

RAPPORT DE GESTION

POUR LES PÉRIODES DE TROIS ET SIX MOIS SE TERMINANT LE 30 JUIN 2022

Daté du 26 août 2022

Le présent rapport de gestion traite des résultats financiers et des résultats d'exploitation de l'Administration aéroportuaire de Calgary (l'« Administration ») pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022, et il devrait être lu avec les états financiers provisoires non audités et les informations fournies par voie de notes de l'Administration pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022. Des renseignements supplémentaires, notamment le rapport de gestion annuel le plus récent de l'Administration (« rapport de gestion 2021 ») et les états financiers audités pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, sont disponibles à www.yyc.com. L'information contenue dans le rapport de gestion 2021 n'est pas discutée dans ce rapport de gestion si elle reste essentiellement inchangée. Comme l'Administration est une entité sans capital-actions et sans but lucratif, le rapport de gestion est préparé sur une base volontaire et, bien que similaire au Règlement 51-102 sur les obligations d'information continue, il ne doit pas être interprété comme ayant été préparé conformément à celui-ci. Les états financiers ont été préparés conformément aux Normes comptables canadiennes pour les entreprises à capital fermé (NCECF) de la Partie II du Manuel de CPA Canada – Comptabilité. Tous les montants figurant dans le rapport de gestion sont en dollars canadiens, sauf indication contraire.

INFORMATION PROSPECTIVE

Le présent rapport de gestion contient de l'information prospective. Cette information prospective repose sur la formulation de diverses hypothèses et est exposée à des risques et à des incertitudes. Pour une analyse de ces risques et incertitudes, ainsi que des hypothèses et facteurs importants liés à l'information prospective, veuillez consulter la rubrique intitulée « Mise en garde concernant l'information prospective » figurant à la fin du présent rapport de gestion.

PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

L'Administration aéroportuaire de Calgary a été constituée en société sans capital-actions en juillet 1990 en vertu de la loi de l'Alberta intitulée Regional Airports Authorities Act (la « Loi »). L'Administration a pour mandat, tel qu'il est défini dans la Loi, d'assurer la gestion et le fonctionnement sécuritaire et efficace des aéroports dont la responsabilité lui incombe, ainsi que de favoriser le développement économique et communautaire, notamment par la promotion et le soutien de l'amélioration des services aériens et de transport, et de l'expansion de l'industrie aéronautique, dans l'intérêt général de la population de sa région. En tant qu'entité sans capital-actions et sans but lucratif, le bénéfice net que nous touchons est

RAPPORT DE GESTION

réinvesti dans les aéroports que nous contrôlons afin que nous puissions remplir ce mandat.

L'Administration exploite l'aéroport international de Calgary (YYC) depuis juillet 1992 en vertu de la convention de cession qui prévoyait le transfert du contrôle opérationnel de l'aéroport international de Calgary (YYC) du gouvernement du Canada à l'Administration en vertu d'un bail de longue durée (le « bail avec le Canada »). Le bail avec le Canada est d'une durée initiale de 60 ans et est assorti d'une option de renouvellement de 20 ans, qui a été exercée en 2011. En octobre 1997, l'Administration a conclu avec le gouvernement du Canada un bail en vue de l'exploitation de l'aéroport de Springbank (le « contrat de location de Springbank »), de la même durée que le bail avec le Canada.

POINTS SAILLANTS

La pandémie de COVID-19 a eu des conséquences importantes sur l'industrie du voyage et de l'aviation, qui ont été encore exacerbées par des restrictions de voyage strictes et des périodes de quarantaine imposées par les gouvernements fédéral et provinciaux dans le but de réduire le nombre de cas actifs et nouveaux de COVID-19. La pandémie s'est déclarée à la fin du premier trimestre de 2020, plombant la demande de voyages et effaçant près de 25 années de croissance du nombre de passagers à YYC. Le transport aérien s'est complètement arrêté en avril 2020 et l'effet s'est fait sentir jusqu'en 2021. Toutefois, l'Administration a connu à compter du deuxième trimestre de 2021 une hausse de la demande qui s'est accélérée tout au long de l'année et s'est traduite par une amélioration des résultats d'exploitation. Cette amélioration constante est évidente dans les résultats financiers et opérationnels du deuxième trimestre de 2022 et des six premiers mois de 2022.

