de la prochaine année :

- Mise en œuvre de notre stratégie Diversité et Inclusion, qui consiste notamment à offrir une formation de sensibilisation et à améliorer la communication
- Réintroduction d'un rucher sur nos terrains sud-ouest
- Engagement continu envers le programme Airport Carbon Accreditation
- Optimisation du système de cogénération
- Soutien continu au projet de parc solaire d'Alpin Sun (environnement, réglementaire, etc.)

VOICI NOTRE RÉCIT.

De l'aire de trafic à la tour centrale, l'équipe de l'Aéroport international d'Edmonton (AIE) a uni ses forces comme jamais auparavant, et ce, pour sa clientèle et les communautés qu'elle sert. Nous en remercions tous les membres. Voici quelques récits de cette année sans précédent dans l'histoire de l'AIE.

Brian Krebs / ATS

En quoi consiste votre travail à l'AIE?

Je suis responsable de la sécurité et de la formation en matière de sécurité à ATS (Airport Terminal Services) depuis décembre 2019. Avant d'occuper ce poste, je travaillais dehors sur l'aire de trafic avec ATS, et ce, depuis septembre 2011. J'étais un des « gars en dossard orange avec les bâtons ».

Comment la pandémie a-t-elle perturbé vos tâches quotidiennes?

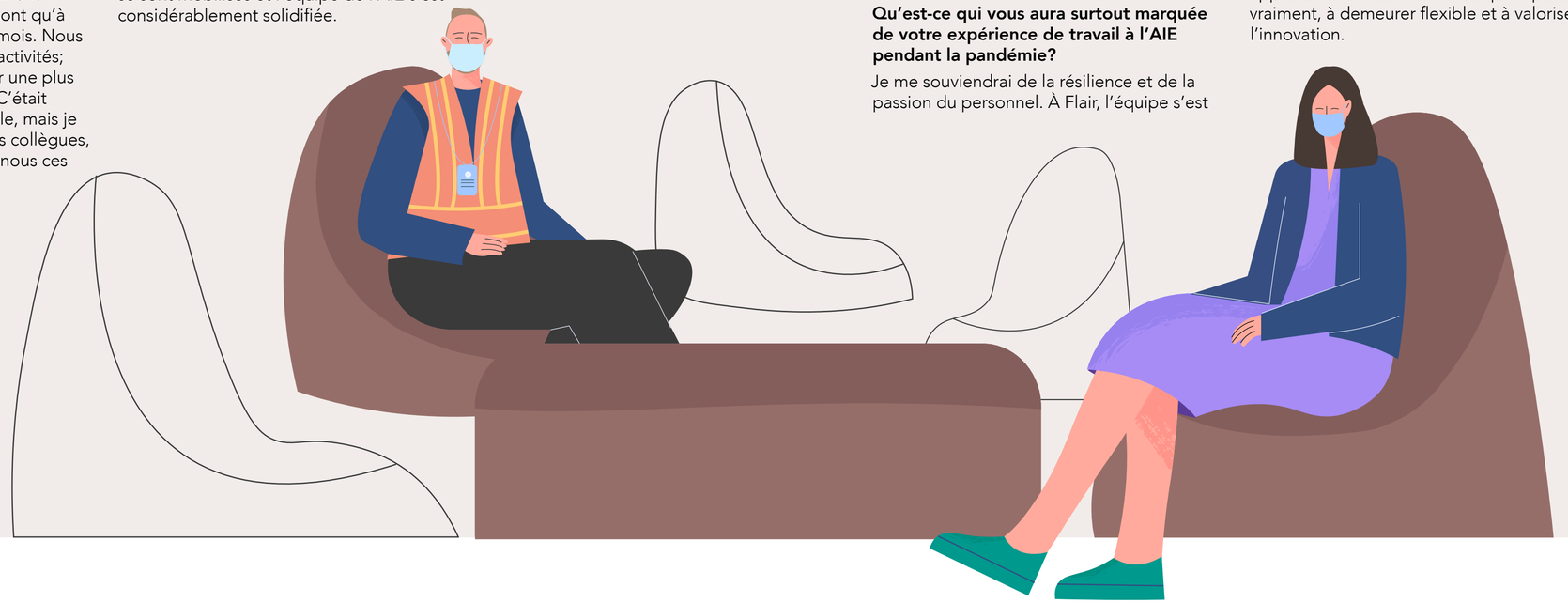
Je pense que chaque secteur de l'industrie aéronautique pourrait répondre différemment à cette question. Pour nous, la réduction des effectifs a atteint des niveaux effrayants. De plus de 190 employés au 1er mars 2020, il n'en restait que 27 un an plus tard. Nous avons perdu des superviseurs, des responsables de piste, des coordinateurs de l'exploitation, des formateurs de piste, des chefs d'équipe et des agents de piste chevronnés. Nous avons été durement touchés. Nos vols quotidiens ne sont qu'à 20 % de ce qu'ils étaient il y a 12 mois. Nous avons dû nous adapter dans nos activités; chaque poste à ATS a dû assumer une plus grande part des responsabilités. C'était vraiment une réinitialisation difficile, mais je suis très reconnaissant envers mes collègues, et ceux et celles qui ont été avec nous ces 12 derniers mois.

Qu'est-ce qui vous aura surtout marqué de votre expérience de travail à l'AIE pendant la pandémie?

Le sentiment d'inquiétude qui venait avec le silence. Je me souviens d'être assis dehors en juin 2020 et de ne pas avoir entendu le moindre son d'aéronef pendant plusieurs heures. C'était marquant de voir une telle installation, qui accueillait préalablement des milliers de personnes tous les jours, subir une brusque interruption et rentrer dans sa coquille comme dans une vie antérieure. Puis se déplacer dans les installations et voir la poussière s'accumuler ou les bureaux abandonnés par des personnes qui croyaient être de retour en deux semaines. Les tâches encore écrites sur les tableaux blancs. Je pense que c'est ce qui m'aura marqué le plus, ce silence. Cela étant dit, je me rappellerai aussi de l'esprit de camaraderie engendré par la pandémie lors de nos activités. Tous les membres du personnel se sont mobilisés et l'équipe de l'AIE s'est considérablement solidifiée.

Qu'avez-vous spécialement appris ou réalisé au cours de l'année 2020?

J'ai réalisé que nous devons nous sentir humbles et reconnaissants pour ce que nous avons, du poste que nous occupons et des occasions qui s'offrent à nous. J'ai remercié plus de 100 personnes pour leurs services, et je me souviens avoir dit à chacune d'elles « on se revoit dans quelques semaines ». Je me considère plus que privilégié d'avoir été retenu avec l'équipe d'ATS au cours de la pandémie et cela m'a fait réaliser la chance incroyable que j'avais ici. J'ai aussi appris le pouvoir du travail d'équipe et j'en ai constaté les résultats moi-même. Quand je pense à ce que l'équipe d'ATS a accompli, à ce que l'AIE a fait pendant les 12 derniers mois et où nous sommes aujourd'hui, je trouve ça vraiment remarquable. Collectivement, en tant qu'exploitation aéroportuaire, nous avons toutes et tous intensifié nos efforts et travaillé ensemble.



Sarah Riches / Flair Airlines

En quoi consiste votre travail à l'AIE?

Je suis vice-présidente, expérience client et marketing pour Flair Airlines.

Comment la pandémie a-t-elle perturbé vos tâches quotidiennes?

La pandémie a touché nos pratiques commerciales à tous les égards. En tant qu'entreprise qui mise sur la sécurité, nous nous sommes rapidement ralliés aux professionnels en matière de santé afin de veiller à ce que nos pratiques nous permettent d'offrir une expérience en toute sécurité pour notre clientèle et notre personnel, et il était essentiel que nous le leur communiquions efficacement. Gérer l'expérience client pendant la pandémie a impliqué une revue complète du parcours de la clientèle d'un point de vue unique. J'ai choisi d'investir du temps pour inspirer le changement et apporter des améliorations à chaque étape.

Qu'est-ce qui vous aura surtout marquée de votre expérience de travail à l'AIE pendant la pandémie?

Je me souviendrai de la résilience et de la passion du personnel. À Flair, l'équipe s'est mobilisée, de façon virtuelle et en première ligne, pour entraîner le changement dans notre entreprise et notre industrie. Nous nous associons à l'idée de libérer des vies canadiennes au moyen de transport abordable. Cela éveille une passion en nous et nous motive à travailler. Chacune et chacun s'est investi et sacrifié pour que les Canadiennes et Canadiens puissent voyager à des tarifs raisonnables quand ce sera de nouveau sécuritaire. Je n'oublierai jamais les moments où nous avons été solidaires (en dépit d'être séparés) afin de remplir notre mission.

Qu'avez-vous spécialement appris ou réalisé au cours de l'année 2020?

En 2020, j'ai appris la valeur de la créativité et à trouver des occasions en temps de crise. Surmonter l'adversité et la pénurie a engendré un changement matériel dans ma façon de voir les affaires et la direction. J'ai appris à me concentrer sur ce qui importait vraiment, à demeurer flexible et à valoriser l'innovation.

Teresa Gibson / Swissport

En quoi consiste votre travail à l'AIE?

Je suis directrice de l'exploitation à Swissport. Swissport est le plus important fournisseur mondial de manutention du fret et de services d'escales de l'industrie aéronautique. L'entreprise offre des services au nom de centaines d'entreprises clientes et gère des millions de passagers et de vols tous les ans.

Comment la pandémie a-t-elle perturbé vos tâches quotidiennes?

Mon poste a changé du jour au lendemain. J'étais d'abord responsable d'aéronefs transportant surtout des passagers, puis de vols de fret ou nolisés, pour ensuite servir les besoins de la clientèle. J'ai dû m'adapter très rapidement. Apprendre ce nouveau modèle de gestion a représenté tout un défi.

Qu'est-ce qui vous aura surtout marquée de votre expérience de travail à l'AIE pendant la pandémie?

La façon dont la communauté de l'AIE s'est mobilisée en temps de crise pour satisfaire à l'approvisionnement en équipement de protection individuelle et fournitures médicales nécessaires à la lutte contre la COVID-19. Je suis fière de faire partie de cette chaine logistique en ce moment historique.

Qu'avez-vous spécialement appris ou réalisé au cours de l'année 2020?

Pour le travail : s'adapter apprendre à réorganiser les nouvelles demandes d'avions-cargos de dernière minute, comparativement aux vols de passagers précédents transportant du fret qui sont prévus d'avance. Accommoder travailler à un rythme effréné pour rencontrer les échéances. Une diminution de l'activité aéronautique a entraîné la réduction de l'équipe de travail. Réussir fixer des objectifs, atteindre les cibles requises et travailler selon des délais serrés.

Du point de vue personnel : 2020 a été pour moi l'année la plus révélatrice de ma vie. La COVID-19 a changé ma façon de vivre à toute allure et m'a forcée à ralentir. Ce monde nouveau a ouvert la possibilité de me créer un espace pour moi, pour ma famille et de trouver la sérénité. J'ai réalisé qu'il était acceptable de ralentir et surtout de vivre et d'apprécier le moment présent.

Peter Agnew / Edmonton Airports

En quoi consiste votre travail à l'AIE?

Je suis directeur de l'entretien des installations et de la gestion des actifs. Dans mes fonctions, je suis responsable de l'exploitation et de l'entretien de l'aérogare, de l'infrastructure des bâtiments, du réseau de services publics ainsi que des stratégies de durée de vie des actifs.

Comment la pandémie a-t-elle perturbé vos tâches quotidiennes?

Avant la pandémie, en tant qu'entreprise et équipe, notre principal intérêt concernait les plans de croissance. Cette planification permettait de s'assurer que l'entreprise est en mesure de gérer une capacité accrue et une hausse de passagers à l'aide de différentes plateformes technologiques, de remplacements de la durée de vie des actifs et d'initiatives d'amélioration des installations. La pandémie a, en quelque sorte, renversé notre stratégie. Du jour au lendemain, notre intérêt a dû se porter prioritairement sur la planification à court terme pour gérer les effets de la pandémie. Mon groupe et moi-même avons porté attention à :

- mettre en œuvre des processus et de nouveaux horaires de travail pour l'équipe dans l'effort de fournir un environnement de travail sécuritaire pour le personnel sur place ainsi qu'entretenir et opérer les divers systèmes essentiels au bon fonctionnement de l'aéroport.
- mettre hors service, de façon sécuritaire, divers systèmes et zones de l'aérogare qui ne servaient plus en raison du déclin dramatique de passagers.
- renégocier les contrats d'entretien et de service pour aider à faire baisser les frais d'exploitation et ainsi soutenir les restrictions financières.
- optimiser le programme d'entretien préventif pour continuer de maintenir tous les systèmes et actifs essentiels.
- assurer une communication continue entre tous les membres de l'équipe. La communication a toujours été centrale et primordiale. En tant que groupe dirigeant, nous comprenons pleinement et ressentons l'anxiété et l'inquiétude parmi nos équipes. Offrir un environnement qui favorise la communication continue était réellement important.

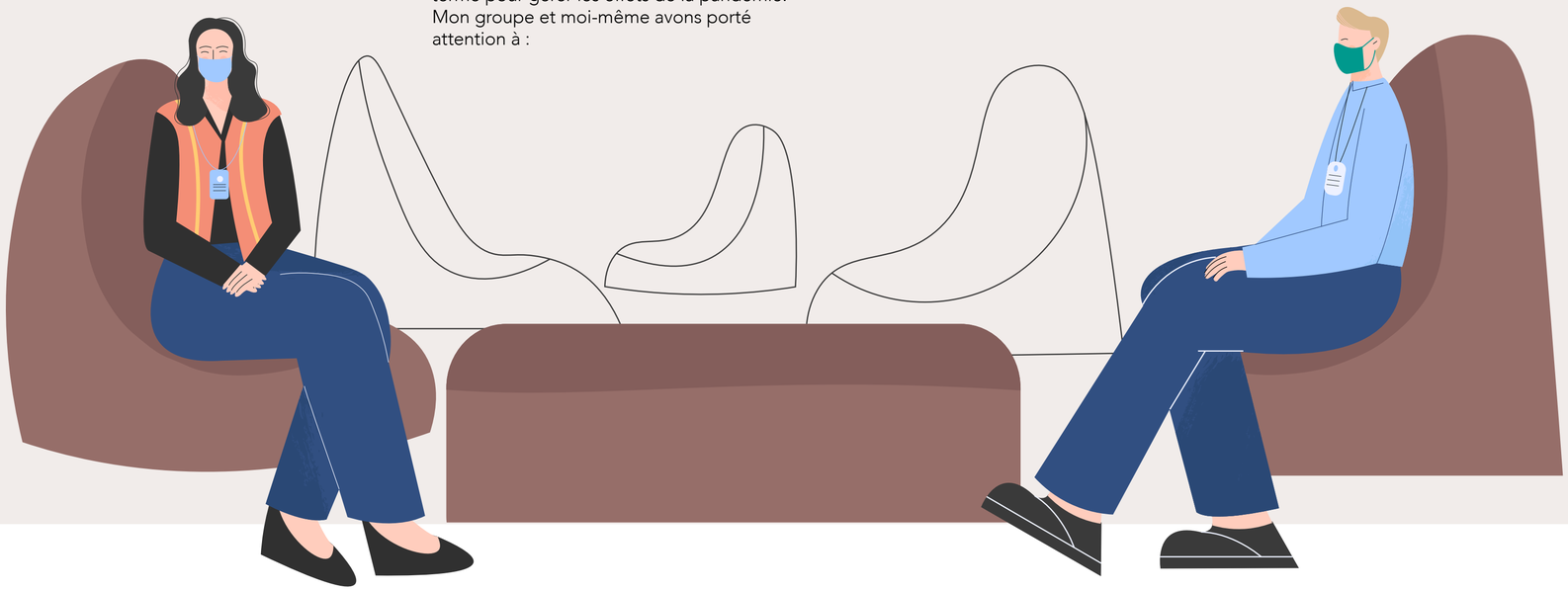
Qu'est-ce qui vous aura surtout marqué de votre expérience de travail à l'AIE pendant la pandémie?

Le négatif : Marcher dans les zones réglementées au printemps et à l'été 2020 et ressentir un étrange malaise en raison du vide. C'était un changement tellement dramatique comparativement au moment où j'ai commencé à travailler pour l'Aéroport international d'Edmonton en janvier 2018.

Le positif : L'excellente camaraderie et la solidarité. Les responsables de services et leur personnel étaient prêts à tout pour aider et soutenir mon équipe et moi-même durant ces temps difficiles.

Qu'avez-vous spécialement appris ou réalisé au cours de l'année 2020?

L'importance de l'esprit critique et de la prise de décisions déterminantes. J'ai participé à des réunions vers la fin janvier pour discuter de l'éventualité où la situation à Wuhan deviendrait mondiale et planifier en conséquence, sans pour autant, à ce moment, pleinement saisir la gravité de l'impact que cela aurait sur notre entreprise et notre communauté. Mais dès que cela parut évident, toute l'équipe de l'AIE s'est mise à gérer cette situation très instable. Il fallait donc prendre beaucoup de décisions cruciales dans de courts délais et à l'aide de peu de données. Ces décisions ont été prises en collaboration avec les autres services de l'AIE, en faisant toujours preuve de grande entraide et de compréhension que nous vivions des moments sans précédent.



Cale Inglis / ECG Ventures

En quoi consiste votre travail à l'AIE?

Je suis directeur associé à ECG Ventures Ltd. qui fait l'exploitation de comptoirs de vente d'aliments et de boissons et de restaurants à l'intérieur de l'aérogare, dont le Belgian Beer Café.

Comment la pandémie a-t-elle perturbé vos tâches quotidiennes?

Elle a radicalement changé la façon dont nous menons nos activités d'entreprise et nos interactions avec les passagers qui se déplacent dans l'aéroport. Nous sommes fiers d'aborder une philosophie très personnelle avec notre clientèle, mais nous avons dû adapter notre modèle de service pour la sécurité de la clientèle et du personnel.

Qu'est-ce qui vous aura surtout marqué de votre expérience de travail à l'AIE pendant la pandémie?

Je me souviendrai surtout des nouvelles relations et de l'esprit communautaire qui se sont épanouis à l'AIE pendant la pandémie. Les équipes de conciergerie, de gardes de sécurité, du personnel de piste ainsi que la Gendarmerie royale du Canada, les agents de lignes aériennes, le personnel aux comptoirs de vente, les équipes d'exploitation de l'AIE et bien d'autres – parler à ces personnes tous les jours, s'échanger des encouragements et se rassembler collectivement, voilà ce que je garderai affectueusement en souvenir.

Qu'avez-vous spécialement appris ou réalisé au cours de l'année 2020?

Cela nous a rappelé l'importance d'une culture d'entreprise solide et d'une équipe dévouée, autant lors de circonstances favorables que pour surmonter les situations difficiles. Une autre leçon de taille concerne la capacité à faire preuve d'adaptabilité et de créativité.

Mélanie Tremblay / ACSTA

En quoi consiste votre travail à l'AIE?

Je suis agente de contrôle pré-embarquement. Je suis responsable du contrôle des passagers, des non-passagers et de leurs bagages à l'aide de divers équipements. J'interagis avec les passagers. Je travaille avec Garda et je représente l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA). Je dois connaître la réglementation aérienne, assurer d'abord la sécurité lors d'un contrôle de passager efficace et offrir du service à la clientèle.

Comment la pandémie a-t-elle perturbé vos tâches quotidiennes?

