L'AÉROPORT DE L'AVENIR

RAPPORT ANNUEL 2019 D'EDMONTON AIRPORTS

L'AVENIR COMMENCE MAINTENANT



Quand l'avenir arrivera-t-il? La réponse : maintenant. L'année 2019 a été celle pendant laquelle nous nous sommes tournés directement vers l'avenir afin de créer un aéroport et une expérience axée sur les passagers, à la fine pointe de la technologie et adaptée aux besoins de nos clients. L'avenir repose notamment sur la création d'une nouvelle réalité technologique et numérique pour les personnes que nous servons, d'une réalité qui viendra rationaliser et agrémenter leur expérience de l'aéroport. Bien que notre stratégie et notre vision soient orientées vers la création d'un aéroport futur aujourd'hui, nous demeurons néanmoins centrés sur les personnes. Nous nous rallions autour de notre noble cause – « Unir les personnes autour d'un univers de possibilités ». Notre raison d'être s'articule toujours autour des personnes et de la région que nous avons l'honneur de servir.

Nous assurons l'exploitation des deux aéroports dans la région métropolitaine d'Edmonton : l'Aéroport international d'Edmonton (EIA) et l'aéroport Villeneuve Airport (VA). En vertu de la Regional Airports Authorities Act of Alberta (Loi sur l'administration des aéroports régionaux de l'Alberta), nous avons pour mandat de favoriser l'épanouissement de l'aviation et d'engendrer des retombées économiques pour les communautés que nous servons. La gérance de ces deux actifs régionaux nous permet justement de réaliser les objectifs précités. L'AIE et l'aéroport VA font l'objet d'une planification collaborative et concomitante; l'aéroport VA se concentre sur l'aviation générale et les installations de formation, tandis que les activités de l'AIE portent sur le trafic commercial. Ces deux aéroports se complètent bien et permettent de concrétiser notre vision de l'aéroport de l'avenir.

Ce fut l'année où nous avons consolidé notre vision du *développement de l'innovation* et jeté les assises de l'ensemble des travaux à accomplir. L'objectif ultime que nous avons fixé pour l'avenir de notre organisme est de créer un aéroport et une Cité de l'aéroport sensibles et branchés qui sont taillés à la mesure des besoins des passagers. Nous créons ainsi un aéroport qui aide à répondre aux questions et à résoudre les problèmes avant même que les passagers en prennent connaissance. Nous créons un aéroport vivant.

Le travail consiste en grande partie à faciliter la transition de l'AIE vers une nouvelle réalité numérique. À cet effet, nous avons créé une équipe Adaptation et transition des employés, laquelle a pour mission de préparer l'organisme au changement et de favoriser la transformation en faveur de ce nouveau monde numérique. Ce fut une année marquée par l'établissement d'un solide fondement pour l'avenir. Nous avons donc élaboré une stratégie et une feuille de route pour tracer les prochaines étapes à franchir afin de devenir un organisme véritablement transformatif et guidé par les données. Cela englobe le cadre et la stratégie que nous avons conçus pour stocker et régir nos données et éléments analytiques, gérer les applications d'entreprise et intégrer les systèmes. Nous avons aussi refondu notre présence sur Internet grâce à la conception d'un site Web axé sur les appareils mobiles. Voilà l'un des outils clés pour assurer l'existence d'une expérience centrée sur les passagers.

Le présent rapport annuel présente le profil de certaines des activités que nous menons pour bâtir l'aéroport de l'avenir. Les progrès que nous avons réalisés afin de faire vivre aux clients une expérience aéroportuaire sans pareil au moyen de stratégies technologiques et numériques nous inspirent de la confiance et de la fierté. Nous sommes l'AIE et *nous vous transporterons* – vers l'avenir.



TABLE DES MATIÈRES

05 MESSAGE DES DIRIGEANTS

08 CITÉ DE L'AÉROPORT

11 FRET

13 SERVICE AÉRIEN

15 NUMÉRIQUE/TECHNOLOGIE

16 LES GENS – NOTRE OBJECTIF

17 AÉROPORT VILLENEUVE

18 COMMUNAUTÉ, ART ET CULTURE

20 PRIX ET RÉCOMPENSES EN 2019

21 DURABILITÉ

24 GOUVERNANCE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

33 RAPPORT STRATÉGIQUE

35 RAPPORT DE GESTION

47 RAPPORT FINANCIER

EIA
we'll move you.

VILLENEUVE
AIRPORT

ÉQUILIBRER L'AÉROPORT DE L'AVENIR ET LES RÉALITÉS D'AUJOURD'HUI

Au moment de rédiger cette lettre au printemps 2020 afin de faire rapport sur notre dernier exercice, tant de choses ont changé. Notre Rapport annuel de 2019 reflète le thème « l'aéroport de l'avenir », et nous sommes résolus à rester fidèles à cette stratégie à long terme. Malgré l'évolution radicale du monde qui s'est opérée au cours des derniers mois à cause de la COVID-19, nous sommes néanmoins fiers du solide exercice et des accomplissements que nous avons réalisés comme équipe au sein de l'AIE en 2019.

Notre priorité première comme organisme concerne toujours la sécurité du public voyageur, nos employés et la communauté aéroportuaire, ce qui prévaut maintenant plus que jamais. Nous traversons tous ensemble cette pandémie et, à l'instar de bien des organismes dans notre communauté, nous avons pris de nombreuses mesures pour atténuer l'impact de ce virus. En fait, 65 % de nos employés font du télétravail, et nous avons renforcé les protocoles et procédures de sécurité qui s'appliquent aux employés essentiels qui sont tenus de travailler sur place à l'AIE afin d'en assurer le maintien de l'exploitation et de soutenir notre public voyageur et le mouvement des biens.

Par ailleurs, en raison de la baisse actuelle du volume des passagers, nous avons ramené de façon temporaire l'aérogare de l'AIE à sa taille idéale dans le but de réaliser des économies de frais d'exploitation, en plus de réduire considérablement nos dépenses en immobilisations au cours de 2020. Ces mesures de compression des coûts aideront à veiller à ce que l'Aéroport international d'Edmonton demeure fort et prêt à accueillir une éventuelle reprise économique.

Même face à cette situation perturbatrice, nous sommes toujours prêts à faire des affaires. Nos volumes globaux de fret aérien sont sensiblement supérieurs à ceux affichés pour la même période l'an passé, ce qui est attribuable en partie à la hausse des expéditions par voie aérienne de fournitures médicales essentielles et d'autres biens et fournitures. Le fret aérien constitue un service essentiel qui vient appuyer les chaînes cruciales d'approvisionnement en fournitures médicales, en produits alimentaires et pharmaceutiques, et en d'autres fournitures essentielles qui servent notre région et ailleurs, y compris le Nord du Canada. Nous proposons également plusieurs vols intérieurs quotidiens à destination de villes canadiennes clés, sans oublier de mentionner de nombreux vols d'évacuation médicale en renfort aux situations d'urgence médicale en milieu éloigné et nordique.

Les aéroports étant résilients, nous allons nous remettre de cette crise. Nous nous affairons donc à préparer notre plan de relance afin de veiller à ce que l'AIE soit prêt à retrouver son plein fonctionnement. Œuvrant de concert avec nos partenaires au sein du secteur de l'aviation et du milieu des affaires, nous entreprenons des démarches afin de retrouver notre vigueur et de nous montrer prêts à faire face à une hausse soutenue du volume des passagers dès que notre gouvernement le jugera sécuritaire. Entre-temps, nous tenons à remercier tous les travailleurs de première ligne dans notre communauté et à l'aéroport pour leur dévouement ainsi que les nombreuses autres professions dont les travailleurs œuvrent sans relâche pour nous tenir à l'abri du danger tandis que la COVID-19 sévit encore ici.

Nous nous réjouissons de l'occasion de vous accueillir tous bientôt lors de votre retour à l'AIE et de rapprocher, une fois de plus, le monde de nos passagers et nos passagers du monde.

Restez en sécurité et restez forts!

Naseem Bashir
Président du conseil d'administration



Tom Ruth
Président et chef de la direction



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**



AU BORD DE L'AVENIR

L'AIE EST UNE CITÉ DE L'AÉROPORT FLORISSANTE OÙ L'ON RETROUVE ENDROITS COMMERCIAUX, FRET AÉRIEN, ACTIVITÉS DE VENTE AU DÉTAIL, DIVERTISSEMENTS, COMMERCE ÉLECTRONIQUE ET BIEN PLUS. L'AIE EST UNE DESTINATION EN SOI.





NOUS AVONS POUR OBJECTIF DE FOURNIR DES SERVICES ET DES COMMODITÉS QUI SATISFONT AUX BESOINS ET AUX ATTENTES DES PERSONNES QUE NOUS SERVONS, MAIS QUI ALIMENTENT LA PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE POUR LA RÉGION DANS SON ENSEMBLE.

LA TECHNOLOGIE DES DRONES FAIT UN SURVOL DE L'AVENIR

SYSTÈMES D'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ (SATP)

Les drones servent à un éventail de programmes spéciaux, notamment ceux qui font appel à un drone en forme de faucon conçu pour effrayer les oiseaux et la faune. L'AIE emploie aussi cette technologie pour assurer le balayage par radar optique de ses pistes dans le but de déceler les problèmes de sécurité et d'entretien avant qu'ils ne se présentent. L'AIE est le premier aéroport canadien à avoir utilisé des drones la nuit afin de mettre à l'essai et d'étalonner ses aides essentielles à l'atterrissage. Nous serons également l'emplacement éventuel d'un site d'essai pour les services de livraison de fret par drone dans le but de devenir la plaque tournante de ce service au cours des années à venir.

L'AIE et Drone Delivery Canada (DDC) ont conclu une entente en vertu de laquelle l'AIE se verra doter d'une installation d'essai pour les livraisons aéroportuaires de fret par drone (sous réserve des approbations réglementaires), et ce, dans l'espoir de faire de l'AIE une plaque tournante des livraisons de fret par drone dans l'Ouest et le Nord du Canada. L'entente est appuyée par Air Canada par le biais de sa relation commerciale de longue durée avec l'AIE. Air Canada est aussi agent des ventes auprès de DDC par l'entremise de sa filiale de transport de fret, Air Canada Cargo. On prévoit qu'il s'agira du premier service mondial de livraison par drone à suivre un horaire régulier depuis un aéroport. Quand on aura déterminé les clients et les trajets et que les autorités de réglementation auront approuvé les trajets, DDC déploiera son drone de livraison de fret appelé « Sparrow », qui présente une capacité de charge de 10 livres.

L'Alberta Aerospace and Technology Centre (AATC) s'est associée aussi à l'AIE afin de lancer plusieurs nouvelles initiatives. Pegasus Imagery, dont l'effectif est passé de un employé à douze employés en l'espace de un an, vient de lancer un nouveau produit de drone, Hyperion, qui présente une capacité de charge de 44 livres et une durée de vol de 16 heures (portée d'environ 700 kilomètres). Parmi les avantages de ce drone, Hyperion permettra aux services d'intervention d'urgence de commander les bombardiers à eau à l'aide de flux de données en temps réel au lieu de photos qui pourraient être vieilles de plusieurs heures. Hyperion élimine aussi le risque de devoir survoler le feu pour ce faire. Doté de technologies actives de détection et d'évitement à bord, le drone peut ainsi se rendre plus loin que la ligne visuelle, ce qui sera utile lorsque les règlements le permettront. Les drones de Pegagus Imagery peuvent aussi effectuer des relevés forestiers et de cultures, en plus de rendre service à la police et à d'autres organismes de maintien de l'ordre. En 2020, Pegasus Imagery quittera l'AIE pour s'installer dans le comté de Sturgeon afin de faciliter les vols d'essai.

En plus du grand succès du drone Robird d'Aerium Analytics, l'entreprise a fait équipe avec Canard Drones afin de réaliser une analyse en temps réel de l'indicateur de trajectoire d'approche de précision (PAPI) de l'AIE, système conçu pour aider les aéronefs à atterrir en toute sécurité. Le drone, ou le SATP, a fait appel à des outils de grande spécificité visant à mesurer et à recueillir des données en vue d'aider à étalonner le PAPI. C'était la première fois au Canada que l'on réussissait à exécuter cette manœuvre la nuit dans un aéroport ou sur une propriété aéroportuaire.

BÂTIR L'AVENIR

DEPUIS 2013, DES SOMMES TOTALISANT PLUS DE UN DEMI-MILLIARD DE DOLLARS ONT ÉTÉ INVESTIES À TITRE PRIVÉ DANS LES NOUVEAUX PROJETS D'AMÉNAGEMENT À L'AIE.



DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

Le développement commercial qui a lieu dans la Cité de l'aéroport de l'AIE se prête bien au service aérien en attirant de nouveaux passagers et services, qui, à leur tour, permettent d'engendrer des revenus qui sont par la suite réinvestis dans l'aéroport. Depuis 2013, des sommes totalisant plus de un demi-milliard de dollars ont été investies à titre privé dans les nouveaux projets d'aménagement à l'AIE, d'où des rendements vigoureux pour la région en termes de service aérien accru, de création d'emplois et de retombées économiques globales.

Century Mile Racetrack and Casino a ouvert ses portes le 1er avril 2019. On y trouve notamment des installations de restauration et de divertissement avec des machines à sous. Pour gérer l'achalandage supplémentaire, l'AIE a collaboré avec l'installation et les municipalités environnantes afin de construire des routes supplémentaires et des infrastructures connexes. Après une longue journée passée aux courses, on peut profiter d'un autre hôtel de premier plan à l'aéroport; le groupe d'investisseurs K5 Investment Group a ouvert Fairfield by Marriott AIE, son nouvel hôtel à cinq étages qui compte 135 chambres. Nous avons aussi accueilli de nouveaux services de détail qui sont venus s'installer dans la Cité de l'aéroport, dont Sleep Country, Booster Juice, Fat Burger, Starbucks et Wendy's.

La croissance des activités commerciales et de transport de fret en 2019 tient notamment compte de l'achèvement du projet de construction de la nouvelle installation d'Air Canada de 50 000 pieds carrés réalisé au coût de 19 millions de dollars. Cette installation permet au transporteur aérien d'améliorer le fonctionnement de sa chaîne d'approvisionnement et d'assurer ainsi un mouvement plus efficace des biens dans tout son réseau. Cet investissement dans notre région met en valeur nos tendances de croissance vigoureuse et favorise d'autres possibilités d'aménagement sur place. Toujours en 2019, Aurora Cannabis a ouvert sa nouvelle installation de 320 000 pieds carrés, Aurora Polaris, qui se trouve à l'AIE. L'installation fabrique des produits comestibles et d'autres produits à valeur ajoutée, ce qui lui permettra également d'améliorer ses activités de recherche et de développement, de conditionnement à portée internationale, d'entreposage et d'expédition.

L'entreprise chinoise Plant Box et l'AIE ont conclu une entente qui fait de l'aéroport le point d'entrée et le centre logistique de cette entreprise en Amérique du Nord ainsi que le siège de son principal centre de fabrication et de distribution en Amérique du Nord. Plant box se spécialise en systèmes d'éclairage à DEL pour la culture des plantes d'intérieur, telle la culture hydroponique. Plant Box a choisi l'AIE comme l'emplacement où investir, car il s'agit de l'aéroport le plus au nord en Amérique du Nord qui fonctionne tous les jours, 24 heures sur 24, et qui permet un accès direct bidirectionnel par voie circumpolaire aux marchés asiatiques. Cette entente prépare le terrain à d'autres investissements d'origine asiatique dans la région métropolitaine d'Edmonton.

PROGRESSER VERS L'AVENIR

L'AIE A DÉJÀ VU LE VOLUME DE SES INSTALLATIONS DE CARBURANT TRIPLER POUR AINSI PORTER À 235 MILLIONS DE LITRES LEUR CAPACITÉ DE RAVITAILLEMENT ANNUEL DES AÉRONEFS.