Au cours du deuxième trimestre de 2022 :

- Le nombre de passagers embarqués et débarqués (« E et D ») a augmenté de 422,1 % par rapport au deuxième trimestre de 2021 pour atteindre 3,8 millions, ce qui fait de YYC le quatrième aéroport le plus achalandé du Canada.
- Le nombre de passagers embarqués localement a progressé de 466,7 % par rapport au deuxième trimestre de 2021 pour s'établir à 1,2 million, ce qui a entraîné une hausse de 453,4 % des produits tirés des frais d'améliorations aéroportuaires (« FAA ») qui ont atteint 40,4 M\$ pendant la période.
- YYC a enregistré une hausse de 135,4 % des atterrissages d'avions par rapport au deuxième trimestre de 2021, due surtout à une augmentation de 232,1 % des atterrissages d'avions de passagers. YYC a aussi affiché une progression de 267,5 % des sièges passagers atterris comparativement au deuxième trimestre de 2021.
- Cette augmentation de l'activité liée aux passagers et aux vols s'est traduite par une hausse de 183,7 % du total des produits, qui ont atteint 102,4 M\$ au deuxième trimestre de 2022.
- L'Administration a généré un BAIIA de 48,9 M\$ au deuxième trimestre de 2022, en hausse de 44,7 M\$ par rapport à celui de 4,2 M\$ enregistré au deuxième trimestre de 2021.

Au cours des six premiers mois de 2022 :

- Les passagers embarqués et débarqués ont atteint 6,1 millions, soit une augmentation de 335,8 % par rapport aux six premiers mois de 2021, ce qui fait de YYC le quatrième aéroport le plus achalandé du Canada.
- Les passagers embarqués localement ont augmenté de 382,1 % par rapport aux six premiers mois de 2021 pour atteindre 1,9 million, ce qui s'est traduit par une hausse de 411,1 % des FAA qui se sont établis à 64,4 M\$ pendant la période.

RAPPORT DE GESTION

- YYC a enregistré une hausse de 109,3 % des atterrissages d'avions par rapport aux six premiers mois de 2021, avant tout en raison d'une augmentation de 182,1 % des atterrissages d'avions de passagers. YYC a aussi enregistré une augmentation de 210,3 % des sièges passagers atterrissés par rapport aux six premiers mois de 2021.
- La hausse de l'activité liée aux passagers et aux vols décrite plus haut a eu pour effet d'augmenter de 154,3 % le total des produits, qui s'est établi à 175,2 M\$ pour les six premiers mois de 2022.
- L'Administration a généré un BAIIA de 71,2 M\$ pour les six premiers mois de 2022, soit 70,2 M\$ de plus que celui de 1,0 M\$ dégagé pour la même période en 2021.

Évaluation financière de la direction

La pandémie de COVID-19 continue de poser un risque significatif pour le secteur de l'aviation et sa capacité à prévoir avec exactitude la demande future pour les voyages. Selon certains intervenants de l'industrie, cela pourrait prendre au moins un à trois ans avant que le trafic passagers et aérien retrouve les niveaux d'activité qu'ils affichaient avant la pandémie. La direction continue d'analyser l'ampleur de l'incidence financière de la COVID-19, qui demeure importante. Bien que la durée totale et la portée de la pandémie de COVID-19 ne puissent pas être connues pour le moment, l'Administration estime que celle-ci n'aura pas d'incidence importante sur la viabilité financière à long terme de YYC. Le secteur de l'aviation est confronté à un nouveau risque, celui d'une récession mondiale, qui pourrait sérieusement affecter la demande pour des voyages d'agrément et d'affaires. Mais il connaît actuellement une poussée de la demande après deux années de restrictions reliées à la pandémie, ce qui pousse les voyageurs à acheter volontiers des billets d'avion, en étant apparemment indifférents à la hausse des prix. Cette montée soudaine de la demande a exercé une forte pression sur les aéroports et les transporteurs d'un point de vue opérationnel, ce qui a entraîné des problèmes au niveau des horaires de vols et du traitement des bagages dans un certain nombre de grands aéroports canadiens. YYC, qui est une plaque tournante intérieure, s'en est mieux tiré que d'autres aéroports du pays pendant l'essentiel de la pandémie, passant de la quatrième à la deuxième place, ce qui l'a aidé à se remettre sur le plan opérationnel, car l'augmentation du trafic de passagers a été plus graduelle, contrairement à la forte poussée qu'ont connue certains aéroports. Au début du deuxième trimestre de 2022, YYC avait regagné sa quatrième place en termes d'activité passagers parmi les aéroports canadiens d'importance.