Je ne m'attendais pas à être touchée de la sorte, émotionnellement. Qu'il y ait ou non une pandémie, nous avons tous et toutes un travail à effectuer.Nous avions et avons encore des procédures en place et des modifications de procédure qui continueront de changer et il faut s'y adapter. Je suis un plus « obsessive-compulsive » sur le plan sanitaire qu'avant. Je suis aussi plus consciente de ma bulle et de mon espace personnel. Mais ce qui m'attristait en arrivant ou en partant du travail tous les jours, c'était la vue du désert dans le stationnement pour employés ou aux comptoirs d'enregistrement de compagnies aériennes. Cela m'a touchée et je ne suis pas encore habituée à ces images.

Qu'est-ce qui vous aura surtout marquée de votre expérience de travail à l'AIE pendant la pandémie?

Le SILENCE à l'aéroport et la chance que nous avions de ne pas travailler de la maison. Nous avons pu entretenir des relations en personne, ce qui était bien en temps de pandémie.

Qu'avez-vous spécialement appris ou réalisé au cours de l'année 2020?

J'ai appris à arrêter de planifier, à vivre ma vie au jour le jour, à me détacher de la négativité des médias sociaux et à retourner à la source comme faire pousser mes propres légumes et explorer d'autres options.



Jason Visser / DHL Express Canada

En quoi consiste votre travail à l'AIE?

En août 2020, j'ai commencé à travailler pour DHL Express Canada comme directeur de l'exploitation à l'AIE.

Comment la pandémie a-t-elle perturbé vos tâches quotidiennes?

En fait, j'avais perdu mon emploi en raison de la pandémie et je n'ai pas travaillé pendant un certain temps avant de rejoindre l'équipe de DHL Express. La COVID-19 a eu des répercussions personnelles et professionnelles sur nous toutes et tous. Elle a complètement changé notre façon de travailler quotidiennement en raison de tous les protocoles de sécurité que nous avons mis en place à notre installation. Par exemple, nos employés ne peuvent entrer dans l'installation qu'après avoir fait vérifier leur température. Nous nous sommes aussi assurés d'avoir suffisamment de gants et de désinfectant pour les mains et de respecter un éloignement physique minimum entre chaque personne. Nous n'avons pas eu la moindre transmission sur place en raison des mesures de sécurité de premier ordre que nous avons adoptées, ce qui est réellement remarquable.

Qu'est-ce qui vous aura surtout marqué de votre expérience de travail à l'AIE pendant la pandémie?

Des épreuves se présentent à nous tous les jours, mais toute la communauté de l'AIE a fait face au défi avec une classe et une grâce dignes de mention. Ces restrictions pourraient vous laisser croire que nous travaillons en silos, mais ce n'est certes pas le cas ici. Je me suis senti accueilli comme chez moi dans cette équipe dont les liens sont tissés serrés, et j'en serai toujours reconnaissant.

Qu'avez-vous spécialement appris ou réalisé au cours de l'année 2020?

En 2020, j'ai sans doute surtout réalisé la portée de DHL Express sur les personnes autour du monde. Ce poste me permet vraiment de constater que notre manutention quotidienne ne profite pas seulement à la croissance de l'entreprise, mais elle contribue à l'économie mondiale. L'augmentation de nos effectifs nous permet de soutenir de plus en plus de Canadiennes et de Canadiens qui contribuent directement à l'essor de notre économie locale.
Notre rôle est très important parce qu'il sert de liaison, non seulement entre les personnes et leurs proches, mais aussi à l'approvisionnement dont elles ont besoin pour vivre de façon saine et sécuritaire.
Cette responsabilité est pour moi un privilège qui a donné un sens à ma vie.
DHL est à la hauteur des valeurs écrites sur nos murs « Connecting People. Improving Lives. » (Relier les gens. Améliorer leur vie).

LA PANDÉMIE A ÉTÉ DÉVASTATRICE POUR NOTRE INDUSTRIE, MAIS NOUS AVONS TENU BON.

2020



Composition du conseil d'administration

Le conseil d'administration de l'organisme Edmonton Airports se compose d'au plus quinze (15) administrateurs. La Ville d'Edmonton nomme six (6) administrateurs, le gouvernement du Canada nomme deux (2) administrateurs, tandis que le Comté de Leduc, la Ville de Leduc, le Comté de Parkland, le Comté de Strathcona et le Comté de Sturgeon nomment chacun un (1) administrateur. Le conseil d'administration peut nommer deux (2) administrateurs non désignés afin de combler les lacunes en matière de compétences, d'expérience ou d'antécédents et a pourvu ces deux postes dans le but de conserver un ensemble de compétences au sein du conseil d'administration. Pour le moment, les compétences, l'expérience et les antécédents souhaités sont représentés au sein du conseil d'administration.

Gouvernance du conseil d'administration

Le conseil d'administration assure la responsabilité de la gérance, de l'orientation stratégique et de la surveillance des activités et des affaires d'Edmonton Airports. En s'acquittant de ces responsabilités, le conseil d'administration veille au maintien et à l'amélioration continue de niveaux élevés de gouvernance.

Au nombre de ses fonctions de gouvernance clés, le conseil d'administration adopte un code d'éthique et surveille la conformité à ce dernier, examine le plan stratégique, le plan d'affaires annuel et le rapport sur la durabilité d'Edmonton Airports, planifie la relève du chef de la direction et s'assure que la haute direction a déterminé les principaux risques de l'entreprise et a mis en œuvre des systèmes appropriés pour gérer ces risques.

Avec le départ à la retraite de Mary Cameron (gouvernement fédéral) le 31 décembre 2020, on a lancé au troisième trimestre de 2020 le processus de sélection d'une administratrice ou d'un administrateur remplaçant au moyen du processus mis en place par le gouvernement du Canada en 2016 pour toutes les occasions de nomination et de renouvellement de mandat au sein d'un représentant du gouvernement fédéral à un conseil d'administration. Au 31 décembre 2020, le poste n'avait toujours pas été pourvu et il demeurera vacant en 2021 jusqu'à ce que le gouvernement du Canada confirme la nomination de l'administratrice ou de l'administrateur qui le représentera au sein du conseil d'administration.



Joan Hertz | Angelina Bakshi | Christopher Burrows | Howard Eng | Mona Hale



Murray Hales | Tim Hofstra | Doug Horner | Darrell Jones



Sandra Marocco | Steven McClelland | Carman McNary | Dave Mowat | Jay Ramotar

CHANGEMENTS AU SEIN DU CONSEIL D'ADMINISTRATION EN 2020

- Carman McNary (Ville d'Edmonton) a été nommé de nouveau pour siéger au conseil d'administration à compter du 1er janvier 2020.
- Joan Hertz (Ville d'Edmonton) a été nommée de nouveau pour siéger au conseil d'administration à compter du 1er janvier 2020.
- Mona Hale (Ville d'Edmonton) a été nommée de nouveau pour siéger au conseil d'administration à compter du 1er janvier 2020.
- Howard Eng (administrateur non désigné) a été nommé pour siéger au conseil d'administration à compter du 15 avril 2020*.
- Naseem Bashir (Ville d'Edmonton) a pris sa retraite du conseil d'administration à compter du 31 décembre 2020**.
- Dale Klein (Comté de Sturgeon) a pris sa retraite du conseil d'administration à compter du 31 décembre 2020**.
- Mary Cameron (gouvernement du Canada) a pris sa retraite du conseil d'administration à compter du 31 décembre 2020**.
- Tim Hofstra (Comté de Leduc) a été nommé de nouveau pour siéger au conseil d'administration à compter du 1er janvier 2021.
- Angelina Bakshi (Ville d'Edmonton) a été nommée pour siéger au conseil d'administration à compter du 1er janvier 2021.
- Sandra Marocco (Comté de Sturgeon) a été nommée pour siéger au conseil d'administration à compter du 1er janvier 2021.

* Nommé pour siéger comme administrateur non désigné afin d'acquérir des compétences de direction en matière d'autorité aéroportuaire au sein du conseil d'administration.

** Ont pris leur retraite après avoir siégé pendant le nombre de mandats maximal permis pour une administratrice ou un administrateur.

MANDAT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

1.1 Principes de gouvernance et lignes directrices

Le conseil d'administration assumera ses responsabilités globales de gérance en qualité de conseil de gouvernance plutôt que de conseil de gestion, et tiendra compte :

(a) de toutes les obligations statutaires applicables d'Edmonton Airports, y compris :

i. gérer et exploiter les aéroports dont il est responsable en toute sécurité et avec efficacité et

ii. veiller au développement économique et communautaire en favorisant et en encourageant l'amélioration des lignes aériennes et des services de transport ainsi que l'expansion de l'industrie de l'aviation

au profit du public et des régions dans lesquelles sont situés les aéroports.

(b) des principes directeurs de la vision de la noble cause, de la mission et des valeurs fondamentales d'Edmonton Airports.

(c) de la responsabilité à l'égard des parties prenantes et de la communauté par des processus transparents appropriés, des pratiques de divulgation et une communication efficace, y compris des mécanismes de rétroaction.

(d) des pratiques exemplaires des aéroports nationaux et internationaux.

(e) des lignes directrices en matière de gouvernance d'entreprises recommandées par les Autorités canadiennes en valeurs mobilières, la Coalition canadienne pour une bonne gouvernance et l'Institut des administrateurs de sociétés.

1.2 Rôle de gérance du conseil d'administration

Le conseil d'administration est responsable de la gérance, de l'orientation stratégique et de la surveillance des activités et des affaires d'Edmonton Airports, ce qui implique :

(a) de s'assurer que la haute direction d'Edmonton Airports crée une culture qui repose sur les valeurs fondamentales approuvées par le conseil d'administration et définies dans le plan stratégique et la met en pratique dans tout l'organisme.

(b) d'adopter un code d'éthique et de veiller à la conformité au code d'éthique approuvé par le conseil d'administration ainsi que de s'assurer que la haute direction d'Edmonton Airports crée et met en pratiques une culture d'entreprise éthique.

(c) de suivre un processus de planification stratégique qui tient compte, entre autres choses, des possibilités et des risques, de la surveillance financière et de la durabilité de l'entreprise, par l'adoption et la surveillance du plan stratégique et du plan d'affaires annuel.

(d) de s'assurer que la haute direction détermine les principaux risques de l'entreprise et met en place des systèmes appropriés pour gérer ces risques.

(e) de s'assurer que la haute direction a des plans de prévoyance et des plans d'urgence en place pour le remplacement des membres de la haute direction et des titulaires des postes opérationnels essentiels, et que des plans de relève sont en place pour les gestionnaires.

(f) de s'assurer que la haute direction a adopté une politique de communication pour les parties prenantes et la collectivité, et qu'une telle politique prévoit des mesures efficaces pour recevoir de la rétroaction des parties prenantes et de la collectivité.

(g) de s'assurer que la haute direction veille aux contrôles internes et à la gestion des systèmes d'information.

1.3 Responsabilités du conseil d'administration

Seul le conseil d'administration :

(a) nommera ou révoquera les administrateurs non désignés.

(b) nommera ou révoquera les dirigeants.

(c) nommera ou révoquera le vérificateur.

(d) approuvera les responsabilités et la rémunération des administrateurs, de la présidence du conseil d'administration et des membres des comités du conseil d'administration.

(e) examinera les programmes environnementaux ainsi que les programmes portant sur la santé et la sécurité établis par la haute direction, y compris les normes, les couvertures d'assurance et la conformité aux règlements.

(f) autorisera l'émission de titres.

(g) autorisera la collecte de fonds par Edmonton Airports.

(h) approuvera l'accord d'aides financières, directement ou indirectement, au moyen de prêts, de garanties et d'autres instruments.

(i) approuvera les états financiers vérifiés annuels.

(j) approuvera les buts et objectifs et évaluera le rendement de l'entreprise.

(k) sélectionnera, évaluera et établira la rémunération de la présidence et chef de la direction.

(l) planifiera la relève de la présidence et chef de la direction.

(m) approuvera les questions faisant l'objet de résolutions extraordinaires, y compris :

  (i) la modification des statuts.

  (ii) la vente, la location ou l'échange de la totalité ou presque de l'actif d'Edmonton Airports.

  (iii) la nomination d'un administrateur en tant qu'administrateur ou dirigeant d'une entreprise affiliée.

  (iv) la nomination d'un administrateur de filiale en tant qu'administrateur ou dirigeant d'une entreprise affiliée.

  (v) les demandes du conseil d'administration à l'examinateur nommé en vertu de l'article 29 de la *Regional Airports Authorities Act*.

  (vi) la modification, le remplacement ou l'abrogation des règlements administratifs.

  (vii) la conclusion des ententes de gestion et d'exploitation d'un aéroport qui n'a pas été géré et exploité auparavant par Edmonton Airports.

  (viii) la participation aux entreprises affiliées.

  (ix) tout changement important au plan directeur de l'aéroport.

1.4 Autorisations du conseil d'administration

Le conseil d'administration autorise :

(a) le comité de vérification à approuver les états financiers trimestriels non vérifiés et les plans annuels de vérification interne et externe.

(b) la présidence et chef de la direction à gérer tous les aspects d'Edmonton Airports, conformément à tous les plans approuvés par le conseil d'administration, ce qui comprend le droit de la présidence et chef de la direction de déléguer des pouvoirs à d'autres employés.

(c) la présidence du conseil d'administration à nommer des comités spéciaux qui agiront sur les questions entre les réunions du conseil d'administration.

(d) le comité de gouvernance et des ressources humaines à déterminer, lorsqu'il s'agit de questions portant sur les divulgations effectuées conformément aux règles sur les conflits d'intérêts, si l'intérêt divulgué n'entre pas en conflit de façon substantielle ou préjudiciable avec les intérêts d'Edmonton Airports ou ne donne pas lieu à l'apparence d'un conflit d'intérêts, ou encore n'oriente pas les actions ou les processus de gestion.

1.5 Efficacité du conseil d'administration

Le conseil d'administration, avec l'appui des comités du conseil d'administration :

(a) se réunira au moins quatre fois par année.

(b) examinera des rapports de gestion appropriés et opportuns.

(c) nommera un comité de vérification et un comité de gouvernance et des ressources humaines avec des mandats approuvés par le conseil d'administration.

(d) nommera un comité spécial doté d'un mandat approuvé par le conseil d'administration pour les projets d'investissement qui pourraient avoir une incidence significative sur le crédit ou la réputation d'Edmonton Airports, comme le déterminera le conseil d'administration.

(e) procédera régulièrement à des évaluations du conseil d'administration, des comités du conseil d'administration, de la présidence du conseil d'administration, de la présidence des comités du conseil d'administration et des administrateurs.

(f) révisera annuellement le mandat et le plan de travail du conseil d'administration, les mandats et plans de travail des comités du conseil d'administration, les attributions d'un administrateur, la confirmation, l'attestation et la déclaration des administrateurs ainsi que les descriptions de poste de la présidence du conseil d'administration, de la présidence des comités du conseil d'administration, de la présidence et chef de la direction, du/de la secrétaire d'entreprise et du/de la secrétaire du conseil d'administration pour assurer une délimitation claire des responsabilités et des attentes.

(g) établira un programme exhaustif de perfectionnement des administrateurs qui portera sur la sélection, l'orientation et la formation continue des administrateurs.

(h) examinera la taille et la composition du conseil d'administration et participera à la dotation des postes vacants au sein du conseil d'administration

(i) engagera directement les conseillers au besoin.

(j) se réunira « à huis clos » avec la présidence et chef de la direction à chaque réunion et en tant que conseil d'administration au début et à la fin de chaque réunion pour assurer son indépendance par rapport à la haute direction.

(k) exigera des administrateurs la signature annuelle du formulaire de confirmation, d'attestation et de déclaration de l'administrateur.

DIVULGATION CONCERNANT LES PRATIQUES EN MATIÈRE DE GOUVERNANCE

Voici la divulgation d'Edmonton Airports concernant les pratiques en matière de gouvernance.

Composition du conseil d'administration

Indépendance des administrateurs	Tous les administrateurs d'Edmonton Airports sont indépendants.
Indépendance de la présidence du conseil d'administration	La présidence du conseil d'administration est un administrateur indépendant. Le rôle et les responsabilités de la présidence du conseil d'administration sont décrits dans la description de tâche de la présidence du conseil d'administration.

Présences – Rencontres de 2020 du conseil d'administration et des comités

Registre des présences de chacun des administrateurs pour l'année 2020

	Conseil d'administration	Comité de vérification	Comité de gouvernance et des ressources humaines
Naseem Bashir	4/4	4/4*	3/3
Christopher Burrows	4/4	4/4	
Mary Cameron	4/4		3/3
Howard Eng**	3/3	2/2***	1/1*
Mona Hale	4/4	2/2***	
Murray Hales	4/4	4/4	
Joan Hertz	4/4	3/4	
Tim Hofstra	4/4		3/3
Doug Horner	4/4	1/1***	3/3
Darrell Jones	4/4	4/4	
Dale Klein	4/4	4/4	
Steven McClelland	4/4	1/1***	3/3
Carman McNary	4/4	3/4	1/1*
Dave Mowat	4/4	4/4	
Jay Ramotar	4/4	1/1***	3/3

* Non-membre – a assisté comme présidence du conseil d'administration
** Nommé comme administrateur non désigné au sein du conseil d'administration à compter du 15 avril 2020 (après la rencontre du T1 du conseil d'administration)
*** Non-membre – a assisté à la demande du comité

Indépendance des administrateurs

Rencontres à huis clos	Les séances à huis clos ont lieu au début et à la fin de chacune des rencontres du conseil d'administration et des comités, conformément au mandat du conseil d'administration et des comités.

Mandat du conseil d'administration

Mandat du conseil d'administration	Le conseil d'administration dispose d'un mandat écrit qui détermine son rôle et ses responsabilités. Le texte du mandat du conseil d'administration est présenté ici.

Description de postes

Description de postes	Le conseil d'administration dispose de descriptions de poste pour la présidence du conseil d'administration, la présidence du comité de gouvernance et des ressources humaines (« comité de gouvernance »), la présidence du comité de vérification, la présidence et chef de la direction, le/la secrétaire d'entreprise (responsable de la gouvernance) et le/la secrétaire du conseil d'administration.

Orientation et formation continue

Orientation des nouveaux administrateurs	Le programme de perfectionnement des administrateurs établit un programme d'orientation pour les nouveaux administrateurs, conçu pour présenter de façon exhaustive Edmonton Airports et les politiques et pratiques de gouvernance du conseil d'administration. Le programme comprend notamment des séances d'orientation avec la présidence du conseil d'administration et la présidence du comité de gouvernance (au besoin), le/la secrétaire d'entreprise (responsable de la gouvernance), la présidence et chef de la direction et la haute direction ainsi que la participation à une réunion de chacun des comités du conseil d'administration au cours de la première année de l'administrateur à son poste ainsi que la visite des installations exploitées par Edmonton Airports.
Formation continue des nouveaux administrateurs	La politique de perfectionnement des administrateurs prévoit un financement pour le perfectionnement des administrateurs. Le programme de perfectionnement des administrateurs établit un programme de formation continue visant à élargir la connaissance de l'industrie de l'aviation, de la politique du gouvernement, des risques de l'industrie, de la concurrence et de la gouvernance.