Toutes les installations de fret de l'AIE fonctionnent à l'intérieur de la zone franche, ce qui atténue les obstacles au commerce et facilite l'accès aux marchés internationaux clés. L'AIE est ouvert tous les jours, 24 heures sur 24, et ne se voit imposer ni de couvre-feu, ni de restrictions opérationnelles, ni de restrictions s'appliquant aux créneaux horaires. L'AIE a vu ses volumes de fret se maintenir en 2019, au cours de laquelle ils ont inscrit une modeste hausse de 0,3 %, soit 43 000 tonnes de fret ayant transité par l'aéroport, et ce en dépit d'une baisse d'environ 5,0 % des volumes de fret à l'échelle mondiale. Ces chiffres font ressortir à la fois la confiance qu'inspirent les capacités de fret de l'AIE et le caractère stratégique de son emplacement lorsqu'il s'agit du transport du fret à travers l'Amérique du Nord et ailleurs dans le monde.

En 2019, l'AIE est devenu membre stratégique de PharmaAero, une puissante collaboration intersectorielle auprès des expéditeurs de produits pharmaceutiques, des communautés agréées de transport de fret, des exploitants d'aéroport et d'autres intervenants du secteur du transport de fret aérien. En décembre 2019, l'AIE a procédé à ses vérifications finales requises pour être agréé par le Center of Excellence for Independent Validators (CEIV) sous l'égide de l'Association du transport aérien international (IATA) et est en bonne voie de devenir le premier aéroport canadien à obtenir cet agrément.

Shell Aviation a choisi l'AIE comme bénéficiaire de l'un de ses plus importants investissements faits à l'échelle mondiale. Il s'agit de deux réservoirs de carburéacteur d'une capacité de deux millions de litres devant servir en particulier à soutenir l'activité de transport de fret qui ne cesse de prendre de l'ampleur à l'AIE. L'emplacement des nouveaux réservoirs vient favoriser le plan directeur de l'AIE qui prévoit l'élaboration de services de ravitaillement en carburant à l'extrême sud de l'aéroport. L'AIE a déjà vu le volume de ses installations de carburant tripler pour ainsi porter à 235 millions de litres leur capacité de ravitaillement annuel des aéronefs L'installation propre au ravitaillement des aéronefs servant au transport de fret veille à ce qu'ils aient accès à du carburant, que les vols se déroulent selon l'horaire prévu et que l'exploitation aéroportuaire puisse continuer de prendre de l'expansion.

L'AIE a lancé le Fresh Cargo Centre, installation de réfrigération qu'utiliseront conjointement les transporteurs de fret. Forte d'un espace d'entreposage réfrigéré d'une superficie de 5 000 pieds carrés et d'un accès direct côté piste, l'installation se prête à merveille à la manutention de fret périssable, tels les produits pharmaceutiques, les viandes, et les fruits et légumes. Des produits provenant d'un bout à l'autre du Canada transitent par cette installation avant d'être expédiés aux marchés internationaux. En mars, le centre s'est vu accorder une accréditation dite « pharma » par la CEIV par rapport aux produits réfrigérés à température contrôlée (tels les produits pharmaceutiques et périssables).

Couvrant une superficie de 25 000 pieds carrés, le centre logistique de Runway Developments Inc. a accueilli un nouveau locataire, ExpAir Cargo, qui compte parmi l'une des plus importantes entreprises du secteur du transport de fret en termes d'éventail de destinations et de produits proposés. Au nombre des autres locataires du centre logistique, on trouve Flying Fresh Air Freight, Plant Box Inc., Farrow et Livingston International.

Quant aux transporteurs aériens, des piliers comme Air Canada, Air France-KLM, Canadian North, Cargojet, DHL, FedEx, Icelandair et WestJet ont tiré leur épingle du jeu. Les services de transport de fret qu'ils ont offerts ont été complétés par Nippon Cargo Airlines, Korean Air Cargo, Atlas Air et Air Bridge Cargo; ces entreprises exploitent de multiples services aériens nolisés transpacifiques et transatlantiques, ce qui permet à l'AIE de poursuivre son rôle croissant de centre de fret international.



ON S'ENVOLE VERS L'AVENIR

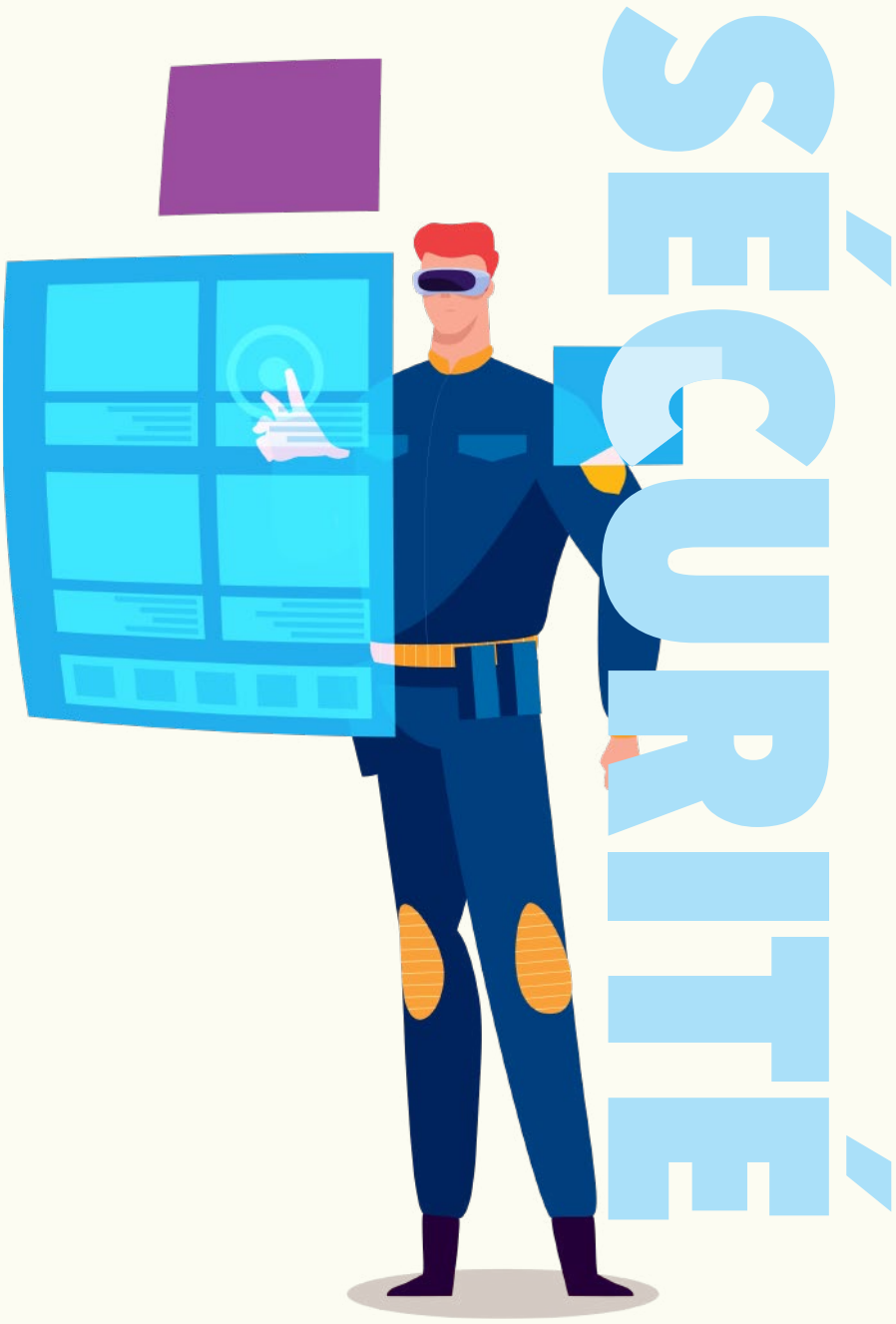


L'AÉROPORT DE L'AVENIR EST INEXTRICABLEMENT LIÉ À L'AVENIR QU'ENVISAGENT NOS PASSAGERS POUR EUX-MÊMES.

Offrir un service aérien exceptionnel est au cœur de notre activité. Tous les gestes que nous posons et toutes les décisions que prenons comme exploitant d'aéroport s'articulent autour de notre vision, qui consiste à proposer plus de vols vers plus de destinations. L'aéroport de l'avenir est inextricablement lié à l'avenir qu'envisagent nos passagers pour eux-mêmes. Que ce soit pour des vacances, un voyage d'affaires, un mariage ou une aventure, notre mission est de faciliter le transport des passagers grâce à un service aérien remarquable et une expérience aéroportuaire exceptionnelle. Les nombreux transporteurs aériens qui proposent un service aérien à destination et en provenance d'Edmonton représentent nos plus grands partenaires qui contribuent à la réalisation de ces objectifs. Sans eux, nous ne serions pas en mesure d'offrir l'excellent service qui est une source de fierté pour nous.

En 2019, l'AIE a servi 8,15 millions de passagers, soit un déclin par rapport aux 8,25 millions de passagers de servis en 2018. Le secteur de l'aviation dans son ensemble a connu une année plutôt éprouvante, fait attribuable à l'interdiction de vol imposée à l'aéronef 737 Max de Boeing, d'où la réduction du service à l'échelle du secteur. Malgré cela, on a assisté à la continuation ou au lancement de nombreux vols de passagers sans escale à partir de l'AIE, notamment les suivants :

- La popularité du service aérien offert par Air Canada à destination de San Francisco s'est poursuivie chez le public ayant voyagé en Californie; le service aérien intérieur à travers le Canada a, lui aussi, maintenu sa popularité.
- WestJet a lancé un service aérien saisonnier en été à destination de Saint-Jean, T.-N.-L. WestJet a continué de proposer des destinations canadiennes et américaines et des destinations-soleil fortement en demande.
- Flair Airlines a continué d'offrir un solide service aérien vers des destinations canadiennes.
- Swoop a offert un service aérien saisonnier à destination de London, en Ontario, et d'Orlando, en Floride; pour la saison hivernale 2019-2020; Swoop a aussi ajouté à son offre des vols sans escale vers le Mexique, plus précisément à destination de Cancun, de Puerto Vallarta, de Mazatlan et de Cabo San Lucas.
- Air Transat et Sunwing propose de solides programmes de vol vers des destinations-soleil en provenance de l'AIE.
- KLM a continué de servir l'AIE à longueur d'année jusqu'à quatre fois par semaine.
- Icelandair a continué d'offrir un service aérien estival en provenance de l'AIE quatre fois par semaine.
- Condor Airlines a annoncé l'instauration de nouvelles liaisons sans escale entre l'AIE et Frankfort, en Allemagne, les lundis et jeudis pendant la saison estivale, et ce dès juin 2020. Condor exploitera un Boeing 767-300 de 259 sièges pour ce trajet.



ZONE DE CONTRÔLE DE SÉCURITÉ PRÉLIMINAIRE AGRANDIE DE 280 %

LA COMMODITÉ DE L'AVENIR

MISE À NIVEAU DE LA ZONE CENTRALE DE CONTRÔLE DE SÉCURITÉ

À l'AIE, notre priorité première concerne la sécurité des passagers, des employés et de ceux et celles qui passent par nos portes. Nous tenons aussi à faire en sorte que l'expérience de voyage soit aussi agréable et conviviale que possible. Voilà pourquoi nous avons fait un investissement de 8,7 millions de dollars dans la sécurité et l'expérience de voyage en rénovant notre zone centrale de contrôle de sécurité. En partenariat avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), l'AIE a inauguré sa nouvelle salle de sécurité centrale afin d'agrémenter l'expérience voyageur. À cet effet, cette zone a été agrandie de 280 % pour ainsi créer un processus de contrôle de sécurité préliminaire plus rapide, plus intelligent et plus convivial que jamais. Nous ne sommes pas le seul aéroport au Canada à avoir installé ACSTA Plus, mais nous affichons le plus fort pourcentage de passagers utilisateurs du système mis à niveau. Parmi les éléments mis à jour du système, mentionnons :

- La présence de concierges aux portes électroniques et à l'intérieur de l'entrée qui se chargent de diriger les passagers vers les files d'attente
- L'aménagement de nouvelles salles de fouille privée
- L'installation de nouveaux écrans directionnels dans l'entrée
- La mise à niveau des stations de dépôt des liquides, des aérosols et des gels, ce qui permet aux passagers de s'en débarrasser avec plus de rapidité et d'efficacité
- L'augmentation du nombre maximal de passagers autorisés à charger leurs bacs simultanément, soit quatre, ce qui permet d'accélérer le processus en général

INTERNATIONAL À INTÉRIEUR (ITD)

INNOVATIONS AU NIVEAU DU MOUVEMENT DES PASSAGERS

En décembre, nous avons instauré à titre d'essai une nouvelle option relative au mouvement des passagers internationaux en correspondance vers une autre destination canadienne. Ce nouveau système permet effectivement aux passagers de rester dans la zone sécurisée de l'aérogare en attendant d'embarquer à bord de leur vol en correspondance sans avoir à ramasser leurs bagages ou à passer de nouveau au contrôle de sécurité. Nous en sommes aux premières phases de ce programme, et à l'avenir nous avons bon espoir de permettre à tous les vols internationaux de tirer parti de cette option pratique.

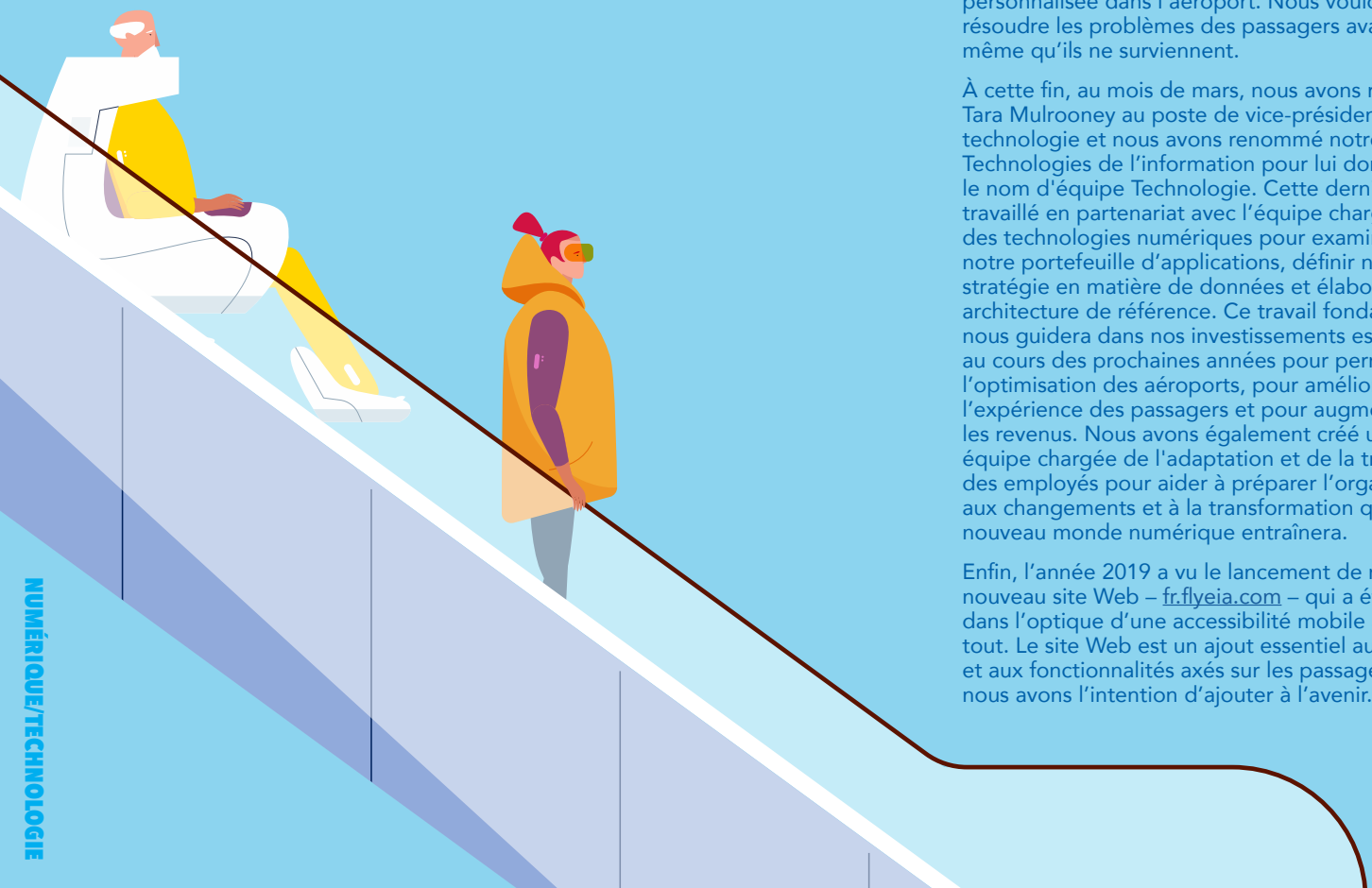
DÉFINIR L'AVENIR

L'année 2019 a été déterminante pour notre vision en matière de **développement de l'innovation** et pour ce que cela signifie pour l'AIE et ses clients. Comment définissons-nous l'avenir de l'aéroport? Quels sont les secteurs et les processus dans lesquels la technologie et la transformation numérique pourraient avoir le plus grand impact sur l'expérience aéroportuaire? Pour répondre à ces questions, nous avons créé une plateforme numérique pour passer à l'étape suivante et devenir un organisme véritablement transformatif et guidé par les données. Cela englobait le cadre, la stratégie et la feuille de route que nous avons conçus pour stocker et régir nos données et éléments analytiques, gérer les applications d'entreprise et intégrer les systèmes. Nous sommes en train de définir un état futur qui nous donnera l'agilité et la souplesse nécessaires pour innover dans notre quête de création d'un aéroport et d'une cité aéroportuaire connectés et responsables. Tout cela, nous le faisons en accordant la priorité à la protection des données. En suivant des normes internationales telles que le règlement général de protection des données (General Data Protection Regulation – GDPR) et des règles canadiennes telles que la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* (LPRPDE), nous respectons le niveau de sécurité le plus élevé pour toutes les données que nous traitons.