RAPPORT DE GESTION

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES ET DONNÉES CLÉS SUR L'EXPLOITATION

DONNÉES FINANCIÈRES (en millions de dollars)	Pour la période de trois mois se terminant le 30 juin			Pour la période de six mois se terminant le 30 juin		
	2022	2021	2022-2021	2022	2021	2022-2021
Total des produits	102,4	36,1	Variation en \$ 66,3	175,2	68,9	Variation en \$ 106,3
Charges d'exploitation directes	40,9	28,5	(12,4)	82,9	61,4	(21,5)
Bail avec le Canada	10,1	3,0	(7,1)	17,2	5,7	(11,5)
Frais de manutention liés aux frais d'améliorations aéroportuaires	2,5	0,4	(2,1)	3,9	0,8	(3,1)
BAIIA	48,9	4,2	44,7	71,2	1,0	70,2
Perte nette	(13,9)	(56,0)	42,1	(54,1)	(119,1)	65,0
<i>Se reporter à la rubrique « Résultats d'exploitation » pour de plus amples détails</i>						
<i>Se reporter à la rubrique « Résultats d'exploitation nets » pour un rapprochement de la perte nette</i>						
Flux de trésorerie disponibles (en millions de dollars)	20,2	6,7	13,5	14,0	5,7	8,3
<i>Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour de plus amples détails</i>						

La BAIIA est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » du présent rapport de gestion pour de plus amples détails.

DONNÉES SUR L'EXPLOITATION	Pour la période de trois mois se terminant le 30 juin			Pour la période de six mois se terminant le 30 juin		
	2022	2021	2022-2021	2022	2021	2022-2021
			% de variation			% de variation
Passagers embarqués et débarqués (en milliers)	3 750,6	718,3	422,1	6 054,2	1 389,1	335,8
Embarquements locaux (en milliers)	1 157,8	204,3	466,7	1 851,7	384,1	382,1
% d'embarquements de correspondance	37,4 %	41,9 %	-4,5 points	38,3 %	43,4 %	-5,1 points
Atterrissages d'avions (en milliers)	23,3	9,9	135,4	40,6	19,4	109,3
MTOW totale (en millions de kilogrammes)	1 384,3	520,6	165,9	2 431,4	1 052,7	131,0
Sièges passagers atterris (en milliers)	2 284,9	621,7	267,5	3 885,2	1 252,1	210,3
Coefficient d'occupation	81,0 %	56,6 %	24,4 points	77,2 %	54,2 %	23,0 points
Produits non aéronautiques par embarquement	\$ 17,62	\$ 42,35	(58,4)	\$ 19,19	\$ 41,85	(54,1)
Produits aéronautiques par siège passager atterri	\$ 12,87	\$ 22,36	(42,4)	\$ 13,69	\$ 22,28	(38,6)
Charges d'exploitation directes par passager embarqué et débarqué	\$ 10,90	\$ 39,68	72,5	\$ 13,69	\$ 44,20	69,0
Marge du BAIIA ajusté	47,8 %	11,6 %	36,2 points	40,6 %	1,5 %	39,1 points
Flux de trésorerie disponibles par passager embarqué et débarqué	\$ 5,39	\$ 9,33	42,2	\$ 2,31	\$ 4,10	43,7
<i>Voir la rubrique « Activités d'exploitation » pour de plus amples détails</i>						

La volatilité de l'activité liée aux passagers résultant de la pandémie de COVID-19 en 2021 et le rétablissement de l'industrie en cours vont se répercuter sur la comparabilité des indicateurs de rendement clés figurant dans le tableau ci-dessus.

RAPPORT DE GESTION

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

Les principaux moteurs d'activité de l'Administration, qui ont une incidence directe sur ses résultats financiers, sont le trafic passagers et aérien, y compris les mouvements d'avions, la taille des avions et le nombre de sièges.