Code d'éthique et de conduite

Code d'éthique et de conduite écrit	Le conseil d'administration a adopté un code d'éthique écrit applicable aux administrateurs, aux dirigeants, à la haute direction et aux employés d'Edmonton Airports. Le conseil d'administration assure la conformité des administrateurs en exigeant qu'ils signent chaque année le formulaire de confirmation, d'attestation et de déclaration de l'administrateur.
Règles en matière de conflit d'intérêt	Les règles sur le conflit d'intérêts qui font partie du code d'éthique exigent le remplissage (annuel) d'un formulaire sur les renseignements personnels et la divulgation de tous les intérêts, activités, investissements, affiliations et nominations actuels ou passés des administrateurs, des dirigeants, des membres de la haute direction et des employés qui pourraient entrer en conflit de façon substantielle et préjudiciable avec les intérêts d'Edmonton Airports ou tout intérêt qui aurait pu raisonnablement être perçu comme donnant lieu à une apparence de conflit d'intérêts. Le conseil d'administration met en œuvre des processus appropriés visant à gérer les intérêts divulgués, notamment en demandant aux administrateurs qui ont un intérêt substantiel dans une transaction de s'abstenir de participer aux discussions et de voter au sujet des questions relatives à ces transactions.

Nomination des administrateurs

Nomination et désignation des administrateurs	Le processus de sélection des administrateurs, qui est une composante du programme de perfectionnement des administrateurs, prévoit un processus stratégique, discipliné et transparent afin de doter le conseil d'administration des compétences nécessaires et d'y apporter de la diversité. Le processus consiste en : 1. une analyse des lacunes en matière de diversité, de qualifications et de compétences réalisée par le comité de gouvernance afin de déterminer des lacunes anticipées en matière de diversité, de qualifications et de compétences au sein du conseil d'administration, y compris l'évaluation de la nécessité de nommer un administrateur non désigné pour s'assurer de l'absence de lacunes. 2. la communication des critères de sélection à l'organisme qui soumet une nomination pour examen et dans le cas des occasions de nomination du gouvernement du Canada, les critères appropriés pour insertion dans la publication de l'annonce. Le cas échéant, le conseil d'administration invite l'organisme qui soumet les nominations à faire appel à des cabinets de recrutement afin de l'aider à trouver des candidats. 3. des réunions avec la présidence du comité de gouvernance et la présidence du conseil d'administration, et le cas échéant, avec d'autres membres du comité de gouvernance et avec le/la candidat/e pour lui faire part des qualifications et des compétences requises, des attentes en matière de temps et de l'application des règles sur le conflit d'intérêts. Des réunions avec la présidence du conseil d'administration et d'autres administrateurs sont organisées en vue de faire la connaissance du/de la candidat/e. 4. une réunion avec la présidence du conseil d'administration et les représentants de Transport Canada et le ministre des Transports dans le cadre d'un comité d'évaluation dont le rôle est de passer en revue les candidatures, et ce, pour les occasions de nomination du gouvernement du Canada, à partir de 2017, en plus du point 3 ci-dessus. 5. la communication aux organismes qui soumettent les nominations de l'adéquation des candidats interviewés.
Comité de nomination	Le mandat du comité de gouvernance comprend la responsabilité de passer en revue la taille et la composition du conseil d'administration et de pourvoir les postes vacants au sein du conseil d'administration.
Responsabilités, pouvoirs et fonctionnement du comité de nomination	Le plan de travail annuel du comité de gouvernance comprend l'examen des compétences des administrateurs et l'identification des lacunes, l'examen de la taille et de la composition du conseil d'administration (y compris la diversité), et la formulation de recommandations aux candidats pour les postes au conseil d'administration.

Rémunération

Responsabilités, pouvoirs et fonctionnement en matière de rémunération	Le mandat du comité de gouvernance comprend la responsabilité de revoir et de recommander à l'approbation du conseil d'administration le processus d'évaluation et la rémunération du chef de la direction, la philosophie en matière de rémunération d'Edmonton Airports, la philosophie en matière de rémunération des administrateurs et la politique de rémunération des administrateurs.

Autres comités du conseil d'administration

Autres comités permanents du conseil d'administration	Les comités permanents du conseil d'administration sont le comité de vérification et le comité de gouvernance. Le conseil d'administration a la capacité de nommer des comités spéciaux avec des mandats approuvés par le conseil d'administration au besoin.

Évaluations du conseil d'administration

Évaluations du conseil d'administration, des comités du conseil d'administration et des administrateurs distincts	Des évaluations du conseil d'administration, des comités du conseil d'administration et des administrateurs (auto-évaluations et évaluations par les pairs) ont lieu régulièrement. Il est possible de recueillir et de compiler l'information relative à l'évaluation au moyen de questionnaires ou d'entrevues ou encore d'une combinaison des deux techniques et à l'aide de conseillers externes. Le comité de gouvernance et la présidence du conseil d'administration passent en revue les résultats de toutes les évaluations. Le comité de gouvernance est responsable de recommander et de surveiller les améliorations sur la base des résultats de l'évaluation.

RAPPORT STRATÉGIQUE

NOTRE PERFORMANCE EN 2020

En vue d'appuyer la réalisation de nos objectifs stratégiques quinquennaux, nous établissons des cibles pour l'organisme ainsi que les unités fonctionnelles stratégiques (UFS). Nous examinons tous les mois et tous les trimestres notre rendement par rapport à ces cibles en fonction des données disponibles. Avant la pandémie de COVID-19, 13 cibles d'entreprise avaient été approuvées en vertu du plan d'affaires annuel 2020 qui mettait l'accent sur l'expansion de l'innovation. Cela reflétait les priorités et la performance de l'organisme en ce qui concerne la viabilité financière, l'expérience des passagers, la responsabilité communautaire et sociale, les activités d'exploitation aéroportuaire ainsi que la mobilisation et la sécurité des employés. L'établissement de cibles dans ces différentes catégories nous permet de suivre de façon holistique le rendement de l'organisme. Le rapport de gestion contenu dans le présent rapport passe en revue notre performance financière (page 36). La section du rapport stratégique de cette page met l'accent sur les résultats liés au rendement de 2020 pour nos cibles non financières.

Le rapport annuel 2020 illustre le fait que cette année a été l'une des plus difficiles de l'histoire de l'aviation. Grâce à la collaboration et à la résilience de nos employés, nous avons continué à travailler en vue d'atteindre les cibles que nous nous étions fixées pour l'année. L'AIE demeure engagé envers la croissance et l'innovation technologique à long terme, qui protège notre activité principale et nous prépare à notre expansion future.

Améliorer l'expérience des passagers

Le nombre total de passagers à la fin de 2020 était de 2,63 millions. Grâce à l'amélioration de nos processus de contrôle de sécurité des passagers, nous sommes en mesure de suivre le nombre de passagers embarqués toutes les heures, ce qui a été important durant la période volatile que nous avons connue en 2020. En raison de la COVID-19, le nombre total de passagers a été inférieur aux prévisions. À l'échelle mondiale, la demande pour toute l'année 2020 ou les passagers-kilomètres payants (PKP) ont chuté de plus de 65,9 % par rapport à 2019. Les nouveaux règlements fédéraux canadiens sur les voyages, la propagation accrue des variants de la COVID-19 et la lenteur du déploiement de la vaccination ont mené à un quatrième trimestre plus lent que prévu pour les marchés nationaux et internationaux. Nous continuerons de suivre les directives fédérales et provinciales et de collaborer avec nos partenaires gouvernementaux et les lignes aériennes afin de soutenir le retour des voyages aériens en toute sécurité. Nous continuons d'établir des relations positives avec les compagnies aériennes nationales et transporteurs aériens à très faible coût. Malgré la réduction importante du service international, nous entretenons des relations positives avec les lignes aériennes internationales qui sont nos partenaires.

En réponse à la diminution du volume de passagers, nous avons pris des mesures de restriction budgétaire qui ont entraîné la suspension du programme de la qualité des services aéroportuaires au deuxième trimestre de 2020. Plusieurs aéroports ont arrêté temporairement la distribution de questionnaires pour avoir le temps nécessaire pour réévaluer les besoins des passagers et l'approche en matière de services aux passagers avec l'éloignement physique obligatoire. Au premier trimestre de 2020, le résultat du programme était de 4,36/5,00. Ce programme reprendra en 2021. Le questionnaire comporte de nouvelles questions spécifiques à la pandémie et des outils tels que des stylets pour iPad. De l'équipement de protection individuelle (ÉPI) et des lingettes hygiéniques pour les enquêteurs permettront de renforcer la sécurité du processus.

Amélioration de l'impact social, environnemental et économique

En raison de la COVID-19, l'empreinte de notre aérogare a été réduite à la suite de la diminution du nombre de passagers. Cela a entraîné la réduction de la consommation d'énergie et des émissions associées de l'aérogare. À la fin du mois de décembre 2020, les émissions de carbone de portée 1 et 2 étaient de 42 823 tonnes de CO2 éq. (CO2 éq. est l'abréviation d'équivalent en dioxyde de carbone. Il s'agit de l'unité standard de la comptabilisation du carbone et elle est utilisée pour représenter tous les gaz à effet de serre dans une unité comparable). Tout au long de la pandémie de COVID-19, nous avons tenu notre engagement envers notre programme de gestion à long terme de l'énergie et des émissions de carbone et nous sommes déterminés à continuer de réduire nos émissions de carbone à l'avenir.

Notre impact économique général pour 2020 a été évalué dans une étude au cours du quatrième trimestre de l'année. Nous n'avons pas atteint notre objectif prévu pour 2020 en raison des impacts de la COVID-19. Le nombre d'emplois et les dépenses des entreprises sur place ont diminué en raison de la réduction du nombre de passagers et du changement de comportement des consommateurs à cause du chômage et des mesures de confinement imposées par la pandémie. Grâce à la croissance de notre Cité de l'aéroport et au succès continu de Costco, de Cargo Village, de Century Mile et d'Aurora Cannabis, notre site continue de présenter un avantage substantiel pour la communauté.

Le fret étant un soutien crucial à la réponse à la COVID-19, notre volume de fret pour 2020 a été de 45 915 tonnes. On a observé une croissance significative au cours des deuxième et troisième trimestres en raison du besoin important de marchandises liées à la pandémie. Tout au long de l'année, le volume de fret est resté élevé en raison de la croissance importante du commerce électronique dans la région métropolitaine d'Edmonton et dans le monde entier.

La participation bénévole des employés au soutien des organismes locaux de charité ne fait plus l'objet d'un suivi dans la fiche de pointage de l'entreprise, comme il fait partie de la politique de l'entreprise. Comme le programme de bénévolat est en cours depuis cinq ans, il est devenu opérationnel dans la planification annuelle des employés.

Amélioration de la productivité des compagnies aériennes

En ce qui concerne les cibles de rotation au sol des aéronefs, nous avons atteint une moyenne de 56,87 minutes pour 2020. Les compagnies aériennes ont ajouté des procédures de nettoyage et mettent actuellement moins l'accent sur la rotation rapide au sol des avions en raison de leurs changements d'horaires. En plus des protocoles de nettoyage supplémentaires, les compagnies aériennes ont immobilisé au sol une grande partie de leur flotte et les avions ne sont pas utilisés avec la même fréquence.

Nous suivons la performance en ce qui concerne la durée d'attente des bagages, car cela est très important pour nos compagnies aériennes partenaires et pour nos passagers. Le temps écoulé entre l'arrivée de l'avion et le premier bagage était d'environ 14 minutes 5 secondes et le temps écoulé entre l'arrivée de l'avion et le dernier bagage était d'environ 21 minutes 9 secondes. La réduction de l'activité des passagers signifie que nous avons plus d'occasions de procéder à l'entretien préventif des équipements de contrôle des bagages. De plus, les bagagistes arrivent à garder le rythme en raison du nombre réduit de vols entrants et des intervalles plus longs entre les vols.

Améliorer la mobilisation, le rendement et le bien-être des employés

Malgré les difficultés liées à la COVID-19, nos employés sont restés mobilisés. Notre sondage trimestriel sur le pouls des employés a dépassé notre objectif. Dans le sondage du quatrième trimestre, nous avons continué de poser des questions sur le sentiment d'appartenance et la sécurité au site. Nous avons également ajouté de nouvelles questions sur l'inclusion. À mesure que les employés s'adaptent au nouvel environnement de travail flexible et à la réorganisation, nous constatons les signes d'une reconstruction de l'équipe.

Edmonton Airports continue de placer la sûreté et la sécurité avant tout tandis qu'il affronte les défis de la COVID-19. Nous avons été fiers de collaborer avec les employés et nos partenaires pour atteindre les objectifs de sécurité de l'entreprise. Nous avons enregistré un taux de fréquence globale de blessures de 2,7 incidents devant être signalés par 200 000 heures de travail. Ce suivi a été modifié pour refléter les changements dans la main-d'œuvre ainsi que les modifications des activités sur place. L'objectif du certificat de reconnaissance vise à comprendre le succès de nos mesures préventives. Nous avons terminé l'audit de la documentation du certificat de reconnaissance en novembre 2020. Une communication accrue sur la sécurité et de nouvelles politiques ont soutenu notre succès et nous avons obtenu un pointage de 87 %. Tous nos employés comprennent qu'ils font partie de l'équipe de sécurité.

OBJECTIFS STRATÉGIQUES À LONG TERME

En considérant une approche holistique, nous utilisons les catégories finances, clientèle, durabilité, processus et employés dans le but d'organiser et d'établir des cibles de rendement afin de nous assurer d'atteindre les buts nécessaires pour réaliser les cinq objectifs stratégiques indiqués ci-dessus. Dans le tableau de bord de l'entreprise, nous avons sélectionné des cibles qui guident les ressources vers les secteurs de priorité les plus élevés. En tant qu'organisme qui fonctionne au profit de la communauté locale, nous définissons notre succès à long terme par la poursuite des améliorations dans tous ces domaines. Tandis que nous travaillons à affronter les difficultés entraînées par les changements liés à la COVID-19, nous avons collaboré avec nos partenaires commerciaux et gouvernementaux afin de protéger l'aviation et contribuer à la réalisation de la vision de croissance à long terme de notre région. Nous avons modifié nos objectifs stratégiques pour 2020-2024 en tenant compte des impacts de la COVID-19. Nous prévoyons que notre industrie continuera de se rétablir en 2021 et reviendra à des niveaux proches de ceux de 2019 d'ici 2024. En fin de compte, nous restons engagés dans l'innovation et l'expansion à long terme. Pour atteindre nos différents objectifs au cours des prochaines années, nous investirons dans la croissance de nouvelles sources de revenus et dans l'élaboration de logiciels innovants plutôt que dans de nouvelles infrastructures.

Améliorer la durabilité financière

Notre stratégie financière se concentre sur le maintien de la croissance autofinancée à long terme avec des mesures de responsabilité à long terme, le rendement des capitaux engagés et la croissance des revenus. La gestion financière directe crée la stabilité nécessaire pour une planification à long terme réussie. Nous suivons cette évolution en examinant à la fois le revenu total et le rendement du capital utilisé. Nous continuerons d'investir dans de nouvelles infrastructures et d'attirer de nouvelles entreprises dans la collectivité de la Cité de l'aéroport, au profit de la région.

Améliorer l'expérience des passagers

Une expérience-passager exceptionnelle est un facteur essentiel qui permet de différencier l'AIE des autres options de voyage dans la création d'une affinité avec les clients. Les passagers sont au cœur de notre modèle d'affaires, et nous créons les produits et services qui satisfont à leurs besoins et surpassent leurs attentes, tout en les liant aux destinations d'affaires et de loisir de leur choix. Pendant la COVID-19, nous avons constaté que les préférences et les attentes de nos passagers ont changé. Nous devrons continuer à mettre l'accent sur les technologies sans contact, l'amélioration des services de nettoyage et l'éloignement physique. Nous nous attendons à ce que nos passagers soient plus attentifs aux prix, donc nous continuerons de collaborer avec nos transporteurs aériens à très faible coût et de travailler avec tous nos partenaires des lignes aériennes pour comprendre les destinations d'intérêt.

Amélioration de la durabilité sociale, environnementale et économique

Nos objectifs au chapitre de la durabilité reflètent notre engagement à l'égard d'un fonctionnement efficace et responsable en ce qui concerne nos voisins, partenaires, intervenants et notre environnement. Nous continuerons de maintenir notre position de leader en matière de durabilité dans notre communauté. Cela reste crucial alors que nous envisageons la reprise de l'entreprise et de la région après la COVID-19. Le gouvernement fédéral a déterminé que la reprise canadienne devait être écologique et équitable, entre autres engagements. Nous devons gérer de façon responsable nos ressources pour faire avancer la gestion environnementale, le bien-être social et la prospérité économique de la région. Nos objectifs entourant la stimulation de la croissance économique et la réduction des émissions de carbone représentent des domaines d'intérêt clés. Nous veillerons à développer les compétences liées aux pratiques exemplaires en matière de durabilité, à accroître la transparence dans l'établissement des rapports et la surveillance, à mobiliser les intervenants pour nous assurer que les opérations reflètent leurs besoins et à développer des initiatives qui tiennent compte des lignes aériennes et des intérêts régionaux. De plus, nous continuerons de nous efforcer d'accroître l'impact économique de notre communauté, d'augmenter le tonnage des cargaisons traitées et d'accélérer notre programme de gestion de l'énergie afin de réduire nos émissions annuelles de carbone.

Amélioration de la productivité des compagnies aériennes

Cet objectif stratégique nous permet d'harmoniser nos intérêts à ceux des lignes aériennes, qui sont des partenaires et des intervenants clés. Les cibles dans cette section visent à rendre plus efficaces et plus efficientes les activités de l'aéroport. Nous nous efforçons d'utiliser les actifs de l'aéroport de façon efficace et de reconnaître que l'aéroport joue un rôle clé en veillant à ce que les lignes aériennes exploitent leurs actifs le plus efficacement possible. Nous visons à utiliser nos actifs et nos analyses pour faciliter les programmes de maintenance préventive afin de coordonner nos ressources et de protéger nos installations à long terme. L'aéroport s'est fixé des objectifs d'amélioration du rendement afin d'ajuster la durée de rotation des avions et d'accélérer la livraison des bagages des passagers. À mesure que nous nous remettons des impacts de la COVID-19, nous comptons mettre à jour nos systèmes de traitement des bagages afin de soutenir l'amélioration continue des délais de livraison des bagages. De plus, notre performance reconnue en matière d'activités hivernales et notre collaboration avec nos compagnies aériennes partenaires nous permettront d'améliorer notre ponctualité tandis que le nombre de passagers augmentera.

Mobilisation, rendement et bien-être des employés

Nous nous sommes engagés à accroître le sentiment d'appartenance des employés en effectuant la transition vers un environnement de travail beaucoup plus cohérent, notamment par l'amélioration de la conception du travail, la clarification des responsabilités, le développement de talents, l'appui du travail à domicile à long terme ainsi que l'amélioration et la modernisation de l'expérience de l'employé. Grâce à notre investissement accru dans les nouvelles technologies, nous serons en mesure d'accroître le nombre d'employés formés à l'utilisation de notre nouveau logiciel pour une expérience de travail transparente et intégrée. Nous visons également à exploiter l'aéroport de la manière la plus sécuritaire possible et de fixer des cibles sécuritaires axées sur la réduction des incidents de sécurité consignables ainsi que sur la sécurité proactive. Avec les nouveaux défis posés par la présence des employés sur place et à distance, les différents horaires de travail et les approches en matière de collaboration, nous souhaitons toujours que les employés placent leur santé et à leur sécurité avant tout. Au cours des prochaines années, nous continuerons de soutenir l'amélioration de la santé et de la sécurité des employés, car c'est encore plus important en raison des défis soulevés par la COVID-19.

RAPPORT DE GESTION



RAPPORT DE GESTION 2020

Avis

Le présent rapport de gestion doit être lu conjointement avec les états financiers et les notes afférentes pour l'exercice s'étant terminé le 31 décembre 2020. Les états financiers ont été préparés conformément à la Partie III – Normes comptables pour les organismes sans but lucratif (NCOSBL) du Manuel de CPA Canada – Comptabilité. Tous les montants présentés dans le présent rapport de gestion sont en dollars canadiens, sauf indications contraires. Lorsque l'on fait référence à Edmonton Airports, on parle en fait d'Edmonton Regional Airports Authority.