Les passagers ont toujours été au cœur de toutes nos activités en tant qu'aéroport. Notre objectif est de tirer parti de la technologie pour que nous puissions nous concentrer sur les passagers. Qu'est-ce que cela signifie? Que les passagers peuvent s'attendre à une expérience personnalisée dans l'aéroport. Nous voulons résoudre les problèmes des passagers avant même qu'ils ne surviennent.

À cette fin, au mois de mars, nous avons recruté Tara Mulrooney au poste de vice-présidente de la technologie et nous avons renommé notre équipe Technologies de l'information pour lui donner le nom d'équipe Technologie. Cette dernière a travaillé en partenariat avec l'équipe chargée des technologies numériques pour examiner notre portefeuille d'applications, définir notre stratégie en matière de données et élaborer notre architecture de référence. Ce travail fondamental nous guidera dans nos investissements essentiels au cours des prochaines années pour permettre l'optimisation des aéroports, pour améliorer l'expérience des passagers et pour augmenter les revenus. Nous avons également créé une équipe chargée de l'adaptation et de la transition des employés pour aider à préparer l'organisme aux changements et à la transformation que ce nouveau monde numérique entraînera.

Enfin, l'année 2019 a vu le lancement de notre nouveau site Web – fr.flyeia.com – qui a été conçu dans l'optique d'une accessibilité mobile avant tout. Le site Web est un ajout essentiel aux outils et aux fonctionnalités axés sur les passagers que nous avons l'intention d'ajouter à l'avenir.



NOTRE OBJECTIF. NOTRE AVENIR.



Les gens sont notre force, et nous voulons être un aéroport qui reflète la diversité de notre région dans tout ce que nous faisons. En 2019, nous avons amélioré notre programme de recrutement afin d'attirer de manière délibérée un bassin de candidats diversifiés. Nous avons également mis en place des mesures qui nous permettent de mieux comprendre la liste des candidats et de développer des occasions de marketing ciblant les groupes sous-représentés.

Nous continuons à encourager la diversité et l'inclusion dans tout l'organisme au moyen de missions de développement, d'un leadership étendu et d'une prise de décision conjointe. La diversité des perspectives et des expériences rendra notre équipe encore plus forte et nous aidera à tenir notre promesse : nous vous transporterons.

Tandis que nous passons à un environnement de travail de plus en plus numérique et que nous planifions l'aéroport de l'avenir, nos dirigeants sont, quant à eux, de plus en plus conscients de l'importance de mener à bien la transformation et ils ont davantage confiance dans la communication et l'apprentissage aux côtés de leurs employés. Notre cadre de gestion de projet a été intégré aux pratiques de gestion du changement en tant qu'approche intégrée pour soutenir notre environnement de travail en pleine transformation.

Nous avons élargi la formation et le perfectionnement afin d'atteindre un plus grand nombre d'employés et de leur offrir un meilleur accès à la formation technique, à la formation technologique et aux possibilités de pratiquer et d'appliquer les connaissances acquises dans notre organisme. Nous proposons des formations en classe et offrons des possibilités d'apprentissage de manière mobile et flexible afin de satisfaire aux besoins d'apprentissage de nos employés dans le cadre de nos efforts pour créer une culture de l'apprentissage.

Notre nouveau système de gestion du capital humain est un élément clé en matière de satisfaction des employés, de technologie et de connectivité du personnel, et continue d'être un domaine d'intérêt pour l'AIE. Il s'agit d'un guichet unique qui permet aux employés d'accéder à des grilles horaires, des formations, des plans de perfectionnement et d'autres documents nécessaires. Nous sommes le premier aéroport au Canada à mettre en œuvre toutes les fonctionnalités de ce système particulier, et les résultats obtenus à ce jour sont très satisfaisants.

L'AVENIR DE L'AVIATION GÉNÉRALE

L'aéroport Villeneuve, une importante installation d'aviation générale avec 79 558 déplacements d'aéronefs annuels, a continué de croître en 2019, ce qui a contribué à stimuler l'économie locale. Une nouvelle voie d'accès à Villeneuve pour remplacer une route croisant une voie de roulage a été achevée en 2019, ce qui permet maintenant d'accéder librement à l'ensemble de l'aéroport.

La prochaine phase de l'expansion de l'aéroport Villeneuve est en cours, ce qui donnera aux développeurs l'occasion de louer une nouvelle section de l'aéroport. D'autres projets sont en cours, notamment le raccordement de la canalisation d'alimentation en eau au comté de Sturgeon. Le comté a même présenté une requête au Conseil au début de 2020 pour que ce projet se concrétise. L'aéroport Villeneuve continue d'être un atout grandissant pour les acteurs de l'aviation générale et la communauté.

Nous avons finalisé notre plan stratégique quinquennal pour l'aéroport Villeneuve, qui définit nos quatre domaines prioritaires soit d'améliorer la viabilité financière, d'accroître la capacité de l'aviation générale, d'augmenter les recettes non aéronautiques et de développer les possibilités de formation au pilotage. De plus, nous continuons d'aller de l'avant avec le Villeneuve Landing Network, un groupe de travail créé par le comté de Sturgeon afin de tirer parti de l'aéroport pour favoriser la croissance économique de la région.



L'AVENIR D'UNE RÉGION SOLIDE

NOUS SOMMES LÀ NON SEULEMENT POUR SOUTENIR LA RÉGION, MAIS AUSSI POUR EN FAIRE PARTIE.



NOUS PENSONS QUE TOUT LE MONDE MÉRITE UNE EXPÉRIENCE AÉROPORTUAIRE EXCEPTIONNELLE.

Nous sommes là non seulement pour soutenir la région, mais aussi pour en faire partie. À cette fin, l'AIE soutient près de 100 causes, événements et organismes dans la région métropolitaine d'Edmonton et les environs. Voici quelques événements et organisations que nous avons commandités en 2019 :

- Autism Society of Alberta
- STARS Air Ambulance
- Servus Heritage Festival
- Edmonton International Street Performers Festival
- Union internationale de triathlon
- Manoir Ronald McDonald
- Woman of Vision, Compassion House
- Voyage de rêves
- Pet Therapy Society of Northern Alberta
- Make-A-Wish Northern Alberta

Dans le cadre de notre engagement à établir des relations permanentes avec les communautés autochtones de la région, l'AIE a organisé pour la troisième fois une vitrine culturelle à l'occasion de la Journée nationale des peuples autochtones et a présenté de la danse, de la musique et de l'art.

Pour créer une expérience aéroportuaire exceptionnelle, il faut notamment veiller à ce que l'ambiance de l'aéroport soit relaxante et fasse appel aux sens. Le programme de musique sur place de l'AIE continue de plaire au public, tout comme le programme artistique permanent et tournant.

L'AIE s'est associé à la vedette de la musique country Paul Brandt pour la campagne #NotInMyCity (pas dans ma ville) contre le trafic de personnes. Le trafic de personnes est l'un des crimes qui connaît la croissance la plus rapide au Canada, 93 % des victimes de ce fléau proviennent de l'intérieur du pays. La campagne #NotInMyCity vise à sensibiliser le public aux réalités de l'exploitation sexuelle et du trafic des enfants tout en unissant les Canadiennes et les Canadiens dans la lutte pour protéger certains de nos citoyens les plus vulnérables.

L'EIA, Autism Edmonton, Flair Airlines, Canadian North et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACTSA) ont organisé une journée de simulation de voyage pour les personnes atteintes de troubles du spectre autistique (TSA), dans le cadre de notre engagement commun à rendre le transport aérien accessible. Autism Aviators est un nouveau partenariat avec l'EIA qui donne aux familles et aux personnes atteintes de TSA la possibilité de faire l'expérience de l'enregistrement, du contrôle et de l'embarquement pour un vol. L'exercice de simulation s'est déroulé dans une zone séparée de l'aéroport, ce qui a permis aux personnes atteintes du TSA et à leurs soignants d'apprendre les procédures aéroportuaires dans un environnement moins stressant.

Nous avons été le premier aéroport au Canada à lancer un programme d'essai appelé Edge4Vets, qui aide les militaires ou les anciens militaires à la retraite ainsi que les membres de leur famille à trouver un emploi destiné aux membres civils. De plus, le programme aide aussi les employeurs du secteur de l'aviation à trouver des employés de qualité. L'AIE a été ravi de participer à un programme qui soutient nos anciens combattants dans leur recherche d'emploi. Edge4Vets est un programme profitable pour tous, car il contribue à la fois à augmenter le bassin de main-d'œuvre qualifiée disponible pour l'industrie aéronautique, mais aussi à offrir des carrières gratifiantes à ceux et celles qui ont servi et protégé notre pays.

Nous pensons que tout le monde mérite une expérience aéroportuaire exceptionnelle... même nos amis canins! C'est pourquoi l'AIE dispose désormais d'une salle de soulagement pour les animaux de compagnie à l'intérieur de l'aérogare, dans l'aire d'attente des départs nationaux/internationaux située entre la porte 52 et la porte 54. Cette salle est dotée de gazon artificiel, d'un tuyau d'arrosage pour le nettoyage et de distributeurs de sacs à déchets. Comme l'a si bien énoncé un client satisfait de cette nouvelle installation, « Woof! ».



L'EXCELLENCE POUR CÉLÉBRER AUJOURD'HUI ET DEMAIN



Nous avons la grande chance de pouvoir compter sur une équipe d'employés exceptionnels qui ne ménagent aucun effort pour faire de l'AIE l'un des meilleurs aéroports du pays. Nos initiatives visant à créer un aéroport fiable, sûr et sécuritaire qui offre aux passagers une expérience exceptionnelle ont tendance à attirer l'attention au moment des remises de prix.

L'équipe chargée l'entretien de l'AIE a reçu le prix de la meilleure équipe d'entretien de l'année qui est décerné par la Plant Engineering and Maintenance Association of Canada (PEMAC) pour saluer le programme d'entretien proactif de l'AIE. Le prix souligne les efforts déployés pour réduire les retards des passagers, pour aider les compagnies aériennes à respecter les horaires et pour assurer le bon fonctionnement de l'aéroport pour toutes et tous. L'équipe de maintenance de l'AIE a reçu ce prix en reconnaissance de ses efforts pour passer à un programme d'entretien proactif qui vise à repérer les problèmes et à les résoudre avant qu'ils ne surviennent.

L'équipe des activités d'exploitation a reçu pour la seconde fois le prix Balchen-Post pour son excellence dans le domaine du déneigement et du déglaçage, faisant de l'AIE l'un des deux seuls aéroports canadiens à remporter ce prix à deux reprises. De renommée mondiale, ce prix a été remis à l'équipe des activités côté piste de l'AIE pour ses efforts à maintenir l'aéroport dans un état sûr et opérationnel durant l'hiver 2018-2019. L'AIE a remporté ce prix très convoité pour la première fois en 2012.

Lors de la remise des prix de 2019 pour l'excellence du marketing, des communications et du service à la clientèle dans le secteur aéroportuaire du Conseil international des aéroports en Amérique du Nord (ACI-NA), l'AIE s'est classé au premier rang dans le domaine des communications imprimées et de la publicité radio et au deuxième rang pour les sites Web. Ces prix récompensent la qualité du travail, l'abondance de talent et la créativité dans les domaines du marketing, des communications et du service à la clientèle du secteur aéroportuaire.

Lors de la remise des prix des points de vente de l'ACI-NA, l'AIE s'est classé au premier rang dans la catégorie du meilleur programme de vente au détail et au deuxième rang dans la catégorie du meilleur programme d'aliments et boissons. Ces prix reconnaissent le travail incroyable effectué par nos partenaires dans l'aérogare afin de servir les passagers.

La direction des points de vente, du stationnement et du transport au sol de l'AIE a reçu le prix Ed Keate de l'Association canadienne du stationnement (ACS). Le parc de stationnement jetSet a été récompensé par l'ACS pour une campagne de marketing et de communications.

Et une fois de plus, l'AIE a été reconnu comme l'un des 70 meilleurs employeurs de l'Alberta.

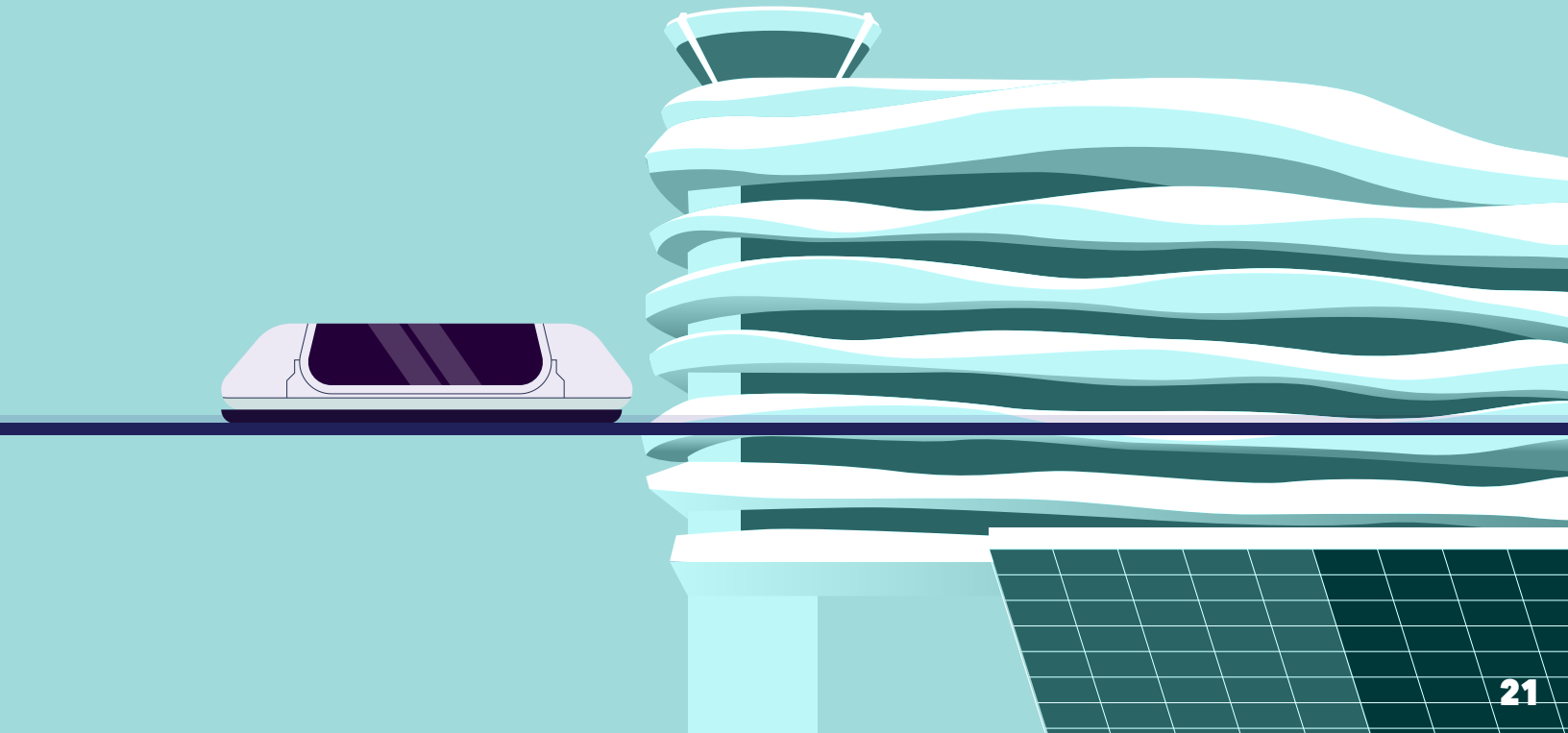
NOTRE AÉROPORT DE L'AVENIR DURABLE

La durabilité est à la base de tout ce que nous faisons à l'AIE, et elle continuera d'être importante pour l'avenir de notre région. De la gestion des actifs à l'évaluation des risques, en passant par les programmes de gestion de l'énergie et la participation des collectivités, la durabilité fait tout simplement partie de notre mode de fonctionnement. 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.