Trafic passagers

Le trafic passagers total à YYC est réparti en trois secteurs : trafic intérieur (passagers voyageant au Canada), trafic transfrontalier (passagers voyageant entre le Canada et les États-Unis d'Amérique (É.-U.)) et trafic international (passagers à destination et en provenance de l'extérieur du Canada et des É.-U.).

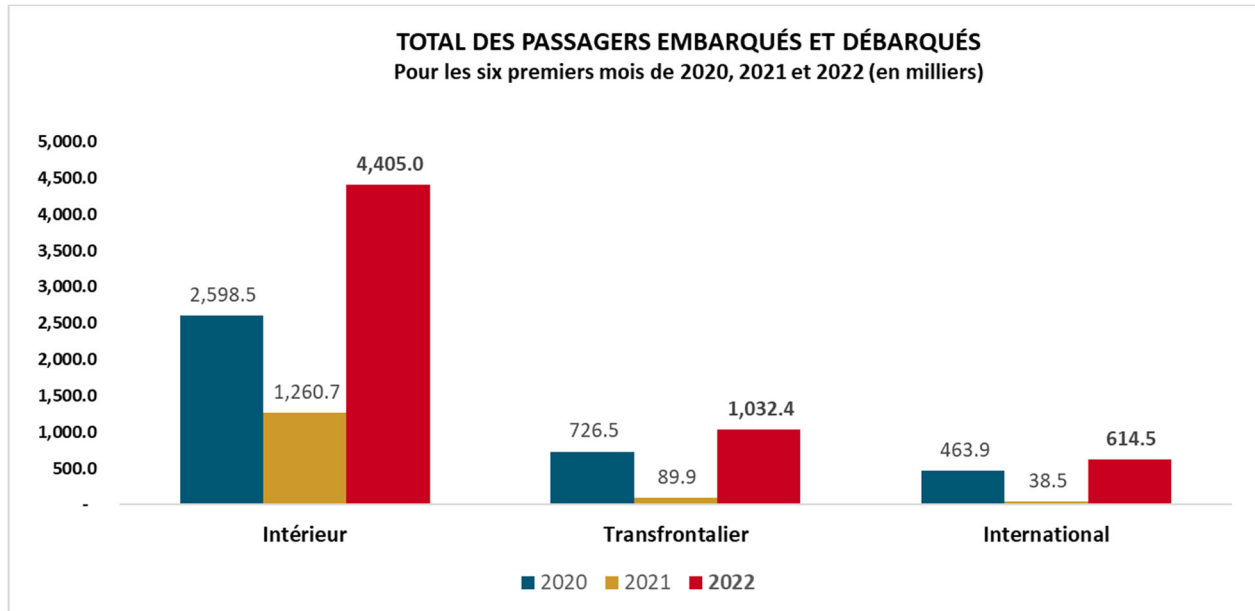
Le trafic passagers à YYC au deuxième trimestre de 2022 s'est établi à 3,8 millions de voyageurs, en hausse de 3,1 millions, ou 422,1 %, par rapport aux 0,7 million enregistré pour la même période en 2021. Pendant le deuxième trimestre de 2022, c'est le secteur international qui a enregistré les plus forts gains de pourcentage, suivi du secteur transfrontalier et enfin du secteur intérieur, soit des augmentations du trafic passagers de 2 614,5 %, 1 515,1 % et 316,2 %, respectivement, par rapport à la même période en 2021. Les hausses marquées du trafic international et transfrontalier sont surtout dues à l'accumulation de la demande pour les voyages et à la suppression des restrictions visant les déplacements internationaux.

Le trafic passagers à YYC pour les six premiers mois de 2022 s'est établi à 6,1 millions de passagers, en hausse de 4,7 millions, ou 335,8 %, par rapport au 1,4 million de voyageurs pour la même période en 2021. Cette progression marquée tient surtout à l'assouplissement des restrictions imposées sur les voyages internationaux par les gouvernements canadien et étrangers vers la fin de 2021.