Mesures non conformes aux PCGR et mesures PCGR supplémentaires

Certaines mesures du présent rapport de gestion n'ont pas de sens normalisé défini par les principes comptables généralement reconnus (PCGR) et sont donc considérées comme des mesures non conformes aux PCGR. Ces mesures sont fournies pour améliorer la compréhension globale du lecteur de notre rendement financier ou de notre situation financière. Elles sont incluses afin de fournir au lecteur une autre méthode pour évaluer nos résultats d'exploitation d'une manière axée sur le rendement de nos activités courantes et pour fournir une base plus uniforme pour la comparaison entre les périodes. Par conséquent, il est possible qu'elles ne soient pas comparables à des mesures similaires présentées par d'autres entreprises.

Profil de l'entreprise

En 2020, la Edmonton Regional Airports Authority (Edmonton Airports, « EA ») a exploité l'Aéroport international d'Edmonton (« AIE ») et l'aéroport Villeneuve (« VA »).

Notre responsabilité, comme le définit la *Regional Airports Authorities Act* de l'Alberta, consiste à gérer les aéroports de manière sûre, sécuritaire et efficace. De plus, nous avons également pour mandat de motiver le développement économique et communautaire en améliorant le service aérien pour les passagers et le fret et le service de transport ainsi qu'en développant le secteur de l'aviation. En tant qu'entité sans capital-actions et sans but lucratif, les bénéfices nets que nous gagnons sont réinvestis dans les aéroports que nous gérons afin que nous puissions remplir ce mandat.

Événements récents

Certains faits marquants en 2020 ont eu une incidence sur les activités d'exploitation ou sur les résultats financiers d'Edmonton Airports ou pourraient avoir une incidence sur les résultats futurs.

- La pandémie de COVID-19 a eu un impact important sur l'industrie du transport aérien en 2020. Les règlements et restrictions de voyage imposés par le gouvernement ont limité les possibilités de voyage pour les passagers, ce qui a entraîné des réductions importantes du nombre de passagers par rapport à 2019. Avec moins de passagers qui voyagent, les compagnies aériennes ont été contraintes de réduire le nombre de vols. Avec moins de passagers et moins de vols à l'aéroport, les revenus ont connu une baisse significative en 2020 par rapport à 2019. Dans un effort pour atténuer la réduction des revenus, la direction a procédé à des réductions substantielles des dépenses d'exploitation et d'investissement, a fermé l'accès à environ 40 % de nos installations d'aérogare utilisées pour les activités d'exploitation et a réduit le personnel par des départs volontaires et des mises à pied.

- L'incertitude entourant les restrictions de voyage liées à la COVID-19 dans le monde entier limite sérieusement la prévisibilité de la demande de voyage future. L'industrie du transport aérien a estimé que l'activité générée par les passagers et les vols pourrait ne pas revenir aux niveaux prépandémiques au cours des trois à cinq prochaines années. La direction continue de surveiller les répercussions financières de la COVID-19 sur Edmonton Airports et, bien qu'elles soient importantes, Edmonton Airports estime que la pandémie n'aura pas de répercussions importantes sur la viabilité financière à long terme de l'organisme.

- EA a mené à bien une modification de son acte constitutif de fiducie (ACF). D'après cette modification, EA est temporairement libéré de l'obligation de respecter le coefficient du service de la dette brute et le ratio de couverture du service de la dette pour les exercices 2020, 2021 et 2022. De plus, l'exigence de maintien d'un fonds de réserve d'exploitation et d'entretien a été abandonnée pour les années 2021, 2022 et 2023.

- Edmonton Airports maintient une convention de crédit avec Sa Majesté la Reine du chef de l'Alberta (« SMRCA ») (anciennement l'Alberta Capital Finance Authority). Selon les modalités de la convention de crédit, EA doit respecter l'engagement de maintenir un ratio de couverture des intérêts et un flux de trésorerie net. Au cours de l'année, EA a reçu une exemption de SMRCA quant au respect de cet engagement pour la période du 1er avril 2020 au 31 décembre 2021. Après la fin de l'année, cette exemption a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2022.

- Au cours de l'année, EA a conclu avec RBC une convention de crédit modifiée et mise à jour pour une durée de trois ans se terminant le 30 décembre 2023. Cette convention établit une facilité de crédit renouvelable de 100 M$ pour les besoins généraux de l'organisme et les dépenses d'infrastructure.

- EA a acheté une participation minoritaire dans GLC Medical (GLCM) Inc. qui développe actuellement un test de dépistage à base de graphène qui pourra déterminer en moins de une minute si une personne est infectée par la COVID-19. Le test est un test basé sur un antigène qui identifie la présence de la COVID-19 dans la salive.

- Grâce à sa campagne L'AIE est prêt, Edmonton Airports a été accrédité par le Conseil international des aéroports (ACI) dans le cadre de son rigoureux Airport Health Accreditation Programme (programme d'accréditation sanitaire des aéroports). L'accréditation de l'ACI démontre qu'EA a atteint des normes élevées en ce qui concerne sa réaction à la COVID-19 et aux préoccupations en matière de sécurité des passagers. La campagne L'AIE est prêt encourage l'amélioration du nettoyage à l'aéroport ainsi que l'adoption de technologies telles que les cartes d'embarquement sans contact, les systèmes de nettoyage à base de lumière UV ainsi qu'une communication publique étendue et l'éducation des passagers.

- Au cours de l'année, EA est devenu la première et la seule communauté aéroportuaire au Canada certifiée par le Centre d'excellence des valideurs indépendants en logistique pharmaceutique (CEIV Pharma) de l'Association du transport aérien international (IATA) – la norme mondiale la plus élevée pour le transport et la manutention des produits pharmaceutiques, y compris des produits périssables nécessitant un contrôle de température essentiel comme les vaccins, la nourriture et les fleurs. Grâce aux installations et à l'expertise disponibles, l'AIE a été l'un des aéroports les plus fréquentés du pays par les avions de fret transportant de l'équipement médical de protection individuelle pour soutenir la réaction à la pandémie.

Viabilité financière

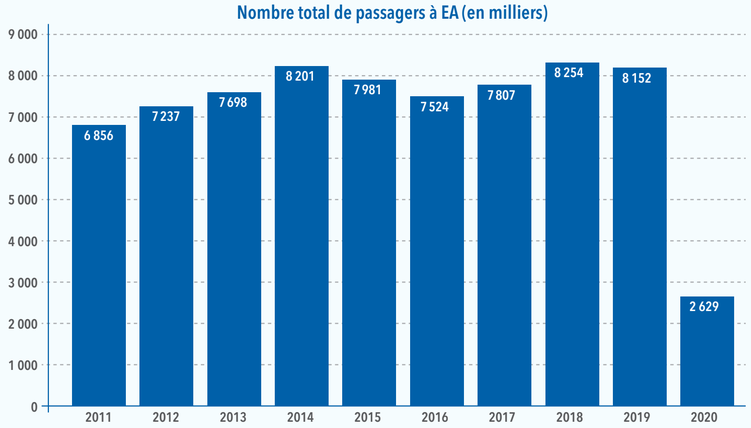
Pour 2020, Edmonton Airports (AE) a utilisé deux mesures financières pour surveiller la viabilité financière de l'organisme. L'organisme fixe des objectifs liés au rendement des capitaux engagés (RCE) et au total des revenus provenant d'autres sources que les FAA. Les résultats de 2020 sont inférieurs à ceux de 2019 en raison de la baisse significative du volume de passagers découlant de l'impact de la pandémie de COVID-19 sur le secteur du transport aérien.

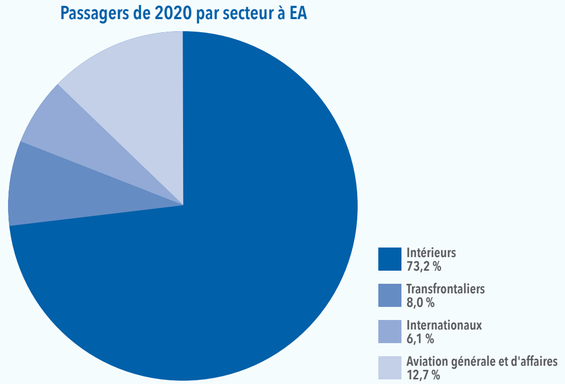
Les tableaux suivants présentent le rendement d'Edmonton Airports en ce qui a trait à ses indicateurs de viabilité financière clés en 2020 :

MESURE	RÉSULTAT AU 31 DÉCEMBRE 2020	RÉSULTAT AU 31 DÉCEMBRE 2019
Rendement des capitaux engagés	2,1 %	12,1 %
Total des revenus provenant de sources autres que les FAA*	73 797 $	133 035 $

**en milliers*

Passagers :

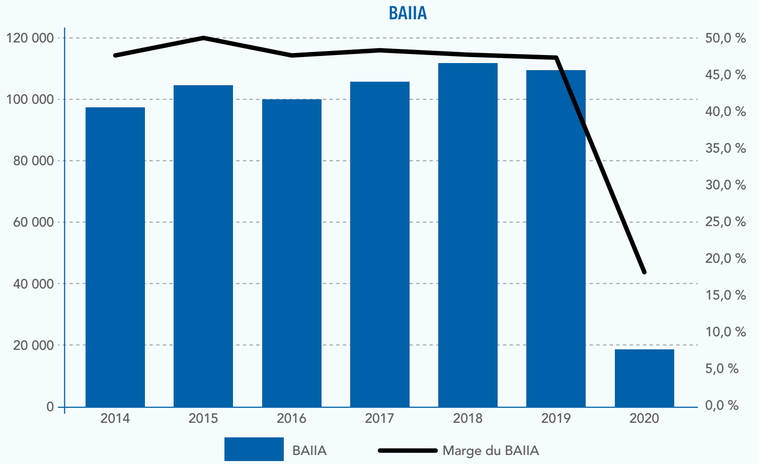




Le nombre de passagers est le principal moteur de la plupart des sources de revenus d'EA. Les frais d'améliorations aéroportuaires, le stationnement, les points de vente des aérogares et plusieurs redevances aéronautiques relatives aux passagers sont directement associés à l'activité passagers. L'apparition de la pandémie mondiale de COVID-19 au premier trimestre 2020 a mené à des restrictions et des avertissements de voyage à l'échelle mondiale, qui ont eu un impact sur tous les secteurs des voyages aéronautiques entre les mois d'avril et de décembre 2020. Le nombre total de passagers a diminué de 67,7 % par rapport à l'année précédente.

Les volumes de passagers pour les deux premiers mois de 2020 étaient cohérents avec les volumes de 2019 et ont représenté 46,9 % du trafic total de passagers pour 2020. La mise en œuvre de règlements et de restrictions concernant les voyages en raison de la COVID-19 en mars et les mises à jour subséquentes tout au long de l'année ont considérablement réduit les volumes de passagers pour le reste de l'année.

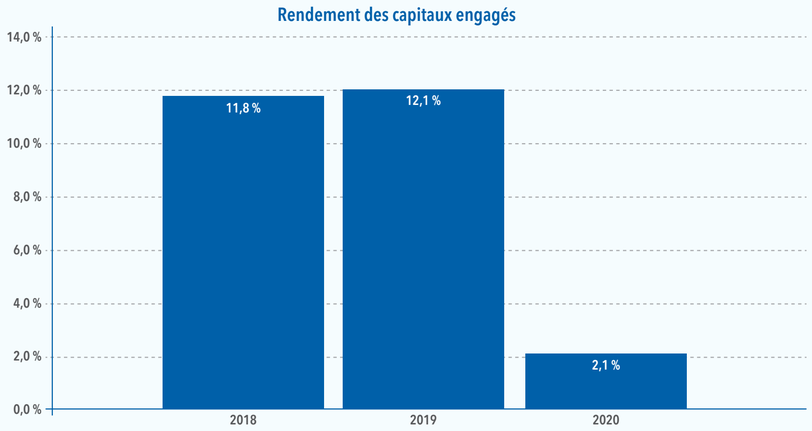
Marge du BAIIA :



La marge du BAIIA, aussi appelée marge d'efficacité, indique le bénéfice d'exploitation que l'organisme réalise pour chaque dollar de revenu généré. Edmonton Airports considère qu'il s'agit d'une mesure de rendement importante, car elle permet de s'assurer que l'organisme gère ses installations de manière rentable et qu'elle génère un flux de trésorerie suffisant pour réaliser ses priorités stratégiques.

Le BAIIA total pour 2020 est de 18,3 M$. La marge générale du BAIIA de 17,7 % est sensiblement inférieure à celle de 2019, en raison de la baisse du nombre de passagers liée à la pandémie de COVID-19. La diminution des revenus a été partiellement atténuée par l'effort continu prudent de la direction pour réduire les dépenses discrétionnaires et faire en sorte que les dépenses moins critiques concordent avec la réduction de l'activité passager constatée au cours de l'année.

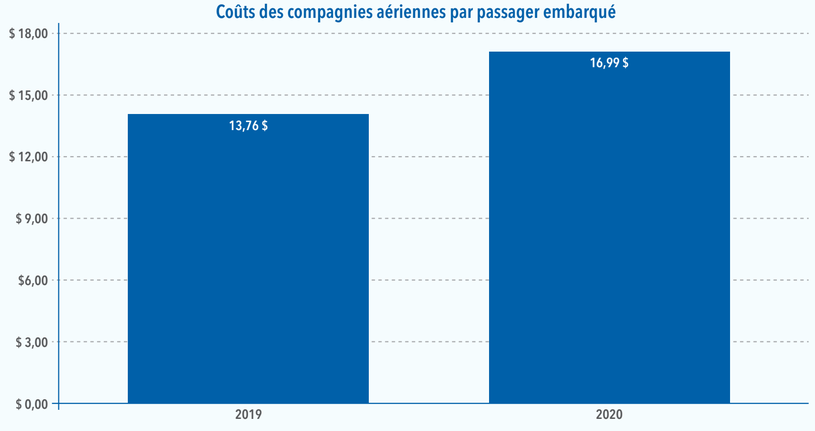
Rendement des capitaux engagés :



Le rendement des capitaux engagés (RCE) est un ratio de rentabilité qui mesure l'efficacité avec laquelle une entreprise peut générer des bénéfices à partir de ses capitaux engagés. Il montre l'efficacité des actifs tout en tenant compte du financement à long terme.

Par rapport à 2019, le RCE est passé de 12,1 % en 2018 à 2,1 % en 2020. Cela s'est traduit par une baisse significative du BAIIA découlant de la forte diminution du nombre de passagers en raison de la pandémie mondiale de COVID-19.

Coûts des compagnies aériennes par passager embarqué :



Les coûts des compagnies aériennes par passager embarqué jouent un rôle essentiel pour inciter la création de nouveaux trajets et pour attirer de nouvelles compagnies aériennes. Cette mesure s'intéresse au total des tarifs et des frais imposés aux compagnies aériennes, divisé par le nombre total de passagers embarqués. Par rapport à 2019, le coût des compagnies aériennes par passager embarqué a augmenté de 23,5 % pour atteindre 16,99 $, à cause du déclin important des volumes de passagers.

Résumé :

L'année 2020 a été particulièrement difficile en raison des effets financiers que la pandémie de COVID-19 a eus sur le secteur du transport aérien. Une gestion financière et opérationnelle prudente a permis à EA d'atténuer en quelque sorte ces impacts. D'importantes mesures ont été prises pour obtenir des liquidités supplémentaires afin de soutenir la viabilité à long terme d'Edmonton Airports. Toutes ces mesures renforcent la capacité d'EA à relever les défis de 2021 et à faire progresser ses initiatives stratégiques à l'avenir.

Performance financière de 2020

Résultats nets d'exploitation

(en milliers de dollars)	2020	2019	Changement	Changement
Revenus	103 524 $	231 651 $	(128 127) $	(55,3 %)
Charges	85 213	122 298	(37 085)	(30,3 %)
BAIIA	18 311	109 353	(91 042)	(83,3 %)
% marge du BAIIA	17,7 %	47,2 %	(29,5 %)	
Dépréciation et amortissement	66 454	66 259	195	0,3 %
Intérêts et autres	40 887	40 830	57	0,1 %
Perte à la cession d'immobilisations corporelles	309	430	(121)	(28,1 %)
Revenu (perte) net(te)	(89 339) $	1 834 $	(91 173) $	(4 971,3 %)

En 2020, EA a subi une perte nette de 89,3 M$, soit une réduction importante du bénéfice net par rapport à 2019. La diminution substantielle des revenus, en raison de la baisse du nombre de passagers liée à la pandémie de COVID-19, a été partiellement atténuée par l'effort continu prudent de la direction pour réduire les dépenses discrétionnaires et faire en sorte que les dépenses moins critiques concordent avec la réduction de l'activité passager constatée au cours de l'année.

Revenus

(en milliers de dollars)	2020	2019	Changement	Changement
Frais d'améliorations aéroportuaires	29 727 $	98 616 $	(68 889) $	(69,9 %)
Côté piste et côté général de l'aérogare	25 200	59 069	(33 869)	(57,3 %)
Locations et stationnement	20 026	57 079	(37 053)	(64,9 %)
Contrats de location immobilière	15 449	13 594	1 855	13,6 %
Contributions	12 552	2 999	9 553	318,5 %
Autres revenus	570	294	276	93,9 %
	103 524 $	231 651 $	(128 127) $	(55,3 %)

Les revenus ont diminué sur douze mois pour atteindre 103,5 M$, soit une baisse de 55,3 % par rapport à l'exercice précédent. Cette baisse a été motivée par la diminution du trafic de passagers (une réduction générale de 67,7 %) en raison de l'impact de la pandémie de COVID-19 sur le transport aérien et des restrictions sur les voyages et les avertissements aux voyageurs à l'échelle internationale.

Frais d'améliorations aéroportuaires (FAA)

Les FAA sont une source majeure de revenus pour Edmonton Airports, qui représentent environ 28,7% de l'ensemble des revenus en 2020. Les FAA sont perçus par les compagnies aériennes au nom d'Edmonton Airports auprès de tous les passagers qui partent de l'AIE (à l'exclusion des passagers en correspondance et des passagers non payants). Ces fonds sont utilisés pour des programmes d'immobilisations pour l'infrastructure aéroportuaire et les coûts de financement connexes, régis par le protocole d'entente sur les frais d'améliorations aéroportuaires. En 2020, les revenus des FAA ont diminué de 68,9 M$ (69,9 %) par rapport à 2019. La diminution est attribuable à une baisse de 67,7 % du nombre de passagers par rapport à l'exercice précédent, directement en raison d'une réduction de l'activité passager causée par la COVID-19.

Revenus aéronautiques

Les revenus côté piste et les revenus du côté général de l'aérogare, qui représentent les redevances d'atterrissage des avions, les redevances de services de police et de sécurité, les redevances d'aérogare, les redevances de prédédouanement aux États-Unis, les redevances d'utilisation, les redevances de passage et les redevances pour les équipements d'aérogare d'usage courant, sont principalement déterminés par la taille des avions et le nombre de déplacements effectués. Les revenus côté piste et les revenus du côté général de l'aérogare se sont élevés à 25,2 M$ en 2020, ce qui représente une baisse de 33,9 M$ (57,3 %) par rapport à l'exercice précédent. Cette baisse est principalement attribuable à la diminution de l'activité des aéronefs en raison des restrictions de voyages et des avertissements aux voyageurs occasionnés par la pandémie, qui ont eu une incidence importante sur l'activité intérieure et transfrontalière. Les activités des transporteurs d'aviation générale ont également présenté une réduction de l'activité des passagers avec une baisse de 32,3 % par rapport à 2019, ce qui a contribué à la baisse des recettes d'exploitation du côté piste et du côté général de l'aérogare pour l'année en cours.