Nous adoptons une triple approche de la durabilité, en nous concentrant à la fois sur la durabilité financière, environnementale et sociale.

Notre plan et notre rapport financiers sont présentés en détail à la fin de ce document. Nous continuons de prendre des mesures pour coordonner nos dépenses afin de refléter les besoins de l'entreprise, de réduire le gaspillage et de nous concentrer sur l'entretien préventif qui protège nos actifs fondamentaux.

À la page 19 de ce rapport, nous soulignons nos contributions sociales de 2019. Notre engagement envers la croissance et le rayonnement de notre région occupe une place prépondérante dans notre travail, à tel point que nous avons désormais ajouté la croissance économique à nos principes directeurs et à notre tableau de bord organisationnel. Le bien-être et la réussite de nos employés sont également au cœur de notre façon de travailler et des valeurs fondamentales des aéroports d'Edmonton.



AFIN DE GARANTIR QUE LA DURABILITÉ EST ANCRÉE DANS LE LONG TERME, NOTRE PLAN DIRECTEUR POUR 2045 INCLURA LA DURABILITÉ DANS SES PRINCIPES.

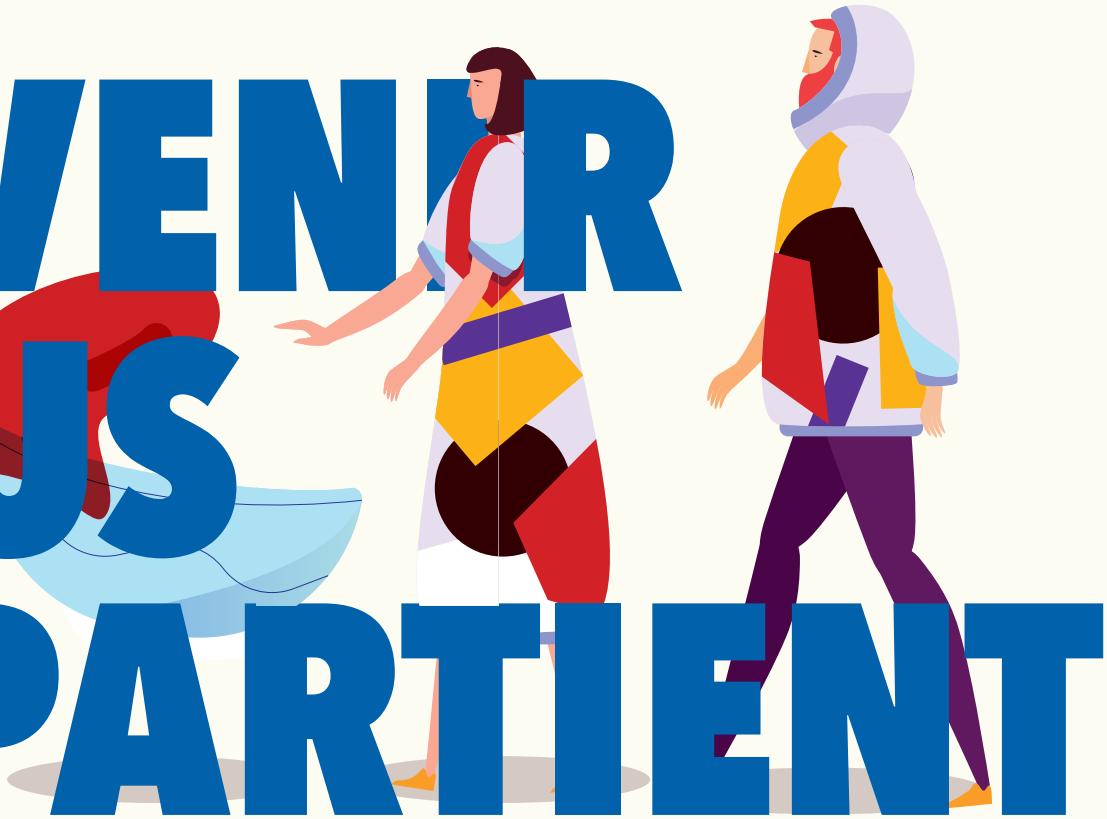


Dans cette section, nous voulons mettre en lumière nos développements en matière de durabilité environnementale de 2019. Cette année, nous avons renforcé notre engagement à être des protecteurs responsables de notre planète. Au nombre de ces activités, on trouve :

- Augmentation de la collecte de glycol de nos postes de dégivrage, qui est ensuite envoyé au recyclage. Au cours de l'hiver 2018-2019, nous avons récupéré 34 % du total des litres de glycol utilisés.
- Traitement de 357 252 000 litres d'eau accumulés dans notre système de traitement des eaux pluviales avant de déverser l'eau propre dans Whitemud Creek
- Augmentation de l'affichage sur toutes les poubelles de tri des déchets de notre aérogare afin d'améliorer les pratiques de recyclage
- Réduction de 653 tonnes des émissions de carbone provenant de l'électricité, en grande partie grâce au programme de remplacement des lumières à DÉL et à un effort ciblé pour optimiser les activités à notre bâtiment central des services publics
- Renouvellement de l'accréditation de niveau 1 pour le carbone de l'aéroport, programme du Conseil international des aéroports
- Investissement dans la cogénération pour préparer un avenir avec des modes de production d'énergie durables et une autonomie énergétique vis-à-vis des réseaux provinciaux. Lorsque l'installation sera en place, elle aura la possibilité de réduire nos émissions annuelles de carbone de près de 25 %.
- Sensibilisation de plus de 90 employés à notre programme de gestion des émissions et de l'énergie. Ce chiffre représente près d'un tiers de nos employés.
- Établissement d'un partenariat avec True North Apiaries et location d'espace pour soutenir ses populations d'abeilles
- Réduction de 19 % de l'impression de documents entre le premier et le quatrième trimestre à la suite d'une campagne menée à l'interne

Afin de garantir que la durabilité est ancrée dans le long terme, notre plan directeur pour 2045 inclura la durabilité dans ses principes. Par exemple, la planification de nos infrastructures tiendra compte de l'atténuation des effets potentiels du changement climatique et nous prévoirons également la production sur place de nouvelles formes d'énergie durable.

L'AVENIR VOUS APPARTIENT



Tandis que l'AIE façonne son avenir, la région et les personnes qu'il sert sont au centre de ses activités de planification et de prise de décision. L'aéroport de l'avenir est là et continuera d'évoluer au rythme des progrès technologiques et numériques. Cependant, ce qui ne changera jamais, c'est ce qui nous tient à cœur. L'AIE sera toujours au service des gens et fera en sorte que leur expérience aéroportuaire soit incomparable. Nous avons à cœur notre région que nous avons la chance de servir. L'AIE sera toujours au service de la région et un moteur économique qui contribuera à sa prospérité. L'AIE aura toujours à cœur son équipe et ses partenaires de la communauté aéroportuaire qui rendent sa vision et le rayonnement de son avenir possibles.

NOUS GUIDER VERS L'AVENIR

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 à un (1) de ces 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.

Conformément au processus du gouvernement du Canada, mis en place en 2016, pour toutes les occasions de nominations et de nouvelles nominations fédérales au sein de conseils d'administration, une (1) nomination du gouvernement du Canada a fait l'objet de ce processus à la suite du départ à la retraite de Bob Petryk à la fin de 2018. Par conséquent, le poste est demeuré vacant du 1er janvier 2019 jusqu'à ce que le gouvernement du Canada confirme la nomination de Dave Mowat au conseil d'administration, nomination qui est entrée en vigueur le 9 mai 2019.

Dans le respect des pratiques exemplaires en matière de bonne gouvernance, le conseil d'administration a reconnu que, parallèlement à la détermination des compétences et de l'expérience nécessaires pour mener à bien le mandat du conseil d'administration, les avantages apportés par la diversité et l'inclusion au sein du conseil d'administration sont considérables. Le conseil d'administration a adopté la politique sur la diversité au sein du conseil d'administration, qui est entrée en vigueur le 14 juin 2019, avec comme objectif que 50 % des membres du conseil d'administration proviennent de n'importe lequel des quatre groupes définis dans la *Loi sur l'équité en matière d'emploi* (les femmes, les Autochtones, les personnes ayant un handicap et les minorités visibles) d'ici la fin de 2022. En vertu de sa politique sur la diversité, le conseil d'administration s'engage à :

- promouvoir la diversité et l'inclusion dans ses efforts de recrutement de candidats qualifiés.
- établir des objectifs mesurables en matière de diversité et d'inclusion au sein du conseil d'administration.
- tenir ses intervenants informés de ses progrès en ce qui concerne la mise en œuvre et l'atteinte de ses objectifs en matière de diversité et d'inclusion au sein du conseil d'administration.



NASEEM BASHIR



CHRISTOPHER BURROWS



MARY CAMERON



MONA HALE



MURRAY HALES



JOAN HERTZ



TIM HOFSTRA



DOUG HORNER



DARRELL JONES



DALE KLEIN



STEVEN MCCLELLAND



CARMAN MCNARY



DAVE MOWAT



JAY RAMOTAR



SUROMITRA SANATANI

CHANGEMENTS AU SEIN DU CONSEIL D'ADMINISTRATION EN 2019

Steven McClelland (administrateur non désigné) a été élu pour siéger au conseil d'administration à compter du 1er janvier 2019*.

Darrell Jones (Ville d'Edmonton) a été nommé de nouveau pour siéger au conseil d'administration à compter du 1er janvier 2019.

Murray Hales (Ville de Leduc) a été nommé de nouveau pour siéger au conseil d'administration à compter du 1er janvier 2019.

Jay Ramotar (Comté de Strathcona) a été nommé de nouveau pour siéger au conseil d'administration à compter du 1er janvier 2019.

Dave Mowat (gouvernement du Canada) a été nommé pour siéger au conseil d'administration à compter du 9 mai 2019.

Suromitra Sanatani (Ville d'Edmonton) a pris sa retraite du conseil d'administration à compter du 31 décembre 2019, et ce, après avoir effectué un mandat complet au sein du conseil d'administration.

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.

* Nommé pour siéger au sein du conseil d'adminisration comme administrateur non désigné afin de satisfaire aux compétences en matière de transport aérien recherchées par le conseil d'administration, à la suite du départ à la retraite de Bob Petryk (gouvernement fédéral) à compter du 31 décembre 2018.

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

(b) 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.

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

(d) 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.

REGISTRE DES PRÉSENCES DE CHACUN DES ADMINISTRATEURS POUR L'ANNÉE 2019

PRÉSENCES – RENCONTRES DE 2019 DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DES COMITÉS

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

*Non-membre – a assisté à la demande du comité

**Non-membre – a assisté comme présidence du conseil d'administration

***A été nommé pour siéger au conseil d'administration à compter du 9 mai 2019 (après la rencontre du T1 du conseil d'administration)

****La rencontre du T3 du comité de vérification a eu lieu par résolution écrite (pas de rencontre en personne)

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'adminisration 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 2019

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. Le rapport de gestion contenu dans le présent rapport passe en revue notre performance financière. Cette section du rapport stratégique met l'accent sur les résultats liés au rendement pour nos cibles non financières. Les développements, initiatives et réalisations présentés tout au long du rapport annuel 2019 illustrent comment l'organisme travaille en vue d'atteindre les cibles de 2019 ainsi que ses objectifs stratégiques quinquennaux.

AMÉLIORATION DE L'EXPÉRIENCE DES PASSAGERS

En 2019, le maintien au sol inattendu du Boeing 737-Max a été la source de grands défis pour le secteur de l'aviation. Partout dans le monde, les organismes de réglementation continuent d'examiner la viabilité et la réintroduction de cet aéronef sur le marché. Sur le plan local, l'économie provinciale a été plus faible que prévu en raison des prix du pétrole et d'un secteur énergétique apathique. Malgré ces défis, l'AIE a été en mesure d'obtenir de nouveaux trajets, y compris l'annonce d'un service sans escale vers Frankfort en 2020, et de maintenir un volume total de passagers de plus de 8,1 millions. En 2019, l'AIE a fait des investissements significatifs dans le but d'améliorer l'expérience des passagers à l'AIE, et de favoriser leur confort à long terme. Au nombre des réalisations significatives en 2019, on trouve la mise en place d'une nouvelle zone de contrôle pré-embarquement pour les passagers nationaux et internationaux. Ce projet comprenait plus d'espace pour les files d'attente et les activités de contrôle des passagers, ainsi que la nouvelle technologie ACSTA Plus qui a significativement développé les capacités de la zone et diminué les durées d'attente pour les passagers. La taille de toute la zone de contrôle a subi une augmentation de 280 %, ce qui a grandement accru l'espace pour les files d'attente.

AMÉLIORATION DE L'IMPACT SOCIAL, ENVIRONNEMENTAL ET ÉCONOMIQUE

En 2019, nous avons réduit les émissions de carbone de portée 1 et 2 (émissions directes émanant de sources détenues ou contrôlées et émissions indirectes provenant de la génération d'énergie achetée) à l'AIE à 48,1 mille tonnes de CO_2e, soit une réduction d'environ 0,6 % par rapport à 2018. Cela est dû à la poursuite d'initiatives comme le remplacement des éclairages à DÉL et la réduction des durées d'immobilisation de nos véhicules et de notre équipement. En 2019, plus de 90 employés ont été éduqués sur notre programme de gestion des émissions et de l'énergie. Cela représente près d'un tiers de nos employés. C'est une part importante de notre engagement à susciter la participation des employés dans la gestion de l'énergie. L'approbation de l'installation de cogénération par le conseil d'administration a représenté un grand pas en avant en 2019. L'implantation de cette installation permettra de soutenir la réduction des émissions et des dépenses relatives aux services publics à long terme. Nous nous engageons auprès des communautés que nous servons et nous encourageons les employés à participer à des activités de bénévolat local. En 2019, 67 % de nos employés ont consacré au moins quatre heures au soutien d'œuvres caritatives locales et d'initiatives communautaires.

AMÉLIORATION DE LA PRODUCTIVITÉ DES COMPAGNIES AÉRIENNES

En ce qui concerne les délais de livraison des bagages, nous avons surpassé nos objectifs, avec un délai de 15 minutes environ pour le premier bagage (la norme des compagnies aériennes est de 20 minutes) et la moyenne pour le dernier bagage de 27 minutes (la norme des lignes aériennes est de 30 minutes). Nous avons également continué à obtenir des résultats performants en matière de ponctualité qui nous placent parmi les aéroports les plus performants ayant des activités hivernales en Amérique du Nord. L'année dernière, 85 % des vols ont décollé à l'heure de l'AIE. Même si les volumes mondiaux de fret aérien avaient diminué en 2019, notre stratégie en matière de fret a réussi à faire passer notre volume à 42 716 tonnes, soit une modeste augmentation de 0,3 % par rapport à 2018. La croissance soutenue des vols nolisés en Asie continue d'aider à positionner l'AIE comme une option viable pour les futurs transporteurs de fret transpacifiques réguliers.