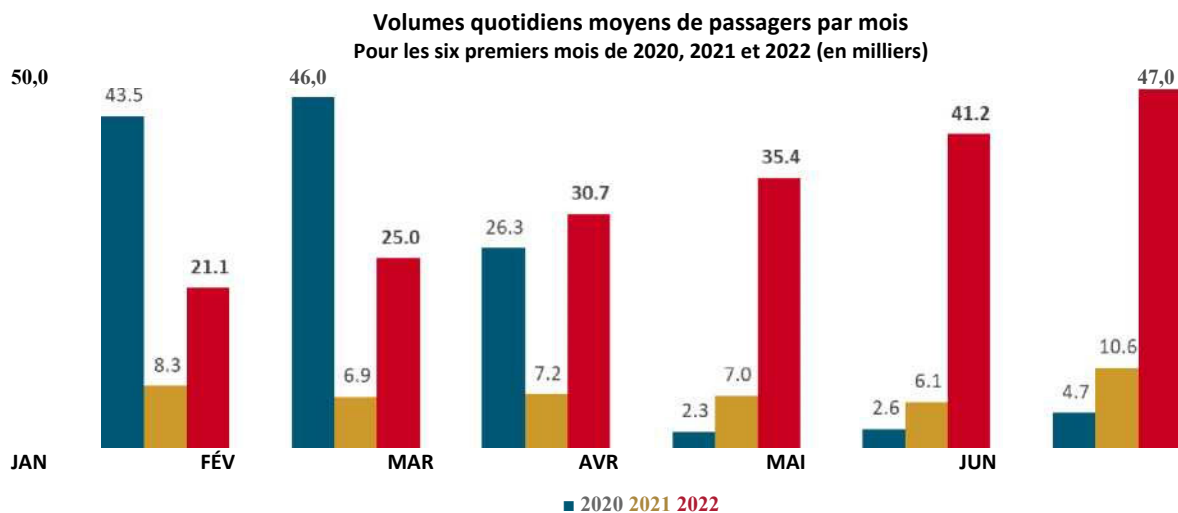
Le tableau qui suit résume le trafic passagers par secteur pour les périodes de trois et six mois se terminant les 30 juin 2022 et 2021 :

TRAFIC PASSAGERS (en milliers)	Pour la période de trois mois se terminant le 30 juin			Pour la période de six mois se terminant le 30 juin		
	2022	2021	2022-2021	2022	2021	2022-2021
			% de variation			% de variation
Intérieur	2 772,8	666,2	316,2	4 407,3	1 260,7	249,6
Transfrontalier	641,2	39,7	1 515,1	1 032,4	89,9	1 048,4
International	336,6	12,4	2 614,5	614,5	38,5	1 496,1
Total des passagers embarqués et débarqués	3 750,6	718,3	422,1	6 054,2	1 389,1	335,8
Embarquements locaux	1 157,8	204,3	466,7	1 851,7	384,1	382,1
Embarquements de correspondance	691,9	147,5	369,1	1 149,6	294,5	290,4
Total des passagers embarqués	1 849,7	351,8	425,8	3 001,3	678,6	342,3
Embarquements locaux	62,6 %	58,1 %	4,5 points	61,7 %	56,6 %	5,1 points
Embarquements de correspondance	37,4 %	41,9 %	-4,5 points	38,3 %	43,4 %	-5,1 points
Total des passagers embarqués	100,0 %	100,0 %		100,0 %	100,0 %	

RAPPORT DE GESTION



Le tableau ci-dessus montre le trafic passagers embarqués et débarqués (« E et D ») par catégorie de vols pour les six premiers mois de 2020, 2021 et 2022. Lorsque la pandémie de COVID-19 s’est déclenchée à la mi-mars 2020, le trafic aérien « pré-pandémique » avait été normal pendant les deux premiers mois de 2020. Par conséquent, les six premiers mois de 2020 ne montrent pas tout l’impact de la pandémie par rapport à la même période en 2021. La demande pour les voyages ayant commencé à reprendre pendant la deuxième moitié de 2021, le trafic passagers a été nettement plus robuste au cours des six premiers mois de 2022.



Au cours des six premiers mois de 2022, les volumes de passagers à YYC ont augmenté de 335,8 % pour atteindre une moyenne de 33 400 passagers par jour, contre une moyenne de 7 700 par jour pour la même période en 2021. Les nouvelles restrictions sur les voyages internationaux instaurées par le gouvernement canadien le 30 décembre 2020 se sont directement répercutées sur le trafic passagers pour les six premiers mois de 2021.