Revenus non aéronautiques

Edmonton Airports génère également des revenus provenant d'activités commerciales non aéronautiques, telles que le stationnement, les points de vente, le transport terrestre, l'immobilier et autres.

Les revenus des points de vente et du stationnement ont totalisé 20,0 M$ en 2020, soit une augmentation de 37,1 M$ (64,9 %) par rapport à 2019. La diminution des recettes des concessions a été attribuée à la réduction des activités ou a la fermeture des établissements de l'aérogare, conformément aux mesures de santé publique établies pour lutter contre la pandémie de COVID-19. Les revenus de stationnement ont également subi l'impact négatif de la baisse des volumes de passagers, qui a entraîné une diminution du nombre de passagers utilisant les services de stationnement.

Les revenus de l'immobilier se sont élevés à 15,4 M$ en 2020, soit 1,9 M$ de plus qu'en 2019, car de nouveaux investissements dans le développement des terrains aéroportuaires ont commencé à générer des revenus. Les revenus provenant de l'immobilier sont générés par des contrats de location-exploitation fixes, qui ne sont pas influencés par l'activité des passagers.

Contributions

En 2020, les revenus des contributions ont augmenté de façon importante de 9,6 M$ (318,5 %) par rapport à l'exercice précédent. La variation est principalement attribuable à l'aide du gouvernement liée à la pandémie, notamment la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC) qui s'élève à 8,1 M$ et qui a été reçue pour la période allant du 15 mars au 31 décembre 2020. Les revenus provenant de contributions comprennent également 1,7 million de dollars liés aux immobilisations.

Charges d'exploitation

(en milliers de dollars)	2020	2019	Changement	Changement
Salaires et avantages sociaux	36 051 $	35 902 $	149 $	0,4 %
Service, entretien, fournitures et administration	34 441	48 653	(14 212)	(29,2 %)
Services publics, assurances et impôt foncier	11 864	12 728	(864)	(6,8 %)
Coûts de recouvrement des frais d'améliorations aéroportuaires	1 862	5 016	(3 154)	(62,9 %)
Bail foncier	995	19 999	(19 004)	(95,0 %)
	85 213 $	122 298 $	(37 085) $	(30,3 %)

Le total des charges d'exploitation de 2020 a diminué de 30,3 % pour atteindre 85,2 $, comparativement à 122,3 M$ en 2019. À l'exception des coûts associés aux salaires et avantages sociaux, qui ont été cohérents avec ceux de l'année précédente, toutes les autres dépenses ont été considérablement réduites par rapport à 2019. L'allègement du bail foncier accordé par le gouvernement fédéral, combiné à la surveillance prudente et à la hiérarchisation des dépenses discrétionnaires par la direction ainsi qu'à l'accent mis sur la suspension ou le report des dépenses moins essentielles, a contribué aux économies globales réalisées d'une année à l'autre.

Salaires et avantages sociaux

(en milliers de dollars)	2020	2019	Changement	Changement
Salaires et avantages sociaux	32 870 $	33 995 $	(1 125) $	(3,3 %)
Régime de retraite à prestations déterminées	3 200	2 815	385	13,7 %
Régime de retraite à cotisations déterminées	614	659	(45)	(6,8 %)
	36 684	37 469	(785)	(2,1 %)
Salaires capitalisés	(633)	(1 567)	934	(59,6 %)
	36 051 $	35 902 $	149 $	0,4 %

Les salaires et avantages sociaux en 2020 se sont élevés à 36,1 M$, ce qui correspond à l'année précédente. Les dépenses liées aux salaires et aux avantages sociaux ont été réduites de 3,0 M$ par rapport à l'année précédente en raison de la baisse des effectifs entraînée par la pandémie de COVID-19. Ces économies ont été compensées par des indemnités de départ de 3,8 M$ liées à des départs involontaires.

La charge du régime de retraite à prestations définies (coût des services rendus au cours de l'exercice) est la variation de la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies résultant des services rendus par les employés au cours de l'exercice. Le coût des services courants a diminué de 0,4 M$ par rapport à 2019 en raison des départs à la retraite de certains employés au cours de l'année.

Les salaires capitalisés en 2020 ont diminué de 59,6 % par rapport à l'année précédente, en raison de la réduction des dépenses d'investissement et du report de projets d'investissement non essentiels à des années ultérieures, en raison de la pandémie de COVID-19.

Service, entretien, fournitures et administration

(en milliers de dollars)	2020	2019	Changement	Changement
Services	16 193 $	21 232 $	(5 039) $	(23,7 %)
Entretien et fournitures	7 205	11 238	(4 033)	(35,9 %)
Administration	9 950	16 073	(6 123)	(38,1 %)
	33 348	48 543	(15 195)	(31,3 %)
Créances douteuses	1 093	110	983	893,6 %
	34 441 $	48 653 $	14 212 $	(29,2 %)

Les charges pour les services, l'entretien, les fournitures et l'administration ont diminué de 29,2 %, et sont passées de 34,4 M$ en 2019 à 48,7 M$.

Les coûts des services comprennent les coûts d'exploitation des stationnements et des transports terrestres, des contrats d'entretien et des contrats de technologie de l'information (TI) ainsi que des services de police et de sécurité. La diminution par rapport à l'année précédente est due à la réduction des coûts liés à la police et la sécurité ainsi qu'à l'entretien des installations et aux services de stationnement et de transport terrestre, en raison de la réduction des activités de l'aérogare entraînée par la pandémie de COVID-19.

L'entretien et les fournitures comprennent les coûts d'entretien des installations, de l'équipement, des aires de circulation et des pistes d'Edmonton Airports. Cela inclut les frais de conciergerie, les frais liés au remplacement de l'éclairage, les frais liés à l'équipement et la réparation de la flotte et les frais pour matières utilisables, y compris le carburant, les produits chimiques et les pièces de rechange. La diminution par rapport à l'année précédente est due à la diminution des activités relatives aux réparations et à l'entretien des bâtiments, des machines et de l'équipement en raison de la réduction des activités et du report des dépenses non essentielles sur les années à venir.

Les coûts administratifs comprennent les frais de marketing et de communication, les investissements dans le développement des services aériens, les services de conseil en gestion, les voyages et la formation, les frais de service des cartes de crédit, les frais juridiques, les frais des administrateurs et les fournitures de bureau. La diminution est principalement attribuable à la surveillance prudente et à la hiérarchisation des dépenses discrétionnaires par la direction et sa concentration sur le maintien ou le report des dépenses moins critiques pour concorder avec la réduction du nombre de passagers.

Services publics, assurances et impôt foncier

Les dépenses liées aux services publics, aux assurances et à l'impôt foncier ont diminué de 6,8 % pour atteindre 11,9 M$, comparativement à 12,7 M$ en 2019. Cette diminution est principalement liée à la baisse des coûts d'électricité, d'eau et de traitement des eaux usées, en raison de la réduction des activités de l'aérogare entraînée par la pandémie de COVID-19.

Bail foncier

Les dépenses liées au bail foncier sont basées sur un pourcentage, sur une échelle progressive, des « revenus aéroportuaires » d'Edmonton Airports, tel que le définit le bail foncier. En raison de la pandémie de COVID-19 et de son impact disproportionné sur le transport aérien, le gouvernement fédéral a annoncé en mars 2020 renoncer au bail foncier des aéroports de mars 2020 à décembre 2020. Edmonton Airports est tenu de payer deux douzièmes (2/12e) des 6,3 M$ de loyer pour l'aéroport calculé pour l'année, soit un million de dollars de dépense au chapitre du bail foncier.

Coûts de collecte des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA)

Les coûts de collecte des FAA pour 2020 ont diminué de 62,9 % pour passer à 1,9 M$ comparativement à 5,0 M$ en 2019. Cela correspond à la diminution des revenus des FAA par rapport à l'exercice précédent.

Autres charges

(en milliers de dollars)	2020	2019	Changement	Changement
Dépréciation et amortissement	66 454 $	66 259 $	195$	0,3 %
Intérêts et autres	40 887	40 830	57	0,1 %
Perte à la cession d'immobilisations corporelles	309	430	(121)	(28,1 %)
	107 650 $	107 519 $	131$	0,1 %

Intérêts et autres

(en milliers de dollars)	2020	2019	Changement	Changement
Intérêts des obligations de série A	13 016 $	13 699 $	(683) $	(5,0 %)
Intérêts sur prêts de SMRCA	33 609	34 496	(887)	(2,6 %)
Portion intérêts du coût de service courant pour avantages postérieurs à l'emploi	35	62	(27)	(43,5 %)
Autres intérêts et coûts de financement	838	161	677	420,5 %
Revenus d'intérêts et autres produits	(6 563)	(7 582)	1 019	13,4 %
	40 935	40 836	99	0,2 %
Intérêts capitalisés	(48)	(6)	(42)	(700,0 %)
	40 887 $	40 830 $	57 $	0,1 %

Les frais d'intérêt d'Edmonton Airports représentent les intérêts sur les soldes impayés de l'obligation à revenus (obligation de série A) émise en octobre 2000, les obligations à taux fixe émises par SMRCA (autrefois ACFA, et la marge de crédit d'exploitation. La diminution des intérêts des obligations de la série A et du prêt SMRCA est attribuable à la réduction du capital du prêt à la suite des remboursements du solde existant. Les revenus d'intérêts ont diminué par rapport à l'année précédente en raison de l'échéance des billets de dépôt en 2020. Les autres intérêts et coûts de financement ont augmenté de 677 000 $ par rapport à l'année précédente, en raison des intérêts et des frais bancaires liés à la marge de crédit bancaire de 50 M$ et de l'amortissement des frais associés au processus de sollicitation de consentement.

Projet d'immobilisations

Les projets d'investissement d'Edmonton Airports sont définis selon l'aéroport et sont répartis en cinq grandes catégories, comme suit :

1. Optimisation de l'aéroport (efficience)
Les projets de cette catégorie comprennent ceux qui augmentent la capacité, créent de nouveaux services ou améliorent l'expérience des passagers. Il s'agit notamment de l'amélioration des baux des aérogares pour de nouveaux points de vente, de l'agrandissement de l'aire de circulation et des voies de circulation pour servir les aménagements côté piste ainsi que de l'agrandissement des routes et des parcs de stationnement liés à l'amélioration de l'expérience des passagers. En 2020, on a investi 12,1 M$ dans les projets d'optimisation de l'aéroport.

Les projets les plus importants de l'année dans cette catégorie sont les suivants :

- Installation de cogénération (6,9 M$) – construction d'une centrale électrique qui combine chaleur et électricité pour produire simultanément de l'énergie électrique et de la chaleur utilisable à partir d'une seule source d'énergie primaire (gaz naturel ou biocarburant)
- GRF – Format de compte rendu mondial (4,3 M$) – achat d'équipement de déneigement supplémentaire pour satisfaire à la nouvelle exigence réglementaire de Transports Canada et faire en sorte que les pistes soient dégagées le plus rapidement possible pour qu'elles restent opérationnelles.

2. Durée de vie des actifs
Les projets de cette catégorie comprennent l'entretien des installations et des infrastructures aéroportuaires existantes. Cela comprend le remplacement des systèmes arrivés en fin de durée de vie utile, les programmes de pavage, le remplacement de la flotte et la restauration des immobilisations. En 2020, on a investi 5,8 M$ dans les projets de durée de vie des actifs.

Conformément à l'objectif d'amélioration des infrastructures aéroportuaires, les projets les plus importants dans cette catégorie sont les suivants :

- Remplacement de l'appareillage de commutation de 25 kV – cogénération (1,8 M$) – construction d'une nouvelle structure d'abri, enlèvement de l'appareillage de commutation existant et installation d'un nouvel appareillage de commutation de 25 kV.
- Programme de remplacement du parc de véhicules (1 M$) – remplacement de l'équipement axé sur l'efficacité et la pertinence du remplacement de l'équipement afin de fournir un service fiable à EA et à ses intervenants.
- Systèmes électriques, remplacement d'un appareillage de commutation CUP kV (0,9 M$) après son cycle de vie – remplacement de cinq disjoncteurs afin d'accroître la fiabilité du système et d'ajouter une redondance pour une sauvegarde en cas de panne du système.

3. Transformation numérique
Les projets de cette catégorie comprennent ceux qui transforment les services, en remplaçant les processus non numériques ou manuels par des processus numériques ou en modernisant la technologie numérique existante. Les investissements en 2020 pour ce portefeuille ont été reportés à des années ultérieures.

4. Occasions de revenus
Les projets de cette catégorie comprennent ceux qui renforcent la capacité de revenus d'Edmonton Airports et sont financés par les bénéfices d'exploitation et les flux de trésorerie qui deviennent disponibles. En 2020, les investissements dans les projets d'occasions de revenus ont été limités.

5. Plateforme technologique et cycle de vie
Les projets de cette catégorie comprennent le remplacement du matériel informatique et de divers environnements de plateforme technologique après leur cycle de vie afin d'améliorer les applications et les processus du système. En 2020, on a investi 1,6 M$ dans ces projets.

Liquidités et ressources en capital

Edmonton Airports est une autorité sans capital-actions et, par conséquent, elle est financée par les revenus d'exploitation, les revenus des FAA, les fonds de réserve, sa facilité à obtenir un crédit bancaire et le financement de SMRCA. Le maintien d'une position financière solide est impératif pour la réussite d'Edmonton Airports, car cela permet de réinvestir les flux de trésorerie pour soutenir nos objectifs stratégiques.

Nous avons terminé l'exercice 2020 avec un solde de trésorerie de 40,8 M$, comparativement à 23,3 M$ au 31 décembre 2019. La hausse de notre position de trésorerie est le résultat de flux de trésorerie positifs de 28,6 M$ provenant des activités d'investissement et de 12,1 M$ provenant des activités de financement, compensés par des dépenses d'exploitation de 23,2 M$. Notre ratio de liquidité générale, défini comme l'actif à court terme par rapport au passif à court terme, était de 0,79:1 au 31 décembre 2020, comparativement à 1,39:1 au 31 décembre 2019. La variation de ce ratio est attribuable à l'endettement bancaire à court terme supplémentaire et à l'impact important sur les flux de trésorerie d'exploitation attribuable à la pandémie de COVID-19.

(en milliers de dollars)	2020	2019	Changement
Flux de trésorerie (affecté aux) provenant des activités d'exploitation	(23 195) $	57 484 $	(80 679) $
Flux de trésorerie (affecté aux) provenant des activités d'investissement	28 590	(219 981)	248 571
Flux de trésorerie (affecté aux) provenant des activités de financement	12 145	(35 530)	47 675
Hausse (diminution) nette de la trésorerie	17 540	(198 027)	215 567
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice	23 258	221 285	(198 027)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice	40 798 $	23 258 $	17 540 $

Flux de trésorerie d'exploitation

Edmonton Airports définit les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation comme ceux qui sont principalement dérivés des principales activités productrices de revenus et qui résultent généralement de transactions et d'autres éléments qui entrent dans la détermination du profit ou de la perte. Cela comprend donc les flux de trésorerie provenant des revenus des FAA et les sorties de trésorerie pour les frais d'intérêt. On considère les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation comme un indicateur clé de la mesure dans laquelle Edmonton Airports a généré des flux de trésorerie suffisants pour rembourser des prêts, maintenir sa capacité d'exploitation et faire de nouveaux investissements. La capacité d'Edmonton Airports à générer des liquidités en 2020 a été considérablement influencée par la pandémie de COVID-19.

Pour l'exercice s'étant terminé le 31 décembre 2020, nos flux de trésorerie utilisés dans les activités d'exploitation se sont élevés à 23,2 M$, en comparaison avec 57,5 M$ de flux de trésorerie positifs provenant des activités d'exploitation de l'exercice précédent. Cette diminution d'une année à l'autre est principalement le résultat des pertes nettes substantielles subies en 2020, légèrement compensées par une variation positive du fonds de roulement et des avantages postérieurs à l'emploi.

Flux de trésorerie d'investissement

Pour l'exercice s'étant terminé le 31 décembre 2020, les flux de trésorerie utilisés dans les activités d'investissement se sont élevés à 28,6 M$, comparativement à 220 M$ à l'exercice précédent. L'augmentation des flux de trésorerie d'un exercice à l'autre s'explique par le produit de 55,0 M$ des billets de dépôt, partiellement compensé par les achats d'immobilisations corporelles.

Flux de trésorerie de financement

Pour l'exercice s'étant terminé le 31 décembre 2020, les flux de trésorerie utilisés dans les activités de financement se sont élevés à 12,1 M$, comparativement à 35,5 M$ de flux de trésorerie dépensés pour les activités de financement en 2019. L'augmentation du flux de trésorerie par rapport à l'année précédente est due au produit de 50 M$ de notre marge de crédit bancaire.

Clauses restrictives

Obligation à intérêt conditionnel

Selon les conditions de l'ACF d'Edmonton Airports qui régit les obligations à intérêt conditionnel, nous sommes tenus de conserver un fonds de réserve pour le service de la dette égal à la moitié de nos coûts annuels de service de la dette et un fonds de prévoyance pour l'exploitation et l'entretien égal au quart de nos dépenses annuelles d'exploitation et d'entretien. Au 31 décembre 2020, des dépôts restreints de 38 157 $ (2019 – 35 834 $) sont requis pour le fonds de réserve du service de la dette. Le fonds de prévoyance pour les activités d'exploitation et l'entretien est satisfait par une facilité de crédit renouvelable de 100,0 M$, dont un montant de 16 118 $ (2019 – 22 172 $) doit être mis de côté pour le fonds.

Pendant toute la durée de l'ACF, lorsque des obligations sont en circulation, EA est tenu de maintenir un ratio de couverture du service de la dette de 1,00:1 selon une moyenne mobile sur 12 mois et un ratio de couverture du service de la dette brute égal ou supérieur à 1,25:1.

Au cours de l'année, EA a entrepris un processus de sollicitation de consentement pour lever certaines exigences de l'ACF. Les détenteurs d'obligations ont voté pour libérer Edmonton Airports de son obligation de respecter le coefficient du service de la dette brute et le ratio de couverture du service de la dette pour les années 2020, 2021 et 2022. De plus, les détenteurs d'obligations ont également consenti à dispenser Edmonton Airports de son obligation de financer un fonds de prévoyance pour l'exploitation et l'entretien de l'aéroport pour les années 2021, 2022 et 2023.

Financement de SMRCA

Conformément aux conditions de la facilité de crédit d'Edmonton Airports auprès de SMRCA, nous devons maintenir un ratio de couverture des intérêts (RCI) d'au moins 1,25:1 et des flux de trésorerie nets supérieurs à zéro à la fin de tout trimestre d'exercice, sur une base continue de quatre trimestres.

Au cours de l'année, Edmonton Airports a obtenu une entente de dispense de SMRCA l'exemptant de l'obligation de respecter tout les engagements financiers établis dans dans la convention de crédit modifiée et mise à jour pour la période allant du 1er avril 2020 au 31 décembre 2021. Après la fin de l'année, cette dispense a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2022.

Financement en capital

Voici un résumé des dernières cotes attribuées à Edmonton Airports par les trois agences de notation qui notent actuellement EA. Les trois agences de notation ont procédé à une révision exhaustive de la cote de crédit d'Edmonton Airports pour 2020, comme le montre le tableau ci-dessous. Moody's a maintenu notre cote A1, S&P a confirmé notre cote A+ et DBRS a abaissé notre cote de crédit de A (élevé) à A. La perspective des trois agences de notation est demeurée négative.