AMÉLIORER LA MOBILISATION, LE RENDEMENT ET LE BIEN-ÊTRE DES EMPLOYÉS

La santé et la sécurité étant une de nos valeurs fondamentales, notre organisme a deux objectifs axés sur la sécurité des employés. Une fois de plus, nous avons satisfait aux exigences d'audit du certificat de reconnaissance, ce qui reconnaît l'engagement de l'organisme à l'égard d'une culture et des pratiques favorisant un lieu de travail sécuritaire. Une autre victoire significative en matière de sécurité a été de terminer l'année avec zéro perte en raison d'incidents. Cela reflète les efforts des employés et de la direction pour garantir le respect quotidien des normes de sécurité les plus élevées tous les jours. Nos employés sont la clé de notre succès, et la mobilisation des employés est une priorité majeure dans la mise en œuvre de la stratégie de l'organisme. En 2019, nous avons obtenu des scores d'engagement à la suite de la mise en œuvre des initiatives cernées dans les enquêtes passées. Comme organisme, nous continuons à développer notre culture organisationnelle en vue d'améliorer l'expérience des employés.

OBJECTIFS STRATÉGIQUES À LONG TERME 2019-2023

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 pour la durabilité à long terme au sein de notre organisme. En tant qu'organisme qui fonctionne au profit de la région locale, nous définissons notre succès à long terme par la poursuite des améliorations dans tous ces domaines.

AMÉLIORATION DE 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.

AMÉLIORATION DE 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. Les passagers étant la force motrice des lignes aériennes et des aéroports, notre attention envers les passagers soutient notre succès mutuel.

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 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, le bénévolat dans la communauté 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.

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.

MOBILISATION, RENDEMENT ET BIEN-ÊTRE DES EMPLOYÉS

Nous nous sommes engagés à accroître la mobilisation 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'intégration de notre façon de travailler ainsi que l'amélioration et la modernisation de l'expérience de l'employé. 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 ainsi que la promotion d'une culture axée sur la sécurité et les actions préventives.

RAPPORT DE GESTION

RAPPORT DE GESTION 2019

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 2019. 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 2019, la Edmonton Regional Airports Authority (Edmonton Airports, « EA ») a exploité l'Aéroport international d'Edmonton (« AIE ») et le Villeneuve Airport (« 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 favoriser le développement économique et communautaire en améliorant le service aérien 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 2019 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.

- Le Century Mile Racetrack and Casino, une piste de course de un mille de long, comprenant des installations de restauration et de divertissement avec des machines à sous, a tenu sa grande ouverture le 1er avril 2019.
- La Ville d'Edmonton, la Ville de Leduc, le Comté de Leduc et l'Aéroport international d'Edmonton sont partenaires dans l'Airport Accord (accord aéroportuaire), une entente visant à réaliser le potentiel de développement économique de l'AIE et des terrains environnants. En 2019, l'achalandage entre l'aéroport, les entreprises et les municipalités environnantes, a doublé pour passer de 12 000 passagers par mois à plus de 25 000. Au nombre des changements apportés aux services de transport en commun, on trouve un nouvel arrêt au centre commercial Premium Outlet Collection EIA, une réduction de moitié du tarif pour le trajet 747 d'ETS ainsi qu'un service de navette gratuit entre l'aérogare principale de l'AIE, le centre commercial Premium Outlet Collection EIA, le Century Mile Racetrack and Casino, le hangar STARS et d'autres installations.
- Absolute Combustion International (ACI) et l'Aéroport international d'Edmonton ont réussi un test de trois ans pour commercialiser un appareil de chauffage portable au diesel plus rapide et plus efficace pour les avions. Cet appareil surpasse largement les technologies de chauffage standard en termes de consommation de carburant, de sécurité et de durabilité par temps extrêmement froid.
- Un accord a été signé entre l'Aéroport international d'Edmonton et Plant Box, une entreprise chinoise spécialisée dans les systèmes d'éclairage à DEL conçus pour la croissance de plantes à l'intérieur, comme les cultures hydroponiques. L'AIE sera le point d'entrée et le centre logistique de cette entreprise en Amérique du Nord ainsi que le siège de son principal centre de fabrication et de distribution en Amérique du Nord.
- L'AIE et Drone Delivery Canada (DDC) ont conclu un accord et s'efforceront de faire de l'aéroport d'Edmonton une plaque tournante pour les livraisons de fret par drone dans l'Ouest et le Nord du Canada.
- Condor Airlines offrira un nouveau service aérien sans escale entre l'Aéroport international d'Edmonton et Francfort, en Allemagne, avec un monde de possibilités de voyage pour la région métropolitaine d'Edmonton. Les vols à destination de Francfort au départ d'Edmonton commenceront le 1er juin 2020 et seront assurés deux fois par semaine. Condor exploitera un Boeing 767-300 de 259 sièges pour ce trajet.

VIABILITÉ FINANCIÈRE

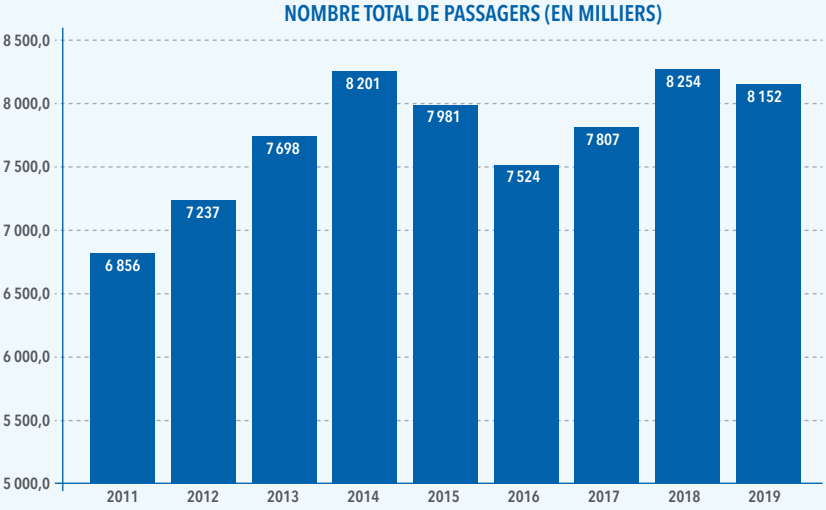
Pour 2019, Edmonton Airports a utilisé trois mesures financières pour surveiller la viabilité financière de l'organisme. L'organisme fixe des objectifs liés à la marge du BAIIA*, au rendement des capitaux engagés (RCE) et au coût des compagnies aériennes par passager embarqué. Le BAIIA de l'année en cours a été légèrement inférieur à celui de l'exercice précédent, le nombre de passagers ayant légèrement diminué par rapport à 2018. Le RCE est resté stable par rapport à l'exercice précédent. Le coût des compagnies aériennes par passager embarqué a été plus élevé que l'exercice précédent en raison des augmentations inflationnistes des tarifs et des frais et de la diminution du nombre de passagers en 2019 par rapport à 2018.

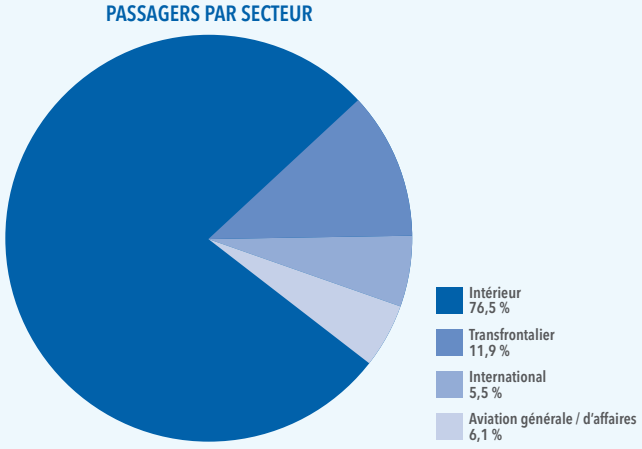
Les tableaux suivants présentent le rendement d'Edmonton Airports en ce qui a trait à ses indicateurs de viabilité financière clés en 2019 :

MESURE	RÉSULTAT AU 31 DÉCEMBRE 2019	RÉSULTAT AU 31 DÉCEMBRE 2018
Marge du BAIIA	47,2 %	47,6 %
Rendement des capitaux engagés	12,1 %	11,8 %
Coût des compagnies aériennes par embarquement	13,76 $	13,33 $

** Le BAIIA est une mesure non conforme aux PCGR, qui se définit comme le bénéfice avant intérêts, impôts et amortissements. La marge du BAIIA est équivalente au bénéfice avant autres revenus et dépenses figurant dans les états financiers. Le BAIIA est la mesure financière utilisée par les autres aéroports et EA se sert du BAIIA pour évaluer son rendement financier par rapport aux autres aéroports.*

PASSAGERS :

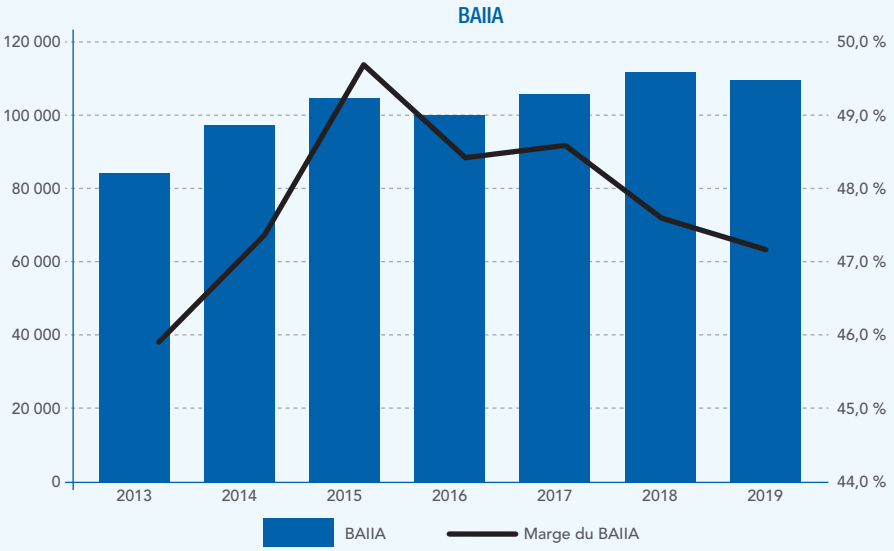




Le nombre de passagers est le principal moteur de la plupart des sources de revenus de l'AIE. Les frais d'améliorations aéroportuaires, le stationnement, les points de vente des aérogares et plusieurs redevances aéronautiques relatives aux passagers sont directement associés au nombre de passagers. Le nombre total de passagers a légèrement diminué de 1,2 % par rapport à l'exercice précédent, en raison d'une diminution du nombre de passagers nationaux et internationaux, compensée d'une augmentation du nombre de passagers dans l'aviation générale et d'affaires.

Au premier trimestre de 2019, l'AIE a enregistré une croissance de la circulation dans les aérogares de 2,3 %. Toutefois, en raison de l'immobilisation au sol du Boeing 737 MAX et du ralentissement de l'économie dans la région, le nombre de passagers a diminué pendant le reste de l'exercice, de sorte que le nombre total de passagers est resté relativement stable par rapport à l'exercice précédent.

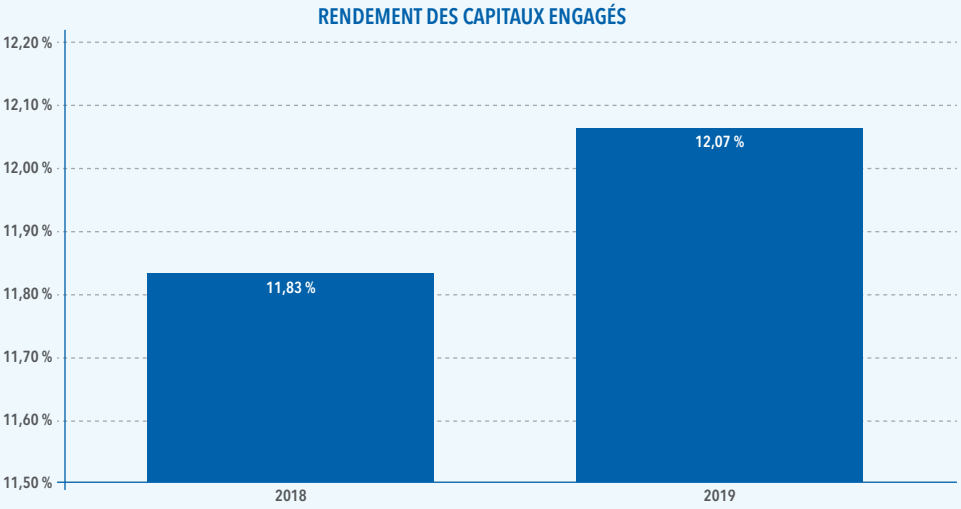
MARGE DU BAIIA :



Le BAIIA total pour 2019 est de 109,4 millions de dollars. La marge globale du BAIIA de 47,2 % est similaire à celle de l'exercice précédent.

La marge du BAIIA, aussi parfois 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.

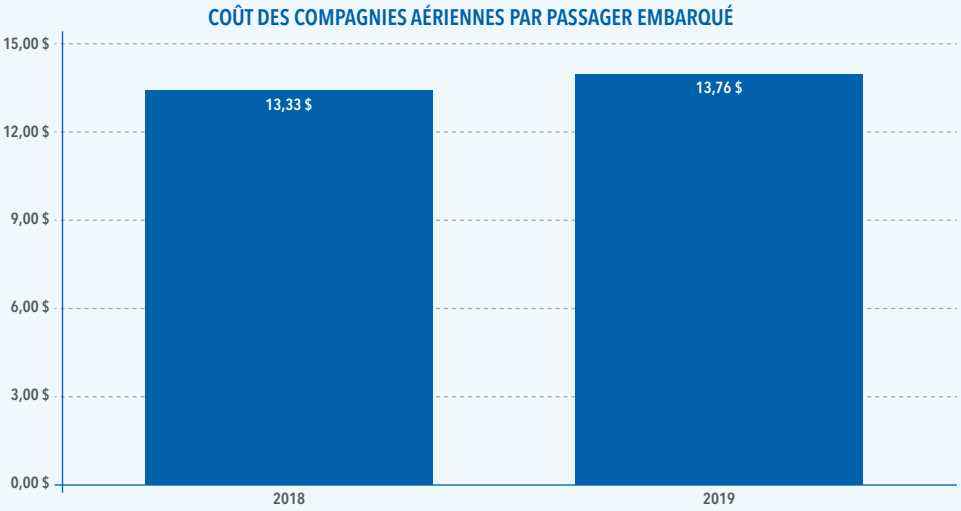
RENDEMENT DES CAPITAUX ENGAGÉS :



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.

Bien que le BAIIA ait diminué en 2019 par rapport à 2018, le RCE est passé de 11,8 % en 2018 à 12,1 % en 2019. Cette augmentation s'explique par une réduction nette des capitaux engagés de 2018 à 2019. (Les ajouts aux immobilisations ont été inférieurs aux amortissements enregistrés au cours de l'année.)

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 2018, le coût des compagnies aériennes par passager embarqué a augmenté de 3,2 % pour atteindre 13,76 $, en partie à cause d'une augmentation inflationniste de 2,5 % des tarifs et redevances aéroportuaires. L'autre facteur qui a eu une incidence sur les coûts par passager embarqué a été la baisse du nombre de passagers (102 000). Edmonton Airports continue de maintenir un coût par passager concurrentiel, ce qui nous place en bonne position pour ajouter des trajets et des vols de partenaires aériens nouveaux et existants.

RÉSUMÉ :

L'exercice 2019 a été positif pour Edmonton Airports. Malgré l'immobilisation au sol du Boeing 737 MAX et le ralentissement de l'économie régionale, nous n'avons connu qu'une baisse marginale du nombre de passagers. La gestion des dépenses a été essentielle pour permettre à l'AIE de maintenir son BAIIA au même niveau qu'à l'exercice précédent. Ce résultat renforce notre statut de partenaire à bas prix auprès de nos compagnies aériennes et s'harmonise aux stratégies d'Edmonton Airports pour 2020.