RAPPORT DE GESTION

L'Administration surveille deux principaux types de passagers : les passagers qui embarquent localement et ceux qui prennent une correspondance. Les passagers qui embarquent localement commencent leur voyage à YYC, tandis que ceux qui sont en correspondance changent d'avion à YYC pour se rendre à leur destination finale, ce qui est caractéristique d'une plaque tournante.

Pendant le deuxième trimestre de 2022, les embarquements locaux ont augmenté de 466,7 % pour atteindre 1,2 million de passagers et les embarquements de correspondance ont progressé de 369,1 % pour s'établir à 0,7 million de passagers comparativement à 2021. Pendant le deuxième trimestre de 2022, le pourcentage d'embarquements locaux par rapport aux embarquements de correspondance est revenu aux niveaux pré-pandémiques de 62,6 % et 37,4 %, respectivement, comparativement à 58,1 % et 41,9 % pour la même période en 2021.

Pour les six premiers mois de 2022, les embarquements locaux ont augmenté de 382,1 % pour atteindre 1,9 million de passagers et les embarquements de correspondance ont progressé de 290,4 % pour s'établir à 1,1 million de passagers comparativement à 2021. Le pourcentage d'embarquements locaux par rapport aux embarquements de correspondance est revenu aux niveaux pré-pandémiques de 61,7 % et 38,3 %, respectivement, comparativement à 56,6 % et 43,4 % pour la même période en 2021.

Trafic aérien

Le trafic aérien est mesuré d'après le nombre d'atterrissages d'avions. Chaque avion a une masse maximale au décollage (« MTOW »), précisée par les fabricants, et un nombre total de sièges. La MTOW et le nombre de sièges entrent dans le calcul de la majorité des frais des transporteurs aériens pour chaque atterrissage d'avion, d'où les produits tirés des redevances d'atterrissage. Le coefficient d'occupation, à savoir le ratio du nombre de passagers sur le nombre de sièges, est une mesure de l'utilisation de la capacité des avions et il correspond au pourcentage de sièges occupés par des passagers.

Le tableau qui suit résume les atterrissages d'avions, la MTOW, le nombre de sièges, le nombre de sièges par mouvement d'avion de passagers, et le coefficient d'occupation pour les périodes de trois et six mois se terminant les 30 juin 2022 et 2021.

TRAFIC AÉRIEN	Pour la période de trois mois se terminant le 30 juin			Pour la période de six mois se terminant le 30 juin		
	2022	2021	2022-2021	2022	2021	2022-2021
<i>(en milliers)</i>			% de variation			% de variation
Atterrissages d'avions	23,3	9,9	135,4	40,6	19,4	109,3
Atterrissages d'avions de passagers	17,6	5,3	232,1	29,9	10,6	182,1
Sièges passagers atterris	2 284,9	621,7	267,5	3 885,2	1 252,1	210,3
<i>(en millions)</i>						
MTOW totale (en kg)	1 384,3	520,6	165,9	2 431,4	1 052,7	131,0
MTOW passagers (en kg)	1 154,8	308,9	273,8	1 964,5	632,2	210,7
Nombre de sièges par mouvement d'avion de	129,8	117,3	10,7	130,1	118,1	10,2
Coefficient d'occupation	81,0 %	56,6 %	24,4 points	77,2 %	54,2 %	23,0 points

Les atterrissages d'avions de passagers ont augmenté de 232,1 % et 182,1 % pendant les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022, respectivement, comparativement aux mêmes périodes en 2021, en raison de l'assouplissement des restrictions sur les voyages aériens liées à la COVID-19 qui a eu pour effet d'accroître la demande des passagers à mesure que la relance de l'industrie se poursuit. Le total des atterrissages d'avions, qui inclut les mouvements d'avions de passagers et non-passagers, s'est accru de

RAPPORT DE GESTION

135,4 % au deuxième trimestre de 2022 comparativement à 2021. Avec la reprise des opérations d'Alaska Airlines et d'Air Transat, et le début de celles de Lynx Air, il y avait 13 transporteurs qui desservaient YYC pendant les six premiers mois de 2022, comparé à 10 pendant la même période en 2021.

Pendant le deuxième trimestre de 2022, la MTOW a été de 1 384,3 millions de kilogrammes, en hausse de 165,9 % par rapport à la même période en 2021. Cette variation tient surtout à l'augmentation de 273,8 % de la MTOW de passagers imputable à la hausse des atterrissages et au fait que les transporteurs utilisent des avions plus gros à mesure que l'industrie se remet de la pandémie de COVID-19.