Agence de notation	Date	Notation 2020	Notation 2019
S & P	Juin 2020	A+	A+
Moody's	Avril 2020	A1	A1
DBRS	Août 2020	A	A (élevée)

Le 28 janvier 2021, S&P Global Ratings a abaissé note de crédit de « A+ » à « A » à la suite d'un examen actualisé de l'industrie.

Reddition de comptes

Les exigences de responsabilité publique d'Edmonton Airports en ce qui concerne la planification, les rapports, la conduite et l'efficacité opérationnelle sont documentées dans le bail foncier de l'aéroport et les accords connexes avec le gouvernement du Canada et en vertu des lois provinciales pertinentes, notamment la *Regional Airports Authorities Act* de l'Alberta. Ces accords et ces lois d'incorporation définissent des exigences particulières pour des questions telles que l'éthique commerciale, les conflits d'intérêts, la vérification, les examens périodiques du rendement et la divulgation. En plus des renseignements compris dans le rapport de gestion de 2020 ci-dessus, les éléments suivants doivent être divulgués :

Conflit d'intérêt

Conformément au bail foncier de l'aéroport et à la *Regional Airport Authorities Act* (Alberta), Edmonton Airports confirme qu'elle dispose d'une politique appropriée en matière de conflits d'intérêts et qu'elle s'y conforme.

Edmonton Airports confirme qu'elle se conforme, à tous les égards importants, aux exigences de responsabilité publique documentées dans le bail foncier de l'aéroport ainsi qu'à la législation provinciale, notamment la *Regional Airports Authorities Act* de l'Alberta.

Prévisions

Plans d'affaires et stratégique

Le résumé du plan d'affaires 2021 d'Edmonton Airports et le plan stratégique 2020-2024 sont disponibles sur demande.

Appels d'offres publics concurrentiels

Edmonton Airports, conformément au bail de l'aéroport conclu avec le gouvernement du Canada, est tenu de faire rapport sur tous les contrats de plus de 140 834 $ (75 000 $ en dollars de 1992) qui ont été conclus au cours de l'exercice et qui n'ont pas été attribués sur la base d'un processus d'appel d'offres public. Ce rapport doit identifier les parties, le montant, la nature et les circonstances du contrat ainsi que les raisons pour lesquelles le contrat n'a pas été attribué sur la base d'un processus d'appel d'offres public. Nous avons conclu trois contrats d'un montant supérieur à 140 834 $ (75 000 $ en dollars de 1992) qui, pour les raisons indiquées dans le tableau correspondant, n'ont pas été attribués sur la base d'un appel d'offres public.

Contrats à fournisseur unique de plus de 140 834 $ en 2020

(basé sur l'indice IPC d'Edmonton en 2020)

Fournisseur	Projet	Valeur (en milliers de dollars)	Code
Airport Technologies Inc. (ATI)	Fourniture d'équipement pour les activités hivernales	4 124 $	Conformément un programme de normalisation de l'équipement
Vaisala Canada Inc.	Mise à niveau de la plateforme du système d'information météorologique sur les pistes	150 $	Conformément aux critères d'achat auprès d'un fournisseur unique
Collins Aerospace	Assistance sur place et à distance pour les aérogares à usage commun et l'équipement en libre-service	1 288 $	Conformément aux critères d'approvisionnement exclusif et d'attribution de contrats antérieurs

ÉTATS FINANCIERS



Rapport de l'auditeur indépendant

Au conseil d'administration d'Edmonton Regional Airports Authority

Notre opinion

de

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière d'Edmonton Regional Airports Authority et sa filiale (ensemble, Edmonton Airports) au 31 décembre 2020 ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice ~~s'étant alors terminé~~, conformément aux normes comptables pour les organismes sans but lucratif canadiens.

terminé à cette date

Notre audit
Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés d'Edmonton Airports, qui comprennent :

- les états consolidés de la situation financière au 31 décembre 2020
- les états consolidés des résultats d'exploitation pour l'exercice ~~s'étant alors terminé~~
- les états consolidés de l'évolution de l'actif net pour l'exercice ~~s'étant alors terminé~~
- les états consolidés de flux de trésorerie pour l'exercice ~~s'étant alors terminé~~
- les notes qui accompagnent les états financiers consolidés, qui comprennent les principales
- méthodes comptables et d'autres ~~renseignements explicatifs~~.

;

informations explicatives

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* de notre rapport.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Indépendance
Nous sommes indépendants d'Edmonton Airports conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des états financiers consolidés au Canada, et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent du rapport de gestion, que nous avons obtenu avant la date du présent rapport.

En ce qui concerne notre audit des états financiers consolidés, notre responsabilité consiste à lire les autres informations désignées ci-dessus et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers consolidés ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative.

Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués à l'égard des autres informations que nous avons obtenues avant la date du présent rapport, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

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 pour les organismes sans but lucratif canadiens, 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 d'Edmonton Airports à poursuivre ses activités, 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 Edmonton Airports ou de cesser ses activités, ou si elle n'a aucune autre solution réaliste que de le faire.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière d'Edmonton Airports.

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 des auditeurs 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 influer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

- 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 d'Edmonton Airports.
- 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 d'Edmonton Airports à poursuivre ses activités. 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 Edmonton Airports à cesser ses activités;
- 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 obtenons des preuves d'audit suffisantes et appropriées concernant les renseignements financiers des entités ou des activités commerciales au sein d'Edmonton Airports pour exprimer une opinion sur les états financiers consolidés. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la performance de l'audit de groupe. Nous restons les seuls responsables de notre opinion d'audit.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance, entre autres informations, 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

PricewaterhouseCoopers LLP

Comptables professionnels agréés

Edmonton, Alberta
18 mars 2021

Edmonton Regional Airports Authority

État consolidé de la situation financière

En date du 31 décembre 2020 et 2019

(en milliers de dollars)	2020	2019
Actif		
Actifs courants		
Trésorerie et équivalent de trésorerie	40 798 $	23 258 $
Comptes débiteurs	14 530	17 878
Billets de dépôt à court terme (note 3)	36 000	55 000
Charges payées d'avance et autres charges	4 190	7 099
	95 518	103 235
Dépôts soumis à restrictions (note 4)	38 157	35 834
Billets de dépôt à long terme (note 3)	89 000	125 000
Créances au titre de contrats de location et autres créances	5 134	4 658
Investissements à long terme	1 000	–
Avantages postérieurs à l'emploi (note 5)	4 251	4 129
Immobilis	875 715	918 832
Immobilisations incorporelles (note 7)	3 845	4 404
	1 112 620 $	1 196 092 $
~~Passifs et actifs nets~~		
Passifs courants		
Endettement bancaire	50 000 $	– $
Comptes créditeurs et charges à payer (note 8)	27 263	32 459
Partie courante des revenus et des apports différés (note 9)	3 738	3 982
Partie courante de la dette à long terme (note 4)	40 030	37 854
	121 031	74 295
Dépôts de garantie des locataires et autres comptes créditeurs à long terme	2 730	2 770
Revenus et apports différés (note 9)	44 298	46 091
Avantages postérieurs à l'emploi (note 5)	4 003	3 510
Dette à long terme (note 4)	975 441	1 015 587
	1 147 503	1 142 253
Engagements et éventualités (note 11)		
Actif (passif) net	(34 883)	53 839
	1 112 620 $	1 196 092 $

Passif et actif net

Les notes d'accompagnement font partie intégrale des présents états financiers.

Approuvé par le conseil d'administration

Présidence

Présidence – Comité de vérification

Edmonton Regional Airports Authority

État consolidé des résultats d'exploitation

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2020 et 2019

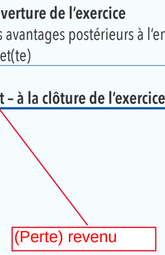
(en milliers de dollars)	2020	2019
Revenus		
Frais d'améliorations aéroportuaires (note 10)	29 727 $	98 616 $
Côté piste et côté général de l'aérogare	25 200	59 069
Locations et stationnement	20 026	57 079
Contrats de location immobilière	15 449	13 594
Apports (note 9(b))	12 552	2 999
Autres revenus	570	294
	103 524	231 651
Charges		
Salaires et avantages sociaux (note 13)	36 051	35 902
Service, entretien, fournitures et administration	34 441	48 653
Services publics, assurances et impôt foncier	11 864	12 728
Coûts de recouvrement des frais d'améliorations aéroportuaires (note 10)	1 862	5 016
Bail foncier (note 11(a))	995	19 999
	85 213	122 298
Bénéfice avant les autres produits et charges	18 311	109 353
Autres charges		
Dépréciation et amortissement	66 454	66 259
Intérêts et autres	40 887	40 830
Perte à la cession d'immobilisations corporelles	309	430
	107 650	107 519
Revenu (perte) net(te)	(89 339) $	1 834 $

Edmonton Regional Airports Authority

État consolidé de l'évolution de l'actif net

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2020 et 2019

(en milliers de dollars)	2020	2019
Actif net – à l'ouverture de l'exercice	53 839 $	51 729 $
Réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi et d'autres éléments (note 5)	617	276
~~Revenu (perte)~~ net(te)	(89 339)	1 834
Actif (passif) net – à la clôture de l'exercice	(34 883) $	53 839 $



Edmonton Regional Airports Authority

État consolidé des flux de trésorerie

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2020 et 2019

(en milliers de dollars)	2020	2019
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation		
Revenu (perte) net(te)	(89 339) $	1 834 $
Ajustements pour :		
Dépréciation et amortissement	66 454	66 259
Amortissement des coûts d'emprunt	402	295
Perte à la cession d'immobilisations corporelles	309	430
Variation du fonds de roulement hors trésorerie (note 15)	(2 009)	(9 967)
Avantages postérieurs à l'emploi	988	(1 367)
Flux de trésorerie net provenant des (affecté aux) activités d'exploitation	(23 195)	57 484
Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement		
Hausse des dépôts soumis à restrictions	(2 323)	(761)
Produits (hausse) des billets de dépôt	55 000	(180 000)
Hausse des investissements à long terme	(1 000)	-
Achat d'immobilisations corporelles	(22 600)	(38 925)
Achat d'immobilisations incorporelles	(534)	(494)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	47	199
Flux de trésorerie net provenant des (affecté aux) activités d'investissement	28 590	(219 981)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		
Remboursements de la dette à long terme	(37 855)	(35 530)
Produits de la marge de crédit d'exploitation	50 000	-
Flux de trésorerie net provenant des (affecté aux) activités de financement	12 145	(35 530)
Hausse (diminution) nette de la trésorerie	17 540	(198 027)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice	23 258	221 285
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice	40 798 $	23 258 $

Notes qui accompagnent les états financiers consolidés

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2020 et 2019

1. NATURE DES ACTIVITÉS

Le 26 juillet 1990, l'Edmonton Regional Airports Authority (Edmonton Airports) a été constituée en société conformément aux dispositions de la *Regional Airports Authorities Act* (Loi sur l'administration des aéroports régionaux), Alberta, en tant que société sans capital-actions. Au sens de la loi, Edmonton Airports a pour mandat d'assurer en toute sécurité et de manière efficace la gestion et l'exploitation des aéroports qui relèvent de sa responsabilité, en plus de favoriser l'épanouissement économique et communautaire en prônant l'amélioration des services aériens et de transport et l'expansion du secteur aéronautique. Conformément aux dispositions de la loi, tous les surplus d'Edmonton Airports sont affectés à la promotion de ses objectifs; aucun dividende n'est d'ailleurs versé à même les surplus. Les surplus présentés dans ces états financiers consolidés sont qualifiés d'actif net.

Les bénéfices d'Edmonton Airports proviennent de l'exploitation aéroportuaire et, comme tels, sont exempts d'impôt fédéral et provincial sur le revenu.

Edmonton Airports possède une filiale en propriété exclusive à but lucratif, Edmonton Airports ~~Inc~~, qui détient un investissement dans une entreprise canadienne de technologie du graphène.

AÉROPORT INTERNATIONAL D'EDMONTON

Le 2 avril 1992, Edmonton Airports a conclu avec le gouvernement du Canada (le « propriétaire ») une entente visant le transfert du contrôle de l'Aéroport international d'Edmonton (l'aéroport) à Edmonton Airports, qui a conclu avec le propriétaire une entente de bail foncier (bail foncier), en vigueur à compter du 31 juillet 1992, qui prévoyait la location des installations aéroportuaires pendant une période initiale de 60 ans et se terminant en 2052. Le 1er août 1992, Edmonton Airports a pris le contrôle de l'aéroport. En se basant sur l'option qui lui est attribuée aux termes du bail foncier, Edmonton Airports a donné au propriétaire un avis confirmant l'exercice de l'option en vue de prolonger d'une période supplémentaire de 20 ans – jusqu'au 31 juillet 2072 – la durée du bail.

L'aéroport exerce ses activités sur des terrains couvrant une superficie d'environ 2 800 hectares qui se trouvent dans le comté de Leduc, adjacent à la ville de Leduc, dans la province de l'Alberta. Au nombre des actifs de l'aéroport, citons une aérogare, des actifs côté piste, notamment deux pistes, de multiples voies de circulation et tabliers, des passerelles d'embarquement, des actifs côté ville, y compris des parcs de stationnement, des installations d'entretien et d'autres structures auxiliaires nécessaires à la réalisation de son mandat.

Edmonton Airports s'engage à poursuivre l'aménagement de l'aéroport. Il s'agit notamment de poursuivre le réaménagement des aérogares, d'accroître les capacités côté piste et d'augmenter le nombre d'installations de fret et d'entretien d'aéronefs.

AÉROPORT VILLENEUVE

Le 30 mars 2000, Edmonton Airports a acquis auprès du gouvernement du Canada l'ensemble des terrains, des actifs, des biens meubles et du matériel qui font partie de l'aéroport Villeneuve, et ce moyennant une somme nominale. Aéroport agréé d'aviation générale, l'aéroport Villeneuve exerce ses activités sur des terrains s'étendant sur une superficie d'environ 579 hectares dans le comté de Sturgeon. L'aéroport Villeneuve s'est donné pour mission de satisfaire aux besoins des petites compagnies d'aviation commerciale et récréative et de l'aviation générale. Il s'agit aussi d'un établissement de formation en vol qui dispose d'un système de commande de vol dont NAV CANADA est à la fois propriétaire et exploitant.

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Les méthodes comptables ayant servi à l'établissement des présents états financiers consolidés sont présentées ci-après. Ces méthodes ont été appliquées uniformément, sauf indication contraire.

A) MÉTHODE DE PRÉPARATION

La direction a préparé les états financiers consolidés d'Edmonton Airports conformément à la Partie III – Normes comptables pour les organismes sans but lucratif (NCOSBL) du Manuel de CPA Canada – Comptabilité; les états financiers comprennent les résultats de la filiale en propriété exclusive d'Edmonton Airports. Toutes les opérations et tous les soldes intersociétés ont été éliminés lors de la consolidation.

Les états financiers consolidés ont été préparés en dollars canadiens selon la base du coût historique.

B) USAGE D'ESTIMATIONS

L'établissement des états financiers consolidés conformément aux ~~normes comptables applicables aux OSBL~~ exige que la direction ait recours à son jugement et pose des hypothèses qui influent sur la valeur comptable de l'actif et du passif, sur les renseignements relatifs à l'actif et au passif éventuels à la date des états financiers consolidés ainsi que sur la valeur comptable des revenus et des charges de la période visée. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations, et ce, de façon importante. Les principales estimations concernent, entre autres, la durée d'utilité prévue des immobilisations et des actifs incorporels, la probabilité de recouvrement des comptes débiteurs, la mesure des charges à payer et la mesure des avantages postérieurs à l'emploi. Les estimations sont mises à jour pour refléter l'impact actuellement connu de la pandémie de COVID-19 qui continue d'évoluer avec fluidité.

C) TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les liquidités et les autres investissements dont l'échéance initiale est de 90 jours ou moins.

D) CHARGE AU TITRE DU BAIL FONCIER

La charge au titre du bail foncier se calcule à partir d'une échelle progressive de pourcentages des revenus d'Edmonton Airports tels qu'ils sont définis dans le bail foncier et est imputée à l'exploitation.

E) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont évaluées au coût, diminué des amortissements cumulés et des pertes de valeur cumulées. Les immobilisations corporelles ne tiennent pas compte du coût des installations louées à bail auprès du propriétaire. Ces actifs reviendront à Transports Canada dès l'expiration ou la résiliation du bail foncier. Aucune somme n'est amortie sur une période plus longue que la durée du bail.

Les immobilisations en cours de construction n'étant pas assujetties à l'amortissement sont transférées aux immobilisations corporelles dès le moment où l'actif est prêt à l'emploi.

Lorsque les parties d'un élément d'immobilisation corporelle présentent une durée d'utilité différente les unes des autres, elles sont comptabilisées comme des éléments distincts (composants principaux) d'immobilisation corporelle.

La dotation aux amortissements est indiquée au coût, déduction faite de la valeur résiduelle estimée linéairement sur la durée d'utilité comme suit :

Bâtiments	2 à 60 ans
Voiries, parcs et installations de stationnement, installations des voies de circulation et terrains	3 à 60 ans
Véhicules et matériel d'entretien	3 à 20 ans
Meubles et matériel	5 à 35 ans
Matériel informatique	2 à 3 ans
Terrains et aménagement des terrains	60 ans

Edmonton Airports a déjà acheté des terrains à des fins d'exploitation et d'aménagement futur. Le bail foncier exige qu'au début de l'aménagement, les terrains concernés soient transférés au gouvernement du Canada, auquel moment Edmonton Airports reclassera les terrains dans la catégorie des terrains loués à bail.

F) IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles sont évaluées au coût, diminué des amortissements cumulés et des pertes de valeur cumulées. Les immobilisations corporelles ne tiennent pas compte du coût des installations louées à bail auprès du propriétaire.

Les immobilisations incorporelles englobent les logiciels informatiques acquis et les permis d'utilisation de logiciels à durée d'utilité limitée. Ces immobilisations sont incorporées au coût des actifs en question et amorties linéairement dans le compte de résultat aux taux annuels suivants :

Logiciels acquis et permis d'utilisation de logiciels	2 à 5 ans

Notes qui accompagnent les états financiers consolidés

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2020 et 2019

G) COÛTS D'EMPRUNT

Les coûts d'emprunt attribuables à l'acquisition ou à la construction d'un actif qui se construit au fil du temps sont incorporés au coût des actifs en question, jusqu'à ce que les actifs soient prêts à l'emploi. Tous les autres coûts d'emprunt sont comptabilisés en charges d'intérêts pour l'exercice au cours duquel ils sont engagés.

H) DÉPRÉCIATION

Les immobilisations corporelles et incorporelles font l'objet d'un examen à chaque date de présentation de l'information financière afin de déterminer s'il y a matière à dépréciation. Dans l'affirmative, on procède alors à l'estimation de la juste valeur ou la valeur à neuf de l'actif. Aux fins de l'évaluation de sa juste valeur ou de sa valeur à neuf, un actif peut être intégré à d'autres actifs de telle sorte qu'il puisse être nécessaire d'envisager la valeur des avantages économiques futurs de l'actif ou, encore, le potentiel de service du groupement d'actifs intégrés dans son ensemble. Une réduction de valeur est constatée vis-à-vis du montant duquel la valeur comptable de l'actif dépasse sa juste valeur ou sa valeur à neuf.