PERFORMANCE FINANCIÈRE DE 2019

RÉSULTATS NETS D'EXPLOITATION

(en milliers de dollars)	2019	2018	Changement	Changement
Revenus	231 651 $	233 801 $	(2 150) $	(0,9) %
Charges	122 298	122 403	(105)	(0,1 %)
BAIIA	109 353	111 398	(2 045)	(1,8 %)
Marge du BAIIA %	47,2 %	47,6 %	(0,4 %)	
Dépréciation et amortissement	66 259	67 574	(1 315)	(1,9 %)
Intérêts et autres	40 830	42 129	(1 299)	(3,1 %)
Perte à la cession d'immobilisations corporelles	430	68	362	532,4 %
Revenu net	1 834 $	1 627 $	207 $	12,7 %

En 2019, l'AIE a généré un revenu net de 1,8 M$, soit une augmentation modeste par rapport à 2018. La diminution des revenus, due à la baisse du nombre de passagers, a été atténuée par l'effort continu de la direction pour réduire les dépenses discrétionnaires et faire en sorte que les dépenses moins critiques concordent avec la réduction du nombre de passagers constatée au cours de l'année. En outre, l'achèvement de projets d'investissement moins nombreux que prévu et l'investissement stratégique d'emprunts pour obtenir des revenus d'intérêts ont contribué à la croissance positive du revenu net au cours de l'année.

REVENUS

(en milliers de dollars)	2019	2018	Changement	Changement
Frais d'améliorations aéroportuaires	98 616 $	100 815 $	(2 199) $	(2,2 %)
Locations et stationnement	57 079	55 960	1 119	2,0 %
Côté piste et côté général de l'aérogare	59 069	59 471	(402)	(0,7 %)
Contrats de location immobilière	13 594	13 211	383	2,9 %
Cotisations	2 999	3 810	(811)	(21,3 %)
Autres revenus	294	534	(240)	(44,9 %)
	231 651 $	233 801 $	(2 150) $	(0,9 %)

Les revenus ont diminué sur douze mois pour atteindre 231,7 M$, soit une baisse de 0,9 % par rapport à l'exercice précédent. Cette baisse est attribuable à une légère diminution du nombre de passagers (une réduction globale de 1,2 %) et à une réduction des déplacements aériens au cours de l'année, les compagnies aériennes ayant ajusté leurs horaires de vol pour tenir compte de l'immobilisation au sol du Boeing 737-MAX.

FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES (FAA)

Les FAA sont une source majeure de revenus pour Edmonton Airports, qui représentent environ 42,6 % de l'ensemble des revenus en 2019. 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 2019, les revenus des FAA ont diminué de 2,2 M$ (2,2 %) par rapport à 2018. Cette diminution est attribuable à une baisse de 2,2 % du nombre de passagers embarqués dans les aérogares par rapport à l'exercice précédent, principalement en raison d'une réduction du nombre de passagers nationaux et internationaux.

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 59,1 M$ en 2019, ce qui représente une baisse de 0,4 M$ (0,7 %) par rapport à l'exercice précédent. Cette baisse est principalement attribuable à la diminution de l'activité des avions aux aérogares intérieures et internationales, ce qui a entraîné une diminution des déplacements. Les activités des transporteurs de l'aviation générale se sont considérablement améliorées par rapport à 2018, avec une augmentation de 16,7 % du nombre de passagers, ce qui a partiellement compensé la baisse globale du nombre de passagers en aérogare.

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 57,1 M$ en 2019, soit une augmentation de 1,1 M$ (2,0 %). L'augmentation des revenus des points de vente est principalement due à la hausse des revenus des services de restauration et de vente au détail dans les aérogares. Les parcs de stationnement de l'aviation générale ont connu une augmentation des revenus sur douze mois, ce qui correspond à l'amélioration du nombre de passagers de l'aviation générale. L'augmentation des services de transport terrestre a également eu une incidence positive sur les résultats de 2019.

Les revenus de l'immobilier se sont élevés à 13,6 M$ en 2019, soit 0,4 M$ de plus qu'en 2018, car de nouveaux investissements dans le développement des terrains aéroportuaires ont commencé à générer des revenus.

COTISATIONS

En 2019, les revenus des contributions ont diminué d'environ 0,8 M$ par rapport à l'exercice précédent. Ce changement est principalement lié à une réduction des contributions au développement du fret comptabilisée au cours de l'exercice.

CHARGES D'EXPLOITATION

(en milliers de dollars)	2019	2018	Changement	Changement
Service, entretien, fournitures et administration	48 653 $	50 575 $	(1 922) $	(3,8 %)
Salaires et avantages sociaux	35 902	34 465	1 437	4,2 %
Bail foncier	19 999	19 993	6	0,0 %
Services publics, assurances et impôt foncier	12 728	12 252	476	3,9 %
Coûts de recouvrement des frais d'améliorations aéroportuaires	5 016	5 118	(102)	(2,0 %)
	122 298 $	122 403 $	(105) $	(0,1) %

Le total des charges d'exploitation de 2019 est resté relativement stable, pour diminuer légèrement de 0,1 %, et atteindre 122,3 M$, comparativement à 122,4 M$ en 2018. Les dépenses statiques globales sont attribuables à une réduction d'environ 1,9 M$ des dépenses de service, d'entretien, de fournitures et d'administration, en raison de l'attention soutenue de la direction pour la réduction des dépenses discrétionnaires, en continuant d'harmoniser les dépenses moins critiques avec la réduction du nombre de passagers. Les coûts des salaires et des avantages sociaux, des services publics et des impôts fonciers ont toutefois augmenté sur douze mois.

SERVICE, ENTRETIEN, FOURNITURES ET ADMINISTRATION

(en milliers de dollars)	2019	2018	Changement	Changement
Services	21 232 $	20 387 $	845 $	4,1 %
Entretien et fournitures	11 238	12 722	(1 484)	(11,7 %)
Administration	16 073	17 672	(1 599)	(9,0 %)
	48 543	50 781	(2 238)	(4,4 %)
Créances douteuses	110	(206)	316	(153,4 %)
	48 653 $	50 575 $	(1 922) $	(3,8 %)

Les charges pour les services, l'entretien, les fournitures et l'administration ont diminué de 3,8 %, et sont passées de de 50,6 M$ en 2018 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. L'augmentation par rapport à l'année précédente est attribuable à la hausse des coûts des services de police et de sécurité et des systèmes de distribution d'eau et de traitement des eaux usées.

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 attribuable à la baisse des coûts liés aux réparations et à l'entretien des bâtiments, tels que le système de manutention des bagages, les ascenseurs, les escaliers mécaniques et les trottoirs roulants.

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 au fait que la direction s'est efforcée de faire en sorte d'harmoniser les dépenses moins critiques avec la réduction du nombre de passagers.

SALAIRES ET AVANTAGES SOCIAUX

(en milliers de dollars)	2019	2018	Changement	Changement
Salaires et avantages sociaux	33 995 $	32 015 $	1 980 $	6,2 %
Régime de retraite à prestations déterminées	2 815	3 268	(453)	(13,9 %)
Régime de retraite à cotisations déterminées	659	546	113	20,7 %
	37 469	35 829	1 640	4,6 %
Salaires capitalisés	(1 567)	(1 364)	(203)	14,9 %
	35 902 $	34 465 $	1 437 $	4,2 %

En 2019, les salaires et les avantages sociaux des employés ont augmenté de 4,2 %, pour passer de 34,5 M$ en 2018 à 35,9 M$ en 2019. L'augmentation par rapport à l'exercice précédent est liée à des augmentations négociées par contrat, au pourvoi de postes vacants au cours de l'année et à l'enrichissement de la base d'employés par des compétences accrues, notamment dans les disciplines numériques et technologiques.

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 0,5 M$ par rapport à 2018 en raison des départs à la retraite de certains employés au cours de l'année.

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. Les « revenus aéroportuaires » de 2019 se sont élevés à 232,1 M$ (2018 – 231,9 M$), ce qui a donné lieu à un loyer payable à la fin de l'année de 20 M$, soit équivalent à la somme de 20 M$ payée en 2018.

Selon les « revenus aéroportuaires » (en milliers de dollars)	Taux	Loyer payable
Pour la première tranche de 5 millions de $	0 %	0 $
Pour la prochaine tranche de 5 millions de $	1 %	50
Pour la prochaine tranche de 15 millions de $	5 %	750
Pour la prochaine tranche de 75 millions de $	8 %	6 000
Pour la prochaine tranche de 150 millions de $	10 %	13 200
Pour tout montant au-dessus de 250 millions de $	12 %	0
		20 000 $

** Nul en raison de revenus inférieurs à 250 M$ depuis le début de l'exercice.*

SERVICES PUBLICS, ASSURANCES ET IMPÔT FONCIER

Les dépenses liées aux services publics, aux assurances et à l'impôt foncier ont augmenté de 3,9 % pour atteindre 12,7 M$, comparativement à 12,3 M$ en 2018. Cette augmentation est principalement liée à la hausse des coûts de l'électricité et de l'eau en raison d'une consommation plus importante et de tarifs plus élevés. L'augmentation de l'impôt foncier en raison de la hausse des évaluations foncières contribue également à ce changement.

COÛTS DE COLLECTE DES FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES (FAA)

Les coûts de collecte des FAA pour 2019 ont légèrement diminué de 2,0 %, pour passer de 5,1 M$ en 2018 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)	2019	2018	Changement	Changement
Dépréciation et amortissement	66 259 $	67 574 $	(1 315) $	(1,9 %)
Intérêts et autres	40 830	42 129	(1 299)	(3,1 %)
Perte à la cession d'immobilisations corporelles	430	68	362	532,4 %
	107 519 $	109 771 $	(2 252) $	(2,1 %)

DÉPRÉCIATION ET AMORTISSEMENT

Les amortissements ont diminué de 1,9 % et sont passés de 67,6 M$ en 2018 à 66,3 M$ en 2019. La diminution de la charge d'amortissement est principalement attribuable au calendrier de réalisation des projets d'investissement ainsi qu'au calendrier de mise en service des projets d'investissement en 2019.

INTÉRÊTS ET AUTRES

(en milliers de dollars)	2019	2018	Changement	Changement
Intérêts des obligations de série A	13 699 $	14 315 $	(616) $	(4,3 %)
Intérêts sur prêts de l'ACFA	34 496	29 487	5 009	17,0 %
Portion intérêts du coût de service courant pour avantages postérieurs à l'emploi	62	20	42	210,0 %
Autres intérêts et coûts de financement	161	118	43	36,4 %
Revenus d'intérêts et autres produits	(7 582)	(1 795)	(5 787)	(322,4 %)
	40 836	42 145	(1 309)	(3,1 %)
Intérêts capitalisés	(6)	(16)	10	62,5 %
	40 830 $	42 129 $	(1 299) $	(3,1 %)

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 et les obligations à taux fixe émises par l'Alberta Capital Finance Authority (ACFA). La diminution des intérêts des obligations de la série A est attribuable à la réduction du capital du prêt à la suite des remboursements du solde existant. L'augmentation des intérêts des prêts de l'ACFA est attribuable à un exercice complet de paiements d'intérêts sur les emprunts qui a eu lieu à la fin de 2018. Les revenus d'intérêts ont également été plus élevés qu'à l'exercice précédent en raison de l'investissement stratégique des emprunts reçus à la fin de 2018.

PROJET D'IMMOBILISATIONS

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

1. IMMOBILIER COMMERCIAL

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 2019, on a investi 1,9 millions de dollars en projets d'immobilier commercial.

Au cours de l'exercice, Edmonton Airports a continué à soutenir les activités liées à l'achèvement de la route périphérique de l'aéroport le long de la zone de développement commercial de destination, à la réalisation des travaux d'aménagement des terrains loués à divers locataires et à la rénovation des installations existantes transférées à l'aéroport par les locataires.

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

- Aménagement paysager de la zone du centre commercial (0,5 M$) – aménagement paysager et construction de trottoirs dans la zone du centre commercial
- Rénovation de l'immeuble de Purolator (0,4 M$) – rénovation de l'immeuble libéré par Purolator pour être loué à un nouveau locataire
- Voies nord-est de la route périphérique de l'aéroport (0,4 M$) – achèvement d'une route à plusieurs voies dans la zone nord-est de la propriété de l'aéroport pour faciliter la circulation commerciale

2. CROISSANCE

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, de l'agrandissement des parcs de stationnement et des projets liés à l'amélioration de l'expérience des passagers. En 2019, on a investi 15,2 millions de dollars en projets de croissance.

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

- ACSTA Plus (5,4 M$) – augmentation de la taille de la zone de contrôle de préembarquement (CP) et mise en œuvre d'un nouveau concept de CP qui combine l'équipement, la technologie et les processus les plus récents
- Installation de cogénération (5,3 M$) – 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)
- Voie d'accès Villeneuve (1,9 M$) - construction d'une voie d'accès interne qui permet au public de se rendre aux entreprises déjà présentes dans l'aéroport, y compris les futurs développements liés à l'aviation et à d'autres domaines

3. ENTRETIEN

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 2019, on a investi 22,3 millions dans tous les projets.

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

- Programme de remplacement du parc automobile (2,8 M$) – remplacement des véhicules et de l'équipement d'entretien qui ont atteint ou dépassé leur durée de vie utile, afin de satisfaire aux besoins opérationnels et de réduire les coûts d'entretien du parc automobile
- Réhabilitation de la voie de circulation Bravo (2,6 M$) – renouvellement du revêtement des pistes pour satisfaire aux besoins des parties prenantes et maintenir ou améliorer la sécurité, la sûreté et les activités aéroportuaires en général
- Électricité des pistes (2,3 M$) – remplacement des câbles d'alimentation des systèmes de balisage lumineux d'approche courte simplifiée avec feux indicateurs d'alignement de piste (SSALR) pour assurer le respect des normes et des pratiques recommandées révisées pour les aérodromes, comme l'exige Transports Canada

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 l'Alberta Capital Finance Authority (ACFA). 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 2019 avec un solde de trésorerie de 23,3 M$, comparativement à 221,3 M$ au 31 décembre 2018. La diminution de notre position de trésorerie est le résultat de 220,0 M$ dépensés pour les activités d'investissement et de 35,5 M$ dépensés pour les activités de financement, compensée d'un flux de trésorerie positif de 57,5 M$ provenant des activités d'exploitation. Notre ratio de liquidité générale, défini comme l'actif à court terme par rapport au passif à court terme, était de 1,39:1 au 31 décembre 2019, comparativement à 3,13:1 au 31 décembre 2018.

(en milliers de dollars)	2019	2018	Changement
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	57 484 $	79 309 $	(21 825) $
Flux de trésorerie affecté aux activités d'investissement	(219 981)	(46 783)	(173 198)
Flux de trésorerie (affecté aux) provenant des activités de financement	(35 530)	149 109	(184 639)
Hausse (diminution) nette de la trésorerie	(198 027)	181 635	(379 662)
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	221 285	39 650	181 635
Trésorerie à la clôture de l'exercice	23 258 $	221 285 $	(198 027) $

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.

Pour l'exercice s'étant terminé le 31 décembre 2019, les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation ont diminué de 27,5 % pour atteindre 57,5 M$, par rapport à 79,3 M$ à l'exercice précédent. Cette diminution sur douze mois est principalement due à une variation négative du fonds de roulement. Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation ont été utilisés pour investir dans des projets d'immobilisations et pour rembourser la dette à long terme.

FLUX DE TRÉSORERIE D'INVESTISSEMENT

Pour l'exercice s'étant terminé le 31 décembre 2019, les flux de trésorerie utilisés dans les activités d'investissement se sont élevés à 220,0 M$, comparativement à 46,8 M$ à l'exercice précédent. Un investissement de 180,0 M$ dans des billets de dépôt a été la principale raison de l'augmentation des sorties de fonds sur douze mois.

FLUX DE TRÉSORERIE DE FINANCEMENT

Pour l'exercice s'étant terminé le 31 décembre 2019, les flux de trésorerie utilisés dans les activités de financement se sont élevés à 35,5 M$, comparativement à 149,1 M$ de flux de trésorerie générés par les activités de financement en 2018. Cette somme de 35,5 M$ représente les remboursements de la dette à long terme en 2019, comparativement à 30,9 M$ en 2018. Le reste de la différence par rapport à 2018 se rapporte aux 180 M$ de produits de la dette à long terme reçus en 2018.