Le nombre de sièges passagers atterrissés au deuxième trimestre de 2022 a été de 2,3 millions, en hausse de 1,7 million ou 267,5 % par rapport au 0,6 million de sièges pour la même période en 2021. Le nombre de sièges par mouvement d'avion de passagers pendant le deuxième trimestre de 2022 s'est établi à 129,8, en hausse de 12,5 sièges, ou 10,7 %, comparativement aux 117,3 sièges par mouvement d'avion de passagers pendant la même période en 2021 en raison de l'utilisation d'avions plus gros. Les coefficients d'occupation ont gagné 24,4 points de pourcentage, passant de 56,6 % au deuxième trimestre de 2021 à 81,0 % au deuxième trimestre de 2022.

Au deuxième trimestre de 2022, les atterrissages d'avions-cargos ont augmenté de 8,6 % pour atteindre 1 388, contre 1 278 pendant la même période en 2021, tandis que la MTOW de fret a diminué de 1,5 % pendant la même période.

PERFORMANCE FINANCIÈRE

Résultats d'exploitation nets

Le tableau qui suit présente le sommaire des résultats d'exploitation nets de l'Administration pour les périodes de trois et six mois se terminant les 30 juin 2022 et 2021.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION NETS (en millions de dollars)	Pour la période de trois mois se terminant le 30 juin			Pour la période de six mois se terminant le 30 juin		
	2022	2021	2022-2021	2022	2021	2022-2021
			\$ de variation			\$ de variation
Perte d'exploitation nette	(13,9)	(56,0)	42,1	(54,1)	(119,1)	65,0
Plus : Charges d'intérêts et coûts de financement	28,7	26,0	2,7	57,2	51,7	5,5
Dotation aux amortissements	34,1	34,2	(0,1)	68,1	68,4	(0,3)
BAIIA	48,9	4,2	44,7	71,2	1,0	70,2
Marge du BAIIA ajusté	47,8 %	11,6 %	36,2 points	40,6 %	1,5 %	39,1 points

L'Administration a enregistré une perte nette de 13,9 et 54,1 M\$ pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022, respectivement, comparativement à une perte nette de 56,0 et 119,1 M\$ pour les mêmes périodes en 2021. La perte moindre enregistrée en 2022 tient surtout aux recettes plus élevées découlant de l'amélioration de l'activité liée aux passagers et aux vols en 2022. Ces postes ont été partiellement contrebalancés par les dépenses accrues découlant de l'empreinte opérationnelle plus grande de l'aéroport pour répondre à l'augmentation de l'activité liée aux passagers, au loyer plus élevé au titre du bail avec le Canada résultant de la hausse des produits aéroportuaires, et de l'augmentation des salaires et des avantages sociaux due à la fin du programme fédéral de Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC).

Le BAIIA a été de 48,9 et 71,2 M\$ pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022, respectivement, soit une hausse de 44,7 M\$ et 70,2 M\$ par rapport aux mêmes périodes en 2021. La marge du BAIIA était de 47,8 % et 40,6 % pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022,

RAPPORT DE GESTION

respectivement, une augmentation de 36,2 et 39,1 points de pourcentage par rapport aux mêmes périodes en 2021. L'augmentation du BAIIA et de la marge du BAIIA tient aux produits accrus provenant de l'activité plus élevée liée aux passagers et aux vols qui a été enregistrée alors que la relance faisant suite à la pandémie de COVID-19 se poursuit.

Produits des activités ordinaires

Les produits des activités ordinaires proviennent i) des produits aéronautiques (qui comprennent les frais généraux liés aux aérogares, les droits d'atterrissage et d'autres frais aéronautiques), ii) des produits tirés des FAA et iii) des produits non aéronautiques (qui comprennent notamment les concessions, les locations, le stationnement, les transports terrestres et d'autres sources).

Les redevances d'atterrissage sont établies en fonction de la MTOW des avions à l'arrivée, tandis que les frais généraux reliés aux aérogares sont basés sur le nombre de sièges et du secteur de trafic aérien des avions à l'arrivée; les autres redevances aéronautiques dépendent de l'utilisation de l'aire de trafic, des portes et des passerelles utilisées pour l'embarquement et le débarquement des passagers, ainsi que des frais par passager embarqué. Les FAA sont calculés par passager embarqué dont il s'agit du point de départ.