I) CONSTATATION DES REVENUS

Edmonton Airports constate les revenus lorsqu'ils sont reçus ou à recevoir si le montant à recevoir peut être estimé de façon raisonnable et que son recouvrement est assuré de façon raisonnable comme suit :

- On comptabilise les revenus tirés des frais d'améliorations aéroportuaires (FAE), que les transporteurs aériens recouvrent auprès des passagers, en fonction du nombre de passagers mensuels déclarés par les transporteurs aériens.
- On constate les revenus tirés des points de vente et locataires en fonction du plus élevé des montants suivants : les pourcentages convenus des recettes déclarées par les points de vente et le nombre minimal de locations précisées sur la durée des baux respectifs. Dans certains cas, les revenus des concessions sont reconnus exclusivement en fonction de pourcentages convenus des ventes de concessions déclarées.
- On comptabilise les revenus provenant du côté piste, du côté général de l'aérogare et du stationnement au moment de l'utilisation des installations aéroportuaires.
- Les revenus tirés des activités immobilières nets des incitatifs et de l'annulation du loyer sont constatés linéairement sur la durée des baux respectifs. Pour les terrains, on comptabilise ce montant quand les terrains aménagés sont accordés au locataire.
- On constate les revenus d'intérêts au cours de la période pendant laquelle ils sont gagnés.
- La méthode du report pour la comptabilisation des apports s'applique comme suit :
    - Les apports non soumis à restrictions sont constatés à titre de revenus lorsqu'ils sont reçus ou à recevoir si le montant à recevoir peut être estimé de façon raisonnable.
    - Les apports reçus pour compenser des coûts d'exploitation particuliers sont reportés et comptabilisés dans les revenus dès le moment où les coûts s'y rattachant sont engagés.
    - Les apports reçus et désignés par des tiers à des fins d'immobilisations particulières sont reportés et comptabilisés dans les revenus d'une manière compatible avec l'amortissement des immobilisations associées.

J) AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

Edmonton Airports assure la gestion d'un régime de retraite à prestations déterminées avec cotisation, d'un régime de retraite à prestations déterminées sans cotisation, d'un régime de retraite à cotisations déterminées et de deux régimes supplémentaires sans capitalisation.

RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉTERMINÉES
Le passif inscrit au bilan à l'égard des régimes de retraite à prestations déterminées correspond à la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations déterminées à la fin de la période de présentation de l'information financière, déduction faite de la juste valeur des actifs du régime. Des actuaires indépendants effectuent sur une base annuelle le calcul de l'obligation au titre des prestations déterminées en s'appuyant sur une évaluation actuarielle établie à des fins comptables. La valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations postérieures à l'emploi se calcule selon la méthode de répartition des prestations et en actualisant les flux de trésorerie futurs attendus estimés à partir des taux d'intérêt d'obligations de sociétés ayant une durée moyenne qui s'approche de celle du passif du régime.

Les réévaluations et autres éléments reflètent l'écart entre le rendement réel des actifs du régime et le rendement calculé à partir du taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations déterminées, les gains et pertes actuariels, l'effet de toute provisions pour moins-value, les coûts des services passés et les gains et pertes découlant de règlements et de compressions. Les réévaluations et autres éléments sont constatés directement au poste des actifs nets de l'état de la situation financière et sont présentés en tant que poste budgétaire distinct dans l'état de l'évolution de l'actif net.

RÉGIME DE RETRAITE À COTISATIONS DÉTERMINÉES
Edmonton Airports constate les cotisations au régime de retraite à cotisations déterminées à titre de charges, lesquelles sont incluses dans les salaires et les charges liées aux avantages du personnel, au fur et à mesure de la prestation des services.

K) INSTRUMENTS FINANCIERS

Dans un premier temps, on comptabilise les actifs financiers et les passifs financiers à leur juste valeur lorsque Edmonton Airports devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier. On évalue par la suite l'ensemble des instruments financiers à leur coût amorti.

Quant aux actifs financiers évalués au coût ou à leur coût amorti, Edmonton Airports constate au poste du bénéfice net une perte de valeur, le cas échéant, lorsqu'il existe des indices de dépréciation et qu'il établit qu'un changement défavorable important est survenu pendant la période au niveau de l'échéancier prévu ou du montant des flux de trésorerie futurs. Lorsque l'ampleur de la dépréciation d'un actif précédemment déprécié diminue et que cette diminution peut être liée à un événement s'étant produit après la constatation de la dépréciation, la perte de valeur préalablement constatée est reprise en bénéfice net pour la période au cours de laquelle survient la reprise.

L) REVENUS DIFFÉRÉS

Les revenus différés ~~reprennent~~ comprennent principalement la location de terrains, la location d'espace et les produits tirés des frais aéronautiques reçus avant l'utilisation des terrains ou des installations en question. On constate les revenus différés sur la durée des ententes connexes.

3. BILLETS DE DÉPÔT

Edmonton Airports détient des billets de dépôt s'élevant à 125 M$ (2019 – 180 M$), dont la somme de 36 M$ viendra à échéance en 2021 et a été classée comme billets de dépôt à court terme et dont la somme de 89 M$ est classée en tant que billets de dépôt à long terme. Les billets de dépôt peuvent faire l'objet d'un prélèvement annuel à des dates précises jusqu'en 2026. Les billets de dépôt sont évalués au coût. On constate les revenus d'intérêts au cours de la période pendant laquelle ils sont gagnés. En 2020, les revenus d'intérêts totaux tirés de ces billets de dépôt se chiffraient à 5 758 $ (2019 – 5 959 $).

4. DETTE À LONG TERME

En vertu d'un acte constitutif de fiducie (« ACF ») daté du 31 octobre 2000, Edmonton Airports a mis en place une plate-forme des marchés financiers (« PMF »), qui permet à Edmonton Airports de créer, d'émettre et de garantir des obligations sans restrictions quant à leur montant ou série. Toutes les obligations émises en vertu de l'ACF sont garanties par une hypothèque ou une charge relativement au droit de tenure à bail d'Edmonton Airports qui grève les terrains de l'Aéroport international d'Edmonton et à une sûreté grevant les biens personnels actuels et futurs d'Edmonton Airports. La sûreté susmentionnée est du même rang que toutes les autres dettes émises.

Selon les conditions de l'ACF, Edmonton Airports est tenu de conserver un fonds de réserve pour le service de la dette égal à la moitié de ses coûts annuels de service de la dette et un fonds de prévoyance pour l'exploitation et l'entretien égal au quart de ses dépenses annuelles d'exploitation et d'entretien. Au 31 décembre 2020, des dépôts restreints de 38 157 $ (31 décembre 2019 – 35 834 $) sont requis pour le fonds de réserve du service de la dette. Ces dépôts ont permis d'obtenir des intérêts annuels de 0,95% (31 décembre 2019 – 2,15%). Le fonds d'exploitation et d'entretien peut être satisfait par des liquidités, une lettre de crédit ou la tranche inutilisée d'une facilité de crédit renouvelable.

Pendant toute la durée de l'ACF, lorsque des obligations sont en circulation, Edmonton Airports est tenu de maintenir un ratio de couverture du service de la dette de 1.00:1 selon une moyenne mobile sur 12 mois et un ratio de couverture du service de la dette brute égal ou supérieur à 1.25:1.

Notes qui accompagnent les états financiers consolidés

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2020 et 2019

Au cours de l'année, Edmonton Airports a entrepris un processus de sollicitation de consentement pour être exempté de certaines exigences en vertu de l'ACF. Les détenteurs d'obligations ont libéré Edmonton Airports de son obligation de respecter le coefficient du service de la dette brute et le ratio de couverture du service de la dette pour les années 2020, 2021 et 2022. De plus, les détenteurs d'obligations ont dispensé Edmonton Airports de son obligation de financer un fonds de prévoyance pour l'exploitation et l'entretien de l'aéroport pour les années 2021, 2022 et 2023.

Edmonton Airports a émis la série suivante d'obligations par le biais de la PMF :

OBLIGATIONS DE SÉRIE A

En vertu du premier acte de fiducie supplémentaire daté du 31 octobre 2000, Edmonton Airports a créé et émis des obligations de série A d'un montant total de 250 M$ (les « obligations de série A »). Les obligations de série A émises attestent directement de la dette d'Edmonton Airports envers le détenteur de ces obligations. Les obligations de série A portent intérêt au taux annuel fixe de 7,214 % et arrivent à échéance le 30 novembre 2030. Le paiement du capital et des intérêts s'effectue semestriellement, soit le 1er mai et le 1er novembre de chaque année.

OBLIGATIONS DE SÉRIE B

En vertu du deuxième acte de fiducie supplémentaire daté du 31 octobre 2000 et du quatrième acte de fiducie supplémentaire daté du 31 décembre 2017, Edmonton Airports a créé et émis des obligations de série B d'un montant total de 220 M$ (les « obligations de série B »). Les obligations de série B servent de caution pour la convention de crédit mise à jour et modifiée de la Banque royale du Canada (« RBC ») datée du 30 décembre 2020 et sont payables sur demande conformément aux modalités qui s'y rattachent. Les obligations de série B sont des cautionnements, lesquels constituent une obligation de la part d'Edmonton Airports envers le détenteur de ces obligations seulement jusqu'à concurrence du moindre des montants suivants : i) le capital des obligations de série B, en plus des intérêts cumulés sur ce montant; et ii) les montants dus en application de la convention de crédit mise à jour et modifiée de la RBC (y compris les intérêts cumulés). En vertu du deuxième acte de fiducie supplémentaire, les obligations de série B sont exemptes des exigences du fonds de réserve affecté au service de la dette et du fonds de prévoyance lié à l'exploitation et à l'entretien, telles qu'elles sont exposées dans l'ACF.

Au cours de l'année, Edmonton Airports a conclu avec RBC une convention de crédit modifiée et mise à jour. La convention établit, pour une durée de trois ans, une facilité de crédit renouvelable de 100 M$ aux fins générales de l'entreprise et afin de contribuer au financement intérimaire de projets de construction (la « facilité de crédit de la RBC »). Il est possible de faire passer la facilité de crédit de la RBC à 200 M$. Au 31 décembre 2020, 50 000 $ (31 décembre 2019 – nul $) ont été prélevés sur la facilité de crédit de la RBC. En date du 31 décembre 2020, on avait mis de côté 16 118 $ (31 décembre 2019 – 22 172 $) de la totalité de la facilité de crédit de la RBC pour le fonds de prévoyance lié à l'exploitation et à l'entretien, comme l'exige l'ACF. Edmonton Airports peut exercer l'option de prélever des sommes à même la facilité de crédit de la RBC à un taux d'intérêt variable calculé à partir du taux préférentiel majoré d'une prime ou, encore, à un taux d'intérêt fixe calculé à partir du taux CDOR, majoré d'une prime. Le taux préférentiel de la banque au 31 décembre 2020 était de 2,45 % (2019 – 2,95 %).

En vertu de la convention de crédit modifiée et mise à jour conclue avec RBC, Edmonton Airports n'est pas tenu de maintenir des engagements financiers tant qu'il reçoit une dispense de respecter ses engagements envers Sa Majesté la Reine du chef de l'Alberta (anciennement Alberta Capital Finance Authority ou « ACFA »).

OBLIGATIONS DE SÉRIE C

En vertu du troisième acte de fiducie supplémentaire daté du 6 décembre 2006, Edmonton Airports a créé et émis des obligations de série A d'un montant total de 1,365 MM$ (les « obligations de série C »). Les obligations de série C servent de caution pour la convention de crédit mise à jour et modifiée de Sa Majesté la Reine du chef de l'Alberta (« SMRCA ») datée du 24 janvier 2012 et sont payables sur demande conformément aux modalités qui s'y rattachent. Les obligations de série C sont des cautionnements, lesquels constituent une obligation de la part d'Edmonton Airports envers le détenteur de ces obligations seulement jusqu'à concurrence du moindre des montants suivants : i) le capital des obligations de série C, en plus des intérêts cumulés sur ce montant; et ii) les montants dus en application de la convention de crédit mise à jour et modifiée de SMRCA (y compris les intérêts cumulés).

La convention de crédit mise à jour et modifiée de SMRCA établit trois facilités de crédit (collectivement les « facilités de crédit de SMRCA » et individuellement une « facilité de crédit de SMRCA »).

La facilité de crédit 1 de SMRCA comporte un capital maximal de 1 MM$, disponible par le truchement de prêts à taux fixe, qui pourront être utilisés uniquement à des fins de dépenses d'infrastructure aéroportuaires à l'Aéroport international d'Edmonton.

La facilité de crédit 2 de SMRCA comporte un capital maximal de 300 M$, disponible par le truchement de prêts à taux fixe, qui pourront être utilisés premièrement dans le but de racheter ou d'acheter à des fins d'annulation les obligations de série A et les obligations de série B. La convention de crédit mise à jour et modifiée de SMRCA interdit le prélèvement de la dernière tranche de 50 M$ de la facilité de crédit 2 de SMRCA tant que la totalité des obligations de série B n'est [100 M$] tée. Lorsque les obligations de série A et les obligations de série B auront été rachetées, il sera possible d'affecter tout solde résiduel de la facilité de crédit 2 de SMRCA aux fins de la facilité de crédit 1 de SMRCA.

La facilité de crédit 3 de SMRCA comporte un capital maximal de ~~100 $~~, disponible par le truchement de prêts à taux fixe, qui pourront être utilisés pour financer des projets d'immobilisations, dont l'objet global est de construire ou d'améliorer des infrastructures relatives aux bâtiments, aux aérodromes, aux terrains, aux routes, aux aides à la navigation et d'autres actifs nécessaires à l'exploitation de l'Aéroport international d'Edmonton. Le recours à la facilité de crédit 3 de SMRCA a pour effet de réduire, dollar pour dollar, le montant accessible à Edmonton Airports en vertu de la facilité de crédit 1 de SMRCA.

En vertu de la convention de crédit modifiée et mise à jour de SMRCA, pour toute la période au cours de laquelle les obligations sont en circulation aux termes de la convention, Edmonton Airports est tenu de maintenir un ratio de couverture des intérêts (RCI) d'au moins 1,25:1 et des flux de trésorerie nets supérieurs à zéro à la fin de tout trimestre d'exercice, sur une base continue de quatre trimestres. Au cours de l'année, Edmonton Airports a obtenu une entente de dispense de SMRCA l'exemptant de l'obligation de respecter tout les engagements financiers établis dans dans la convention de crédit modifiée et mise à jour pour la période allant du 1er avril 2020 au 31 décembre 2021. Après la fin de l'année, cette dispense a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2022.

DETTE À LONG TERME TOTALE IMPAYÉE

	2020	2019
Obligations de série A	180 512 $	189 561 $
Prêts de SMRCA	875 172	901 653
Solde d'ouverture	1 055 684	1 091 214
Moins : versements sur prêts	37 855	35 530
Obligations de série A	170 521	180 512
Prêts de SMRCA	847 308	875 172
Solde de clôture	1 017 829	1 055 684
Moins : partie courante des obligations de série A	11 002	9 990
Moins : Partie courante des prêts de SMRCA	29 028	27 864
Partie courante totale	40 030	37 854
Moins : tranche non amortie des coûts de transaction	2 358	2 243
	975 441 $	1 015 587 $

Notes qui accompagnent les états financiers consolidés

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2020 et 2019

Prêts de SMRCA, payables en versements semestriels de capital et d'intérêts :

Taux d'intérêt	Versement semestriel	Date d'échéance	2020	2019
4,37 %	755 $	15 décembre 2026	7 893 $	9 021 $
4,50 %	1 145	15 mars 2027	12 787	14 446
5,00 %	398	15 juin 2027	4 375	4 932
4,89 %	395	17 septembre 2027	4 633	5 176
4,68 %	1 552	16 juin 2028	19 437	21 555
4,55 %	3 068	17 septembre 2028	40 756	44 895
4,67 %	1 245	15 décembre 2039	31 157	32 158
4,54 %	920	15 mars 2040	23 648	24 390
4,56 %	1 845	15 juin 2040	47 328	48 809
4,00 %	1 439	1 octobre 2040	39 351	40 616
4,40 %	2 112	15 décembre 2040	55 806	57 519
4,41 %	1 511	15 mars 2041	40 497	41 692
4,16 %	1 657	15 juin 2041	45 406	46 787
3,70 %	1 582	15 septembre 2041	45 882	47 305
3,35 %	2 135	15 décembre 2041	63 987	66 058
3,41 %	921	15 mars 2042	27 886	28 753
3,25 %	905	15 juin 2042	27 844	28 727
3,26 %	1 207	17 septembre 2042	37 721	38 879
3,24 %	603	17 décembre 2042	18 858	19 438
3,42 %	615	15 mars 2043	19 170	19 728
3,73 %	557	17 mars 2044	17 325	17 780
3,36 %	266	15 septembre 2044	8 711	8 944
3,18 %	260	15 décembre 2044	8 678	8 916
2,72 %	490	15 septembre 2046	18 172	18 648
			667 308 $	695 172 $

Prêts de SMRCA payables en versements semestriels d'intérêts seulement :

Taux d'intérêt	Versement semestriel	Date d'échéance	2020	2019
3,51 %	439 $	17 décembre 2048	150 000 $	150 000 $
3,51 %	263	17 décembre 2048	30 000	30 000
			180 000	180 000
			847 308 $	875 172 $

Les versements annuels de capital futurs nécessaires pour éteindre la dette à long terme se présentent comme suit :

	Capital	Intérêt	Total
2021	40 030 $	44 554 $	84 584 $
2022	42 334	42 527	84 861
2023	44 772	40 370	85 142
2024	47 354	38 071	85 425
2025	50 089	35 624	85 713
Par la suite	793 250	334 629	1 127 879
	1 017 829 $	535 775 $	1 553 604 $

Intérêts et autres charges :

	2020	2019
Intérêts des obligations de série A	13 016 $	13 699 $
Intérêts sur prêts de SMRCA	33 609	34 496
Portion intérêts du coût de service courant pour avantages postérieurs à l'emploi	35	62
Autres intérêts et coûts de financement	838	161
Revenus d'intérêts et autres produits	(6 563)	(7 582)
	40 935	40 836
Intérêts capitalisés	(48)	(6)
	40 887 $	40 830 $

5. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

Le tableau ci-dessous précise l'endroit où figurent les montants et l'activité rattachés aux avantages postérieurs à l'emploi d'Edmonton Airports dans les états financiers consolidés :

	2020	2019
Actif inclus dans l'état de la situation financière :		
Juste valeur des actifs du régime	81 325 $	78 871 $
Valeur actualisée des engagements financés	77 074	74 742
Actif dans l'état de la situation financière	4 251	4 129
Charges incluses dans le bénéfice net pour l'exercice :		
Régime de retraite à prestations déterminées	3 138	2 763
Régime de retraite complémentaire de la direction	95	113
Régime d'avantages à long terme	2	2
	3 235 $	2 878 $

RÉGIMES DE RETRAITE CAPITALISÉS

A) RÉGIME DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉTERMINÉES

Depuis le 1er octobre 2013, le régime de retraite à prestations déterminées actuel offert par Edmonton Airports demeure fermé à tous les groupes d'employés soumis à la négociation collective sauf un. Tous les employés embauchés deviennent membres du régime de retraite à cotisations déterminées. Le nombre d'employés membres du régime de retraite à prestations déterminées diminuera au fil du temps.

Le 31 décembre 2019, on a achevé la plus récente évaluation actuarielle de la tranche des prestations déterminées du régime de retraite. On a par ailleurs préparé les états financiers consolidés en s'appuyant sur une évaluation actuarielle achevée le 31 décembre 2019 avec extrapolation jusqu'au 31 décembre 2020.