CLAUSES RESTRICTIVES

OBLIGATION À INTÉRÊT CONDITIONNEL

Selon les conditions de l'obligation à intérêt conditionnel d'Edmonton Airports, 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 2019, des dépôts restreints de 35 834 $ (2018 – 35 073 $) sont requis pour le fonds de réserve du service de la dette. Le fonds de prévoyance pour les activités d'exploitation et l'entretien est satisfait par une facilité de crédit renouvelable de 75,0 M$, dont un montant de 22 132 $ (2018 – 23 652 $) a été mis de côté pour le fonds.

Nous sommes tenus de maintenir un ratio de couverture du service de la dette de 1,00:1 sur une base de douze mois consécutifs et un ratio de couverture du service de la dette brute qui ne soit pas inférieur à 1,25:1. Au 31 décembre 2019, ces ratios étaient respectivement de 1,53:1 et de 5,12:1.

FINANCEMENT DE L'ACFA

Conformément aux conditions de la facilité de crédit d'Edmonton Airports auprès de l'ACFA, 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 31 décembre 2019, le ratio de couverture des intérêts était de 2,11:1 et les flux de trésorerie nets étaient supérieurs à zéro sur une base trimestrielle continue.

FINANCEMENT EN CAPITAL

Voici un résumé des dernières cotes attribuées à Edmonton Airports par les trois agences de notation qui notent actuellement EA. Ces cotes reflètent la capacité d'Edmonton Airports à maintenir un solide profil de risque commercial et à accéder à des capitaux au moment opportun pour financer ses programmes d'exploitation et de dépenses en capital.

Agence de notation	Date	Notation 2019	Notation 2018
S & P	Juin 2019	A+ (stable)	A+ (stable)
Moody's	Juin 2019	A1 (stable)	A1 (stable)
DBRS	Juillet 2019	A (élevée)	A (élevée)

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 2019 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 2020 d'Edmonton Airports et le plan stratégique 2020-2024 sont disponibles sur demande.

ÉVÉNEMENTS ULTÉRIEURS

Compte tenu de la pandémie de COVID-19 et des recommandations aux voyageurs qui en découlent, y compris la suspension des vols internationaux à destination et en provenance de l'Aéroport international d'Edmonton, l'aéroport a connu une réduction du nombre de passagers après la fin de l'exercice, ce qui devrait avoir une incidence continue sur l'exercice financier 2020. Une réduction soutenue du nombre de passagers sur une longue période pourrait avoir un effet important sur les activités d'exploitation et la situation financière de l'aéroport. Compte tenu de ces circonstances, les renseignements prévisionnels qui sont normalement contenus dans le présent rapport de gestion ont été supprimés.

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 138 474 $ (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 neuf contrats d'un montant supérieur à 138 474 $ (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 138 474 $ EN 2019

(basé sur l'indice IPC d'Edmonton en 2019)

Fournisseur	Projet	Valeur (en milliers)	Code
AviaNG Inc.	Services d'experts-conseils	2 500 $	Conformément aux exigences clés du partenariat
Venture Elevator Inc.	Réparation et entretien des ascenseurs, des escaliers mécaniques et des trottoirs roulants	3 750 $	Conformément aux exigences relatives aux fournisseurs qualifiés uniquement
E2E Business Transformation	Programme numérique et changement et transformation des employés (CTE)	200 $	Conformément aux exigences d'attribution des contrats antérieurs
Embross North America Ltd.	Optimisation des bornes d'inspection primaire	250 $	Conformément aux exigences du programme de normalisation des produits ou des équipements
Aerium Analytics	Services de gestion de la faune par système intégré d'aéronefs sans pilote (UAS) et de véhicules aériens sans pilote (UAV)	275 $	Conformément aux exigences relatives aux fournisseurs qualifiés uniquement
Schneider Electric Canada Inc.	Projet de remplacement de l'appareillage de commutation 5 kv	550 $	Conformément aux exigences du programme de normalisation des produits ou des équipements
Brock Solutions Inc	Correspondances SmartClear pour les vols internationaux à intérieurs	175 $	Conformément aux exigences relatives aux fournisseurs qualifiés uniquement
Embross North America Ltd.	Achat de bornes Nexus	255 $	Conformément aux exigences du programme d'achat ou de normalisation d'équipement exclusif
Fortis Alberta Inc.	Entretien et exploitation du système électrique de la région Sud-Est	220 $	Conformément aux exigences essentielles du système d'exploitation

ÉTATS FINANCIERS

Rapport de l'auditeur indépendant

Au conseil d'administration d'Edmonton Regional Airports Authority

Notre opinion

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière d'Edmonton Regional Airports Authority (Edmonton Airports) au 31 décembre 2019 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.

Notre audit

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

- les états de la situation financière au 31 décembre 2019;
- les comptes de résultat pour l'exercice clos le 31 décembre 2019;
- les états des variations des capitaux propres pour l'exercice clos le 31 décembre 2019;
- les tableaux des flux de trésorerie pour l'exercice clos le 31 décembre 2019;
- les notes annexes, qui comprennent un résumé des principales méthodes comptables.

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 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 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.

Notre opinion sur les états financiers ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune opinion ou autre forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers, 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 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.

PricewaterhouseCoopers LLP
Stantec Tower, 10220 103 Avenue NW, Suite 2200, Edmonton, Alberta, Canada T5J 0K4
T: +1 780 441 6700, F: +1 780 441 6776

"PwC" refers to PricewaterhouseCoopers LLP, an Ontario limited liability partnership.

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

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers 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 exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers, 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

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

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

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers 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 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, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;

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
19 mars 2020

EDMONTON REGIONAL AIRPORTS AUTHORITY

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

En date du 31 décembre 2019 et 2018

(en milliers de dollars)	2019	2018
Actif		
Actifs courants		
Trésorerie	23 258 $	221 285 $
Comptes débiteurs	17 878	14 797
Placements à court terme (note 3)	55 000	-
Charges payées d'avance et autres charges	7 099	6 444
	103 235	242 526
Actifs non courants		
Dépôts soumis à restrictions (note 4)	35 834	35 073
Placements à long terme (note 3)	125 000	-
Créances au titre de contrats de location et autres créances	4 658	4 065
Avantages postérieurs à l'emploi (note 5)	4 129	2 277
Immobilisations corporelles (note 6)	918 832	945 338
Immobilisations incorporelles (note 7)	4 404	5 367
	1 196 092 $	1 234 646 $
Passif		
Passifs courants		
Comptes créditeurs et charges à payer (note 8)	32 459 $	37 931 $
Partie courante des produits différés (note 9)	834	834
Partie courante des apports à l'exploitation et en capital différés (note 10)	3 148	3 308
Partie courante de la dette à long terme (note 4)	37 854	35 530
	74 295	77 603
Passifs non courants		
Dépôts de garantie des locataires et autres passifs	2 960	2 661
Produits différés (note 9)	28 315	27 649
Avantages postérieurs à l'emploi (note 5)	3 320	3 111
Apports à l'exploitation et en capital différés (note 10)	17 776	18 747
Dette à long terme (note 4)	1 015 587	1 053 146
	1 142 253	1 182 917
Engagements et éventualités (note 12)		
Actif net	53 839	51 729
	1 196 092 $	1 234 646 $

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 DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2019 et 2018

(en milliers de dollars)	2019	2018
Revenus		
Frais d'améliorations aéroportuaires (note 11)	98 616 $	100 815 $
Locations et stationnement	57 079	55 960
Côté piste et côté général de l'aérogare	59 069	59 471
Contrats de location immobilière	13 594	13 211
Apports (note 10)	2 999	3 810
Autres revenus	294	534
	231 651	233 801
Charges		
Service, entretien, fournitures et administration	48 653	50 575
Salaires et avantages sociaux (note 14)	35 902	34 465
Bail foncier (note 12(a))	19 999	19 993
Services publics, assurances et impôt foncier	12 728	12 252
Coûts de recouvrement des frais d'améliorations aéroportuaires (note 11)	5 016	5 118
	122 298	122 403
Bénéfice avant les autres produits et charges	109 353	111 398
Autres charges		
Dépréciation et amortissement	66 259	67 574
Intérêts et autres	40 830	42 129
Perte à la cession d'immobilisations corporelles	430	68
	107 519	109 771
Revenu net	1 834 $	1 627 $

EDMONTON REGIONAL AIRPORTS AUTHORITY

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE L'ACTIF NET

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2019 et 2018

(en milliers de dollars)	2019	2018
Actif net – à l'ouverture de l'exercice	51 729 $	52 489 $
Réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi et d'autres éléments (note 5)	276	(2 387)
Revenu net	1 834	1 627
Actif net – à la clôture de l'exercice	53 839 $	51 729 $

EDMONTON REGIONAL AIRPORTS AUTHORITY

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2019 et 2018

(en milliers de dollars)	2019	2018
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation		
Revenu net	1 834 $	1 627 $
Ajustements pour :		
Dépréciation et amortissement	66 259	67 574
Amortissement des coûts d'emprunt	295	294
Perte à la cession d'immobilisations corporelles	430	68
Variation du fonds de roulement hors trésorerie (note 15)	(9 967)	10 671
Avantages postérieurs à l'emploi	(1 367)	(925)
Flux de trésorerie net provenant des activités d'exploitation	57 484	79 309
Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement		
Hausse des dépôts soumis à restrictions	(761)	(627)
Hausse de l'investissement	(180 000)	-
Achat d'immobilisations corporelles	(38 925)	(45 821)
Achat d'immobilisations incorporelles	(494)	(364)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	199	29
Flux de trésorerie net provenant des (affecté aux) activités d'investissement	(219 981)	(46 783)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		
Remboursements de la dette à long terme	(35 530)	(30 891)
Produit de la dette à long terme	-	180 000
Flux de trésorerie net provenant des (affecté aux) activités de financement	(35 530)	149 109
Hausse (diminution) nette de la trésorerie	(198 027)	181 635
Trésorerie – à l'ouverture de l'exercice	221 285	39 650
Trésorerie – à la clôture de l'exercice	23 258 $	221 285 $

NOTES QUI ACCOMPAGNENT LES ÉTATS FINANCIERS

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2019 et 2018 (en milliers de dollars)

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 sont qualifiés d'actif net.

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

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 sont présentées ci-après. Ces méthodes ont été appliquées uniformément à toutes les périodes présentées, sauf indication contraire.

A) BASE DE PRÉPARATION ET ADOPTION DES NORMES COMPTABLES APPLICABLES AUX ORGANISMES SANS BUT LUCRATIF (OSBL)

La direction a préparé les états financiers 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 ont été préparés en dollars canadiens selon la base du coût historique.

B) USAGE D'ESTIMATIONS

L'établissement des états financiers 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 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.

NOTES QUI ACCOMPAGNENT LES ÉTATS FINANCIERS

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2019 et 2018 (en milliers de dollars)

C) 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.

D) 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, surface des pistes, des voies de circulation et des tabliers	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.

E) 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

F) 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.

G) 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.

NOTES QUI ACCOMPAGNENT LES ÉTATS FINANCIERS

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2019 et 2018 (en milliers de dollars)

H) 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.
- 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 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.

I) AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

Edmonton Airports assure la gestion d'un régime de retraite à cotisations déterminées sans participation, 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 du régime 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.

J) 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 précédemment constatée est reprise en bénéfice net pour la période au cours de laquelle survient la reprise.

NOTES QUI ACCOMPAGNENT LES ÉTATS FINANCIERS

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2019 et 2018 (en milliers de dollars)

K) REVENUS DIFFÉRÉS

Les revenus différés reprennent 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. INVESTISSEMENTS

Edmonton Airports détient des billets de dépôt s'élevant à 180 M$ (2018 – nul $), dont la somme de 55 M$ viendra à échéance au cours du deuxième semestre de 2020 et aura été classée comme placements à court terme et dont la somme de 125 M$ est classée en tant que placements à long terme. Les billets de dépôt peuvent faire l'objet d'un prélèvement à des dates précises qui commencent en 2020 et se terminent en 2026. Les placements dans 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 2019, les revenus d'intérêts totaux tirés de ces placements se chiffraient à 5 959 $ (2018 – nul $).

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 2019, des dépôts restreints de 35 834 $ (31 décembre 2018 – 35 073 $) sont requis pour le fonds de réserve du service de la dette. Ces dépôts ont permis d'obtenir des intérêts annuels de 2,15 % (31 décembre 2018 – 1,80 %). 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. On a respecté tous les engagements.

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 250 000 000 $ (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 modifiée de la Banque royale du Canada (« RBC ») datée du 13 décembre 2017 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 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.

La convention de crédit modifiée établit, pour une durée de trois ans, une facilité de crédit renouvelable 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$. En date du 31 décembre 2019, on avait mis de côté 22 172 $ (31 décembre 2018 – 23 652 $) 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 ou, encore, à un taux d'intérêt fixe calculé à partir du taux des acceptations bancaires, majoré d'une prime de 50 points de base.

NOTES QUI ACCOMPAGNENT LES ÉTATS FINANCIERS

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2019 et 2018 (en milliers de dollars)

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 1 365 000 000 $ (les « obligations de série C »). Les obligations de série C servent de caution pour la convention de crédit mise à jour et modifiée de la Alberta Capital Finance Authority (« ACFA ») 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 l'ACFA (y compris les intérêts cumulés).

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

La facilité de crédit 1 de l'ACFA comporte un capital maximal de 1 000 000 000 $, 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 l'ACFA comporte un capital maximal de 300 000 000 $, 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 mofidiée de l'ACFA interdit le prélèvement de la dernière tranche de 50 000 000 $ de la facilité de crédit 2 de l'ACFA tant que la totalité des obligations de série B n'est pas rachetée. 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 l'ACFA aux fins de la facilité de crédit 1 de l'ACFA.

La facilité de crédit 3 de l'ACFA comporte un capital maximal de 100 000 000 $, 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 l'ACFA a pour effet de réduire, dollar pour dollar, le montant accessible à Edmonton Airports en vertu de la facilité de crédit 1 de l'ACFA.

En vertu de la convention de crédit modifiée et mise à jour de l'ACFA, 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. On a respecté tous les engagements.