Le total des paiements en espèces effectués par Edmonton Airports au régime de retraite à prestations définies pour l'exercice s'étant terminé le 31 décembre 2020 était de 2 447 $ (2019 – 4 053 $).

RÉGIMES DE RETRAITE NON CAPITALISÉS

B) RÉGIME DE RETRAITE COMPLÉMENTAIRE DE LA DIRECTION

Le régime de de retraite complémentaire de la direction (RRCD) d'Edmonton Airports compte un membre. Les prestations versées aux termes du RRCD constituent un passif non capitalisé d'Edmonton Airports. On a préparé les états financiers consolidés en s'appuyant sur une évaluation actuarielle indépendante achevée le 31 décembre 2020. En plus du régime de retraite complémentaire de la direction, il existe un passif non capitalisé pour la rémunération différée de la direction.

Notes qui accompagnent les états financiers consolidés

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2020 et 2019

C) RÉGIME D'AVANTAGES À LONG TERME

Edmonton Airports proposait un régime d'avantages à prestations déterminés à long terme aux employés admissibles en vertu de la convention collective générale des unités de négociation, à l'exclusion des employés, des membres de la direction et des pompiers visés par une convention de négociation collective distincte. Les prestations versées aux termes du régime d'avantages à long terme constituent un passif non capitalisé d'Edmonton Airports. On a préparé les états financiers consolidés en s'appuyant sur une évaluation actuarielle indépendante achevée le 31 décembre 2020. Le régime a été liquidé au cours de l'exercice, le dernier versement des prestations devant être effectué en 2021.

On a également versé des prestations de nul $ (2019 – nul $) à même le régime pendant l'exercice en cours.

D) RÉGIME DE RETRAITE À COTISATIONS DÉTERMINÉES

Edmonton Airports maintient un régime de retraite renfermant des dispositions relatives aux cotisations déterminées qui prévoient le versement de prestations aux employés ayant adhéré au régime après le 1er novembre 2010 et dont les conditions d'emploi ne sont pas soumises à la négociation collective. Les employés dont les conditions d'emploi sont soumises à la négociation collective ont commencé à adhérer au régime après le 1er octobre 2013. La cotisation versée par Edmonton Airports au volet à cotisations déterminées du régime correspond à un maximum de 5,5 % du traitement et du salaire réguliers de l'employé.

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

			2020	2019
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Bâtiments	967 334 $	485 482 $	481 852 $	512 217 $
Voiries	120 066	47 956	72 110	74 256
Parcs et installations de stationnement	88 535	44 320	44 215	46 010
Installations et parcelles côté piste	291 001	153 408	137 593	146 210
Aménagement des terrains	114 453	21 463	92 990	94 669
Véhicules et matériel d'entretien	37 700	22 247	15 453	11 675
Meubles et matériel	13 174	10 897	2 277	2 634
Matériel informatique	32 487	25 438	7 049	8 445
Terrains	4 080	428	3 652	3 722
Construction en cours	18 524	-	18 524	18 994
	1 687 354 $	811 639 $	875 715 $	918 832 $

En cas d'indication de dépréciation au cours de l'année, une évaluation de la juste valeur ou du coût de remplacement a été effectuée sur ces actifs par rapport à leur valeur comptable.

7. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

			2020	2019
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Logiciels informatiques	12 813 $	9 319 $	3 494 $	4 333 $
Logiciel en cours de développement	351	-	351	71
	13 164 $	9 319 $	3 845 $	4 404 $

8. COMPTES CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

Sont comprises dans les comptes créditeurs et charges à payer les remises gouvernementales payables, qui comprennent des montants payables de 737 $ (31 décembre 2019 – 692 $). Ce solde reprend les montants payables au titre des impôts sur la feuille de paie et des taxes de vente.

9. REVENUS ET APPORTS DIFFÉRÉS

A) REVENUS DIFFÉRÉS

	2020	2019
Revenus différés	29 149 $	28 483 $
Ajouter : avances consenties à des locataires	328	1 605
Moins : amortis pour l'exercice en cours	(1 112)	(939)
	28 365	29 149
Moins : Partie courante	(835)	(834)
	27 530 $	28 315 $

B) APPORTS À L'EXPLOITATION ET EN CAPITAL DIFFÉRÉS

	2020	2019
Solde – à l'ouverture de l'exercice	20 924 $	22 055 $
Apports à l'exploitation reçus au cours de l'exercice	10 375	831
Apports en capital reçus au cours de l'exercice	924	1 037
	32 223	23 923
Moins : Amortissement des apports à l'exploitation	(10 651)	(990)
Amortissement des apports en capital	(1 901)	(2 009)
Solde – à la clôture de l'exercice	19 671	20 924
Moins : partie courante	(2 903)	(3 148)
	16 768 $	17 776 $

Edmonton Airports a reçu des paiements de l'Agence du revenu du Canada dans le cadre de la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC) pour un montant de 8 149 $ (31 décembre 2019 – nul $). Le gouvernement du Canada a prolongé le programme de SSUC jusqu'en juin 2021. Au 31 décembre 2020, le solde du programme de SSUC inclus dans les comptes débiteurs de l'état consolidé de la situation financière était de 1 303 $ (31 décembre 2019 – nul $).

10. FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES (FAA)

Edmonton Airports tire des revenus des FAA, que les transporteurs aériens recouvrent en vertu d'un protocole d'entente (PE) conclu entre différents aéroports canadiens, l'Association du transport aérien du Canada et les transporteurs aériens qui servent les aéroports signataires du protocole. En vertu du protocole, les transporteurs aériens signataires touchent des frais de recouvrement de 6%. Les revenus tirés des FAA servent à financer : les coûts de nouvelles infrastructures aéroportuaires; les grands travaux d'amélioration des installations existantes à l'aéroport; les coûts de financement connexes; le remboursement des dettes et les frais de recouvrement retenus par les transporteurs aériens signataires.

Montants cumulatifs depuis le lancement du programme	2020	2019
Revenus des FAA	1 172 904 $	1 143 176 $
Frais de recouvrement des FAA, retenus par les transporteurs aériens	(67 163)	(65 375)
	1 105 741	1 077 801
Moins : charges cumulatives	(1 959 386)	(1 892 909)
	(853 645) $	(815 108) $

Notes qui accompagnent les états financiers consolidés

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2020 et 2019

11. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

A) BAIL FONCIER

La charge au titre du bail foncier se calcule à partir d'une échelle progressive de pourcentages des revenus d'Edmonton Airports tels qu'ils sont définis dans le bail foncier. Les paiements mensuels requis sont basés sur les dépenses réelles de bail foncier de l'année précédente, tandis que les dépenses sont calculées en pourcentage des revenus de l'année en cours.

Au cours de l'année, le gouvernement du Canada a renoncé au loyer foncier pour la période allant de mars à décembre 2020 en raison des impacts de la COVID-19 sur les revenus de l'aéroport. Le gouvernement du Canada a étendu cette mesure aux aéroports qui atteignent des volumes de passagers spécifiques jusqu'en 2021. Edmonton Airports se situe dans cette fourchette de passagers et ne sera pas tenu de payer le bail foncier en 2021. Les paiements de location prévus en vertu du bail foncier pour les cinq prochaines années sont estimés comme suit : 2021 – nul $; 2022 – 14 457 $; 2023 – 17 525 $; 2024 – 20 142 $; et 2025 – 20 611 $.

B) ENGAGEMENTS

i) Engagements en matière d'immobilisations

En date du 31 décembre 2020, Edmonton Airports présente des engagements en matière d'immobilisations en cours relativement à la construction de certains projets d'immobilisations au montant de 8 479 $ (31 décembre 2019 – 11 287 $).

ii) Engagements liés à l'exploitation

Edmonton Airports détient des contrats d'exploitation pour la mise à disposition d'aires de stationnement, la gestion des services de technologies de l'information, l'entretien et la sécurité des bâtiments, le service aérien, le marketing et les services de conciergerie. Ces contrats prévoient les engagements annuels suivants : 2021 – 25 208 $; 2022 – 7 184 $; 2023 – 5 920 $; 2024 – 2 291 $; et 2025 – 14 $. Sont exclus des engagements annuels susmentionnés certains contrats d'exploitation pour lesquels il n'est pas possible d'estimer les montants en question de façon raisonnable.

C) LITIGES

Dans le cours normal de l'exploitation, Edmonton Airports est engagé dans des litiges et des procédures en justice. Bien qu'il ne soit pas possible de prédire avec certitude le résultat final de ces litiges et procédures en justice, la direction estime que la résolution des procédures n'aura pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière d'Edmonton Airports, ni sur le résultat de son exploitation.

En date du 31 décembre 2020, il n'existait aucun litige important non réglé à l'encontre d'Edmonton Airports.

12. INSTRUMENTS FINANCIERS

Le risque de crédit, de [illegible] l'intérêt auquel s'expose Edmonton Airports existe principalement au niveau de ses instruments financiers.

L'exposition

A) RISQUE DE CRÉDIT

~~La vulnérabilité~~ au risque de crédit correspond à la valeur comptable des comptes débiteurs de 7 918 $ (31 décembre 2019 – 15 266 $) inscrite au bilan. À la fin de l'exercice, Edmonton Airports attribue environ 46 % (31 décembre 2019 – 46%) de ses comptes débiteurs à deux transporteurs aériens. Par ailleurs, la valeur comptable d'autres créances totalisant 7 853 $ (31 décembre 2019 – 2 245 $) expose la société à un risque de crédit.

Edmonton Airports atténue son risque de crédit en s'efforçant d'obtenir des dépôts de garantie, des lettres de crédit et des évaluations de la solvabilité des clients, en plus de recourir à d'autres techniques d'amélioration de crédit.

Les comptes débiteurs ne portent pas d'intérêts et sont, en général, exigibles dans les 30 à 90 jours. En date du 31 décembre 2020, la provision pour dépréciation des comptes débiteurs s'élevait à 1 241 $ (31 décembre 2019 – 238 $). La provision comprend des allocations en raison de l'environnement économique actuel, y compris l'impact de la COVID-19. En date du 31 décembre 2020, l'analyse chronologique des comptes débiteurs qui sont en souffrance mais non dépréciés se présente comme suit :

	2020	2019
30 à 90 jours	3 737 $	3 222 $
Plus de 90 jours	2 373	763
	6 110 $	3 985 $

On n'a recensé aucune autre dépréciation au niveau des comptes débiteurs ou autres.

B) RISQUE D'ILLIQUIDITÉ

La pandémie COVID-19 a perturbé l'économie mondiale et a exercé une pression sur la performance financière d'Edmonton Airports en 2020, ce qui a entraîné une augmentation du risque d'illiquidité. La gestion du risque d'illiquidité d'Edmonton Airports comprend la gestion des exigences de financement et de trésorerie à court, moyen et long terme. En plus des ententes d'exemption obtenues (note 4), le risque d'illiquidité est géré par le maintien de réserves de trésorerie adéquates, y compris les fonds provenant des billets de dépôt à court et à long terme (note 3) et le financement non utilisé des facilités bancaires et des facilités d'emprunt de réserve (note 4). La direction effectue également de façon continue des mises à jour et des examens des projections de flux de trésorerie afin d'assurer une continuité adéquate du financement.

C) RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

La trésorerie, les dépôts soumis à restrictions, les placements et la dette à long terme d'Edmonton Airports l'exposent à un risque de taux d'intérêt. Edmonton Airports contracte des prêts à taux fixe en vertu de la facilité de crédit de SMRCA et d'autres conventions de créance dans le but de les détenir jusqu'à l'échéance. La facilité de crédit de RBC a un taux d'intérêt variable sur tous les montants tirés, une variation de 1 % par rapport au taux d'intérêt du marché aura un impact de 250 $ sur les paiements d'intérêts d'Edmonton Airports.

13. RÉMUNÉRATION ET DÉPENSES DES ADMINISTRATEURS ET DES DIRIGEANTS

RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS

(Tous les chiffres indiqués dans cette note sont arrondis au dollar le plus près)

Présidence du conseil d'administration	70 000 $ par année
Présidence du comité de vérification	18 500 par année
Présidence du comité de gouvernance et des ressources humaines	17 000 par année
Administrateurs (frais totaux moins ceux de la présidence du conseil d'administration et de la présidence des comités)	144 730 par année
Frais de rencontre du conseil d'administration et des comités	1 200 par réunion

Rémunération totale versée et dépenses remboursées à chacun des administrateurs en 2020 :

	Rémunération	Charges	Total
Bashir, Naseem (présidence)	86 800 $	189 $	86 989 $
Burrows, Christopher	23 300	-	23 300
Cameron, Mary (présidence du comité de gouvernance et des ressources humaines)	29 000	-	29 000
Eng, Howard	12 930	-	12 930
Hale, Mona	17 775	-	17 775
Hales, Murray	23 300	-	23 300
Hertz, Joan (présidence, comité de vérification)	28 100	-	28 100
Hofstra, Tim	23 300	-	23 300
Horner, Doug	24 500	-	24 500
Jones, Darrell	23 300	-	23 300
Klein, Dale	24 800	-	24 800
McClelland, Steve	22 700	4 000	26 700
McNary, Carman	22 100	-	22 100
Mowat, Dave	22 100	-	22 100
Ramotar, Jay	23 300	408	23 708
Sanatani, Suromitra	5 525	-	5 525

Notes qui accompagnent les états financiers consolidés

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2020 et 2019

RÉMUNÉRATION DES HAUTS DIRIGEANTS
La plage de rémunération de base pour les hauts dirigeants d'Edmonton Airports se situe entre 231 000 $ et 427 500 $ (2019 – 200 400 $ et 427 500 $).

COÛTS DE RESTRUCTURATION
Au cours de l'exercice, Edmonton Airports a dépensé 3 827 $ en coûts de restructuration (2019 – nul $).

14. IMPACT DE LA COVID-19

La pandémie de COVID-19 et la contraction économique qui en découle ont eu, et devraient continuer à avoir, un impact négatif important sur la demande en voyages aériens à l'échelle mondiale. Edmonton Airports a connu des baisses importantes de l'activité des passagers et des vols depuis mars 2020 par rapport aux mêmes périodes en 2019. La direction continue d'analyser l'ampleur de l'impact financier de la COVID-19, qui est et qui continue d'être substantiel. Edmonton Airports continuera d'évaluer si des actifs sont dépréciés à la lumière de l'environnement économique actuel et de l'impact de COVID-19.

15. RENSEIGNEMENTS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE SUPPLÉMENTAIRES

	2020	2019
Comptes débiteurs	3 348 $	(3 081) $
Charges payées d'avance et autres charges	2 909	(655)
Créances au titre de contrats de location et autres créances	(476)	(593)
Comptes créditeurs et charges à payer	(5 713)	(5 472)
Revenus différés	(784)	(1 131)
Apports à l'exploitation et en capital	(1 253)	666
Dépôt de garantie des locataires	(40)	299
Variation du fonds de roulement hors caisse	(2 009) $	(9 967) $

16. DONNÉES COMPARATIVES

Les données comparatives pour certaines dépenses ont été reclassées pour se conformer à la présentation de l'année en cours.

Équipe de haute direction

Tom Ruth
Président et chef de la direction

Traci Bednard
Vice-présidente, Communications numériques et de l'entreprise

Kirstan Jewell
Vice-présidente, Gens, Stratégie et Durabilité

Myron Keehn
Vice-président, Services aériens et Développement commercial

Leslie Kwasny
Dirigeante principale des finances et vice-présidente, Finances

Steve Maybee
Vice-président, Exploitation et Infrastructure

Tara Mulrooney
Vice-présidente, Technologie et Innovation

Bill Wright
Vice-président, Risque, avocat général et agent de gouvernance

Karen Croll
Gestionnaire, Bureau des cadres et secrétaire du conseil d'administration

Représentants nommés

Ville d'Edmonton
Don Iveson, maire
Andre Corbould, directeur municipal

Ville de Leduc
Bob Young, maire
Derek Prohar, directeur municipal

Comté de Leduc
Tanni Doblanko, mairesse
Duane Coleman, directeur du comté

Comté de Parkland
Rod Shaigec, maire
Mike Heck, dirigeant principal de l'administration

Comté de Strathcona
Rod Frank, maire
Darrell Reid, commissaire en chef

Comté de Sturgeon
Alanna Hnatiw, mairesse
Reegan McCullough, dirigeant principal de l'administration

Transports Canada
Ross Ezzeddin, directeur général, Programmes aériens et maritimes

Jason Tom, directeur, Gérance des administrations, Programmes aériens et maritimes



Edmonton Airports

1000, route de l'aéroport, bureau 1
Aéroport international d'Edmonton
(Alberta) T9E 0V3

780 890 8900
info@flyeia.com

flyeia.com

QUAND LES CHOSES SONT DEVENUES DIFFICILES,
NOUS NOUS SOMMES ÉLEVÉS AU-DESSUS DE TOUT.

NOUS AVONS PERCÉ LES NUAGES SOMBRES
POUR ENFIN RETROUVER L'ARC-EN-CIEL.

VOUS CONNAISSEZ LE DICTON AU SUJET DES CITRONS?
CE QUE NOUS EN AVONS FAIT EST BIEN MEILLEUR
QUE DE LA LIMONADE.

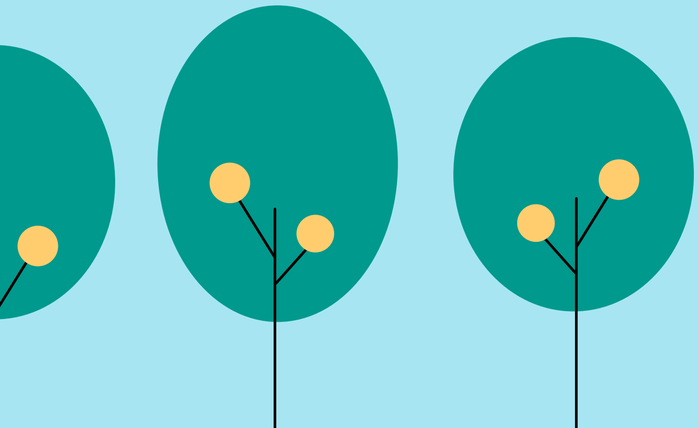
NOUS AVONS LAISSÉ PLACE À L'INNOVATION.
BEAUCOUP PLUS DE PLACE.

TOUT CE NOUS AVONS FAIT, NOUS L'AVONS FAIT DANS
L'INTÉRÊT DES VOYAGES EN TOUTE SÉCURITÉ.

LA SANTÉ DES PASSAGERS NOUS A SERVI DE GUIDE.

ON A POURSUIVI L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ.

LES BOUTIQUES ET SERVICES ONT ÉTÉ PLUS
IMPORTANTS QUE JAMAIS.



CE FUT L'ANNÉE OÙ L'ON A CHANGÉ LA DONNE,
ET CE, À JUSTE TITRE.

NOUS SOMMES DEMEURÉS À L'AVANT-GARDE
GRÂCE À LA TECHNOLOGIE.

IL N'EST JAMAIS FACILE DE DIRE AU REVOIR.

COMME TOUJOURS, NOUS AVONS RÉPONDU À
L'APPEL DE NOTRE COMMUNAUTÉ

LE SPECTACLE CONTINUERA FINALEMENT.

NOUS SAVONS QUE DES JOURS MEILLEURS
NOUS ATTENDENT.



VOICI NOTRE RÉCIT.

LA PANDÉMIE A ÉTÉ DÉVASTATRICE POUR
NOTRE INDUSTRIE, MAIS NOUS AVONS TENU BON.

NOUS AVONS CONQUIS L'ANNÉE AVEC RÉSILIENCE

EIA
we'll move you.

VILLENEUVE
AIRPORT