DETTE À LONG TERME TOTALE IMPAYÉE

	2019	2018
Obligations de série A	189 561 $	197 738 $
Prêts de l'ACFA	901 653	744 367
Solde d'ouverture	1 091 214	942 105
Ajouter : produit des prêts	-	180 000
Moins : versements sur prêts	35 530	30 891
Obligations de série A	180 512	189 561
Prêts de l'ACFA	875 172	901 653
Solde de clôture	1 055 684	1 091 214
Moins : partie courante des obligations de série A	9 990	9 049
Moins : partie courante des prêts de l'ACFA	27 864	26 481
Partie courante totale	37 854	35 530
Moins : tranche non amortie des coûts de transaction	2 243	2 538
	1 015 587 $	1 053 146 $

NOTES QUI ACCOMPAGNENT LES ÉTATS FINANCIERS

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2019 et 2018 (en milliers de dollars)

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

Taux d'intérêt	Versement semestriel	Date d'échéance	2019	2018
4,37 %	755 $	15 décembre 2026	9 021 $	10 101 $
4,50 %	1 145	15 mars 2027	14 446	16 033
5,00 %	398	15 juin 2027	4 932	5 462
4,89 %	395	17 septembre 2027	5 176	5 693
4,68 %	1 552	16 juin 2028	21 555	23 576
4,55 %	3 068	17 septembre 2028	44 895	48 851
4,67 %	1 245	15 décembre 2039	32 158	33 115
4,54 %	920	15 mars 2040	24 390	25 099
4,56 %	1 845	15 juin 2040	48 809	50 225
4,00 %	1 439	1er octobre 2040	40 616	41 831
4,40 %	2 112	15 décembre 2040	57 519	59 159
4,41 %	1 511	15 mars 2041	41 692	42 837
4,16 %	1 657	15 juin 2041	46 787	48 112
3,70 %	1 582	15 septembre 2041	47 305	48 677
3,35 %	2 135	15 décembre 2041	66 058	68 062
3,41 %	921	15 mars 2042	28 753	29 591
3,25 %	905	15 juin 2042	28 727	29 583
3,26 %	1 207	*17 septembre 2042	38 879	40 000
3,24 %	603	*17 décembre 2042	19 438	20 000
3,42 %	615	*15 mars 2043	19 728	20 000
3,73 %	557	17 mars 2044	17 780	18 218
3,36 %	266	15 septembre 2044	8 944	9 170
3,18 %	260	15 décembre 2044	8 916	9 147
2,72 %	490	15 septembre 2046	18 648	19 111
			695 172 $	721 653 $

** Au cours de l'année, ces instruments financiers sont passés de versements semestriels d'intérêts seulement à des versements semestriels de capital et d'intérêts.*

Prêts de l'ACFA payables en versements semestriels d'intérêts seulement :

Taux d'intérêt	Versement semestriel	Date d'échéance	2019	2018
3,51 %	439 $	17 décembre 2048	150 000 $	150 000 $
3,51 %	263	17 décembre 2048	30 000	30 000
			180 000	180 000
			875 172	901 653 $

NOTES QUI ACCOMPAGNENT LES ÉTATS FINANCIERS

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2019 et 2018 (en milliers de dollars)

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

	Capital	Intérêt	Total
2020	37 854 $	46 456 $	84 310 $
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
Par la suite	843 340	370 253	1 213 593
	1 055 684 $	582 231 $	1 637 915 $

Intérêts et autres charges :

	2019	2018
Intérêts des obligations de série A	13 699 $	14 315 $
Intérêts sur prêts de l'ACFA	34 496	29 487
Portion intérêts du coût de service courant pour avantages postérieurs à l'emploi	62	20
Autres intérêts et coûts de financement	161	118
Revenus d'intérêts et autres produits	(7 582)	(1 795)
	40 836	42 145
Intérêts capitalisés	(6)	(16)
	40 830 $	42 129 $

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 :

	2019	2018
Actif inclus dans l'état de la situation financière :		
Juste valeur des actifs du régime	78 871 $	67 170 $
Valeur actualisée des engagements financés	74 742	64 893
Actif dans l'état de la situation financière	4 129	2 277
Passif inclus dans l'état de la situation financière :		
Régime de retraite complémentaire de la direction	3 269	3 060
Régime d'avantages à long terme	51	51
Passif dans l'état de la situation financière	3 320	3 111
Charges incluses dans le bénéfice net pour l'exercice :		
Régime de retraite à prestations déterminées	2 763	3 042
Régime de retraite complémentaire de la direction	113	108
Régime d'avantages à long terme	2	2
	2 878	3 152
Réévaluations et autres éléments :		
Régime de retraite à prestations déterminées	562	(2 514)
Régime de retraite complémentaire de la direction	(288)	126
Régime d'avantages à long terme	2	1
Réévaluations et autres éléments constatés dans les actifs nets	276 $	(2 387) $

NOTES QUI ACCOMPAGNENT LES ÉTATS FINANCIERS

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2019 et 2018 (en milliers de dollars)

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 depuis cette date 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 2018, 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 en s'appuyant sur une évaluation actuarielle achevée le 31 décembre 2018 avec extrapolation jusqu'au 31 décembre 2019.

Le niveau des prestations de retraite déterminées offertes se calcule en fonction de la durée de service d'un membre et de la meilleure moyenne de ses gains admissibles. Les actifs du régime sont détenus en fiducie et régis par des règlements fédéraux. La gestion du régime de retraite incombe à Edmonton Airports.

La variation de l'obligation en matière de prestations déterminées et de la juste valeur des actifs du régime de retraite pour les exercices 2018 et 2019 se présente comme suit :

	Valeur actualisée de l'obligation	Juste valeur des actifs du régime	Total
Au 1er janvier 2018	61 155 $	(65 103) $	(3 948) $
Coût de service courant	3 166	-	3 166
Charges d'intérêts (revenus)	2 167	(2 256)	(89)
Impact sur le bénéfice net pour l'exercice	5 333	(2 256)	3 077
Réévaluation et autres éléments			
Rendement des actifs du régime, déduction faite des montants compris dans les intérêts	-	2 950	2 950
Gain découlant de la modification des hypothèses financières	(4 296)	-	(4 296)
Perte technique	3 860	-	3 860
Réévaluations et autres éléments constatés dans les actifs nets	(436)	2 950	2 514
Cotisations			
Employeur	-	(3 885)	(3 885)
Participants	-	(35)	(35)
Prestations versées	(1 159)	1 159	-
	(1 159)	(2 761)	(3 920)
Au 1er janvier 2019	64 893	(67 170)	(2 277)
Coût de service courant	2 839	-	2 839
Charges d'intérêts (revenus)	2 488	(2 541)	(53)
Impact sur le bénéfice net pour l'exercice	5 327	(2 541)	2 786
Réévaluation et autres éléments			
Rendement des actifs du régime, déduction faite des montants compris dans les charges d'intérêts	-	(9 596)	(9 596)
Gain découlant de la modification des hypothèses financières	9 537	-	9 537
Gain technique	(503)	-	(503)
Réévaluations et autres éléments constatés dans les actifs nets	9 034	(9 596)	(562)
Cotisations			
Employeur	-	(4 053)	(4 053)
Participants	-	(23)	(23)
Prestations versées	(4 512)	4 512	-
	(4 512)	436	(4 076)
Au 31 décembre 2019	74 742 $	(78 871) $	(4 129) $

NOTES QUI ACCOMPAGNENT LES ÉTATS FINANCIERS

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2019 et 2018 (en milliers de dollars)

B) RÉGIME DE RETRAITE COMPLÉMENTAIRE DE LA DIRECTION

Depuis le 1er février 2005, 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. Tous les paiements versés au membre du RRCD s'effectueront à même les revenus généraux d'Edmonton Airports. On a préparé les états financiers en s'appuyant sur une évaluation actuarielle indépendante achevée le 31 décembre 2019.

La variation de l'obligation en matière de prestations déterminées du RRCD pour les exercices 2018 et 2019 se présente comme suit :

	2019	2018
Solde – à l'ouverture de l'exercice	3 060 $	3 270 $
Charges d'intérêts constatées dans la perte nette pour l'exercice	113	108
Impact sur le bénéfice net pour l'exercice	113	108
Réévaluations et autres éléments constatés dans les actifs nets	288	(126)
Prestations versées	(192)	(192)
Solde – à la clôture de l'exercice	3 269 $	3 060 $

C) RÉGIME D'AVANTAGES À LONG TERME

Edmonton Airports propose 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 en s'appuyant sur une évaluation actuarielle indépendante achevée le 31 décembre 2019.

Pour l'exercice s'étant terminé le 31 décembre 2019, le régime d'avantages à long terme affiche un gain de réévaluation et d'autres éléments de 2 $ (2018 – 1 $). On a constaté des charges d'intérêts de 2 $ (2018 – 2 $) pour l'exercice en cours. On a également versé des prestations de nul $ (2018 – 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.

La charge nette propre au volet à cotisations déterminées du régime de retraite en 2019 se chiffrait à 627 $ (2018 – 520 $).

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

			2019	2018
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Bâtiments	961 593 $	449 376 $	512 217 $	534 953 $
Voiries	117 931	43 675	74 256	70 280
Parcs et installations de stationnement	87 653	41 643	46 010	48 447
Installations et parcelles côté piste	287 737	141 527	146 210	151 107
Aménagement des terrains	112 496	17 827	94 669	93 230
Véhicules et matériel d'entretien	34 083	22 408	11 675	10 120
Meubles et matériel	13 189	10 555	2 634	2 578
Matériel informatique	30 530	22 085	8 445	8 905
Terrains	4 080	358	3 722	3 792
Construction en cours	18 994	-	18 994	21 926
	1 668 286 $	749 454 $	918 832 $	945 338 $

NOTES QUI ACCOMPAGNENT LES ÉTATS FINANCIERS

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2019 et 2018 (en milliers de dollars)

7. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

			2019	2018
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Logiciels informatiques	12 558 $	8 225 $	4 333 $	5 250 $
Construction en cours	71	-	71	117
	12 629 $	8 225 $	4 404 $	5 367 $

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 692 $ (31 décembre 2018 – 2 133 $). Ce solde reprend les montants payables au titre des impôts sur la feuille de paie et des taxes de vente de même que les paiements au titre du bail foncier dus à Transports Canada.

9. REVENUS DIFFÉRÉS

	2019	2018
Revenus différés	28 483 $	16 260 $
Ajouter : avances consenties à des locataires	1 605	13 047
Moins : amortis pour l'exercice en cours	(939)	(824)
	29 149	28 483
Moins : partie courante	(834)	(834)
	28 315 $	27 649 $

10. APPORTS À L'EXPLOITATION ET EN CAPITAL DIFFÉRÉS

	2019	2018
Solde – à l'ouverture de l'exercice	22 055 $	23 961 $
Apports à l'exploitation reçus au cours de l'exercice	831	1 552
Apports en capital reçus au cours de l'exercice	1 037	352
	23 923	25 865
Moins : amortissement	2 999	3 810
Solde – à la clôture de l'exercice	20 924	22 055
Moins : partie courante	3 148	3 308
	17 776 $	18 747 $
MONTANTS CONSTATÉS COMME REVENUS AU COURS DE L'EXERCICE :		
Amortissement des apports à l'exploitation	990 $	1 683 $
Amortissement des apports en capital	2 009	2 127
	2 999 $	3 810 $

NOTES QUI ACCOMPAGNENT LES ÉTATS FINANCIERS

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2019 et 2018 (en milliers de dollars)

11. 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 5 %. 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	2019	2018
Revenus des FAA	1 143 176 $	1 044 560 $
Frais de recouvrement des FAA, retenus par les transporteurs aériens	(65 375)	(60 444)
	1 077 801	984 116
Moins : charges cumulatives	(1 892 909)	(1 807 021)
	(815 108) $	(822 905) $

12. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

A) BAIL FONCIER

Aux termes du bail foncier, le loyer se calcule en fonction d'un pourcentage des recettes brutes estimatives, y compris les revenus tirés des FAA, à l'Aéroport international d'Edmonton. Les paiements de location-bail futurs dus en vertu du bail foncier se calculent à partir des revenus bruts prévus pour chaque exercice et font l'objet d'une estimation qui s'applique aux cinq prochains exercices, comme suit : 2020 – 20 546 $; 2021 – 21 405 $; 2022 – 22 959 $; 2023 – 24 325 $; et 2024 – 26 323 $.

B) ENGAGEMENTS

i) Engagements en matière d'immobilisations

En date du 31 décembre 2019, Edmonton Airports présente des engagements en matière d'immobilisations en cours relativement à la construction de certains projets d'immobilisations au montant de 11 287 $ (31 décembre 2018 – 9 237 $).

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 : 2020 – 21 096 $; 2021 – 14 487 $; 2022 – 6 024 $; 2023 – 5 614 $; et 2024 – 2 224 $. 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 2019, il n'existait aucun litige important non réglé à l'encontre d'Edmonton Airports.

NOTES QUI ACCOMPAGNENT LES ÉTATS FINANCIERS

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2019 et 2018 (en milliers de dollars)

13. INSTRUMENTS FINANCIERS

Le risque de crédit, de liquidités et de taux d'intérêt auquel s'expose Edmonton Airports existe principalement au niveau de ses instruments financiers.

A) RISQUE DE CRÉDIT

La vulnérabilité au risque de crédit correspond à la valeur comptable des comptes débiteurs de 15 266 $ (31 décembre 2018 – 11 938 $) inscrite au bilan. À la fin de l'exercice, Edmonton Airports attribue environ 46 % (31 décembre 2018 – 42 %) de ses comptes débiteurs à deux transporteurs aériens. Par ailleurs, la valeur comptable d'autres créances totalisant 2 245 $ (31 décembre 2018 – 2 858 $) 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 2019, la provision pour dépréciation des comptes débiteurs s'élevait à 238 $ (31 décembre 2018 – 275 $). En date du 31 décembre 2019, l'analyse chronologique des comptes débiteurs qui sont en souffrance mais non dépréciés se présente comme suit :

	2019	2018
30 à 90 jours	3 22 $	2 598 $
Plus de 90 jours	763	796
	3 985 $	3 394 $

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

B) RISQUE DE LIQUIDITÉS

Edmonton Airports gère le risque de liquidités en maintenant une trésorerie adéquate ou en assurant la disponibilité de facilités de crédit. La direction effectue 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 l'ACFA et d'autres titres de créance dans le but de les détenir jusqu'à l'échéance. Étant donné que tous les titres de créance s'accompagnent de taux d'intérêt fixe sur toute leur durée, toute variation du taux d'intérêt du marché n'aura aucune incidence sur les intérêts versés par Edmonton Airports.

NOTES QUI ACCOMPAGNENT LES ÉTATS FINANCIERS

Pour les exercices s'étant terminés le 31 décembre 2019 et 2018 (en milliers de dollars)

14. 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	17 250 par année
Présidence du comité de gouvernance et des ressources humaines	16 375 par année
Administrateurs (frais totaux moins ceux de la présidence du conseil d'administration et de la présidence des comités)	130 625 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 2019 :

	Rémunération	Charges	Total
Bashir, Naseem (présidence)	86 800 $	714 $	87 514 $
Burrows, Christopher	22 700	-	22 700
Cameron, Mary	21 900	-	21 900
Hales, Murray	21 700	-	21 700
Hertz, Joan (présidence du comité de gouvernance et des ressources humaines)	29 600	-	29 600
Hofstra, Tim	22 900	331	23 231
Horner, Doug	19 500	139	19 639
Jones, Darrell	20 700	-	20 700
Klein, Dale (présidence, comité de vérification)	27 075	-	27 075
McClelland, Steven	23 775	715	24 490
McNary, Carman	22 700	-	22 700
Mowat, Dave	10 945	-	10 945
Petryk, Robert	8 000	-	8 000
Ramotar, Jay	22 700	129	22 829
Sanatani, Suromitra	20 500	-	20 500

RÉMUNÉRATION DES HAUTS DIRIGEANTS
La plage de rémunération de base pour les hauts dirigeants d'Edmonton Airports se situe entre 200 400 $ et 427 500 $ (2018 – 183 820 $ et 415 000 $).

15. RENSEIGNEMENTS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE SUPPLÉMENTAIRES

	2019	2018
Comptes débiteurs	(3 081) $	2 501 $
Charges payées d'avance et autres charges	(655)	(1 081)
Créances au titre de contrats de location et autres créances	(593)	(3 758)
Comptes créditeurs et charges à payer	(5 472)	2 098
Revenus différés	(1 131)	12 223
Apports à l'exploitation et en capital	666	(1 906)
Dépôt de garantie des locataires	299	594
Variation du fonds de roulement hors caisse	(9 967) $	10 671 $

16. ÉVÉNEMENTS ULTÉRIEURS

Compte tenu de la pandémie de COVID-19 et des recommandations aux voyageurs qui en découlent, y compris la suspension des vols internationaux à destination et en provenance de l'Aéroport international d'Edmonton, l'aéroport a connu une réduction du nombre de passagers après la fin de l'exercice, ce qui devrait avoir une incidence continue sur l'exercice financier 2020. Une réduction soutenue du nombre de passagers sur une longue période pourrait avoir un effet important sur les activités d'exploitation et la situation financière de l'aéroport.

LEADERSHIP

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, Ressources humaines et Efficacité organisationnelle

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-président, Technologie

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
Adam Loughlin, directeur municipal par intérim

VILLE DE LEDUC
Bob Young, maire
Paul Benedetto, directeur municipal

COMTÉ DE LEDUC
Tanni Doblanko, mairesse
Duane Coleman, directeur du comté

COMTÉ DE PARKLAND
Rod Shaigec, maire
Mike Heck, agent administratif principal

COMTÉ DE STRATHCONA
Rod Frank, maire
Kevin Glebe, commissaire en chef par intérim

COMTÉ DE STURGEON
Alanna Hnatiw, mairesse
Reegan McCullough, agent administratif principal

TRANSPORTS CANADA
Ross Ezzeddin, directeur général, Programmes aériens et maritimes
Jason Tom, directeur, Gérance des administrations, Programmes aériens et maritimes

Edmonton Airports
1, 1000 Airport Road
Aéroport international d'Edmonton
Alberta T9E 0V3

TÉL. 780 890 8900
TÉLÉC. 780 890 8329
feedback@flyeia.com
info@flyeia.com

@flyeia
/flyeia
flyeia.com