Les produits non aéronautiques proviennent des activités commerciales telles que les concessions, l'immobilier, le stationnement, les transports terrestres et d'autres sources. Une part importante des produits non aéronautiques est liée au trafic passagers.

Le tableau qui suit résume les produits des activités ordinaires de l'Administration pour les périodes de trois et six mois se terminant les 30 juin 2022 et 2021.

PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES (en millions de dollars)	Pour la période de trois mois se terminant le 30 juin			Pour la période de six mois se terminant le 30 juin		
	2022	2021	2022-2021	2022	2021	2022-2021
Frais d'améliorations aéroportuaires	40,4	7,3	Variation en \$ 33,1	64,4	12,6	Variation en \$ 51,8
Concessions	14,2	4,9	9,3	22,6	8,7	13,9
Stationnement	10,1	2,3	7,8	16,1	4,3	11,8
Location de terrains	5,9	5,3	0,6	11,7	10,7	1,0
Location d'espaces dans les aérogares	2,3	2,1	0,2	4,6	4,1	0,5
Autres produits	—	0,2	(0,2)	2,3	0,4	1,9
Produits tirés des intérêts	0,1	0,1	0,0	0,3	0,2	0,1
Produits non aéronautiques	32,6	14,9	17,7	57,6	28,4	29,2
Redevances d'aérogare générales	11,3	7,8	3,5	22,4	15,5	6,9
Redevances d'atterrissage	11,9	4,4	7,5	20,7	8,8	11,9
Autres redevances aéronautiques	6,2	1,7	4,5	10,1	3,6	6,5
Produits aéronautiques	29,4	13,9	15,5	53,2	27,9	25,3
Total des produits	102,4	36,1	66,3	175,2	68,9	106,3
			% de variation			% de variation
Produits non aéronautiques par embarquement	\$ 17,62	\$ 42,35	(58,4)	\$ 19,19	\$ 41,85	(54,1)
Produits aéronautiques par siège passager atterri	\$ 12,87	\$ 22,36	(42,4)	\$ 13,69	\$ 22,28	(38,5)

Au deuxième trimestre de 2022, les produits tirés des FAA se sont élevés à 40,4 M\$, en hausse de 33,1 M\$, ou 453,4 %, comparativement à la même période en 2021, avant tout en raison de l'augmentation du trafic passagers. Pour les six premiers mois de 2022, les produits des FAA se sont établis à 64,4 M\$, en hausse de 51,8 M\$, ou 411,1 %, comparativement à la même période en 2021, surtout en raison de l'augmentation du trafic passagers et de la majoration de 5 \$ par passager qui est entrée en vigueur le 1er mars 2021.

Le total des produits non aéronautiques s'est accru de 17,7 M\$, ou 118,8 %, au deuxième trimestre de

RAPPORT DE GESTION

2022 et de 29,2 M\$, ou 102,8 %, pour les six premiers mois de l'année comparativement aux mêmes périodes en 2021. Ces hausses tiennent avant tout à l'activité passagers plus forte, laquelle génère la plupart des sources de produits non aéronautiques.

Les produits tirés des concessions incluent un pourcentage des loyers provenant des concessionnaires dans les aéroports, des fournisseurs de transports terrestres, des loueurs de voitures et de la publicité. Le trafic passagers étant la principale source de produits, les effets positifs de la relance que l'industrie semble connaître après la pandémie de COVID-19 et de la nette amélioration du trafic passagers se manifestent dans les résultats liés aux produits tirés des concessions. Les produits tirés des concessions se sont établis à 14,2 M\$ et 22,6 M\$ pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022, respectivement, soit une hausse de 9,3 M\$, ou 189,8 %, et de 13,9 M\$, ou 159,8 %, comparativement aux mêmes périodes en 2021.

Les produits du stationnement se sont élevés à 10,1 M\$ et 16,1 M\$ pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022, respectivement, soit une augmentation de 7,8 M\$, ou 339,1 %, et 11,8 M\$, ou 274,4 %, comparativement aux mêmes périodes en 2021. Cette hausse tient surtout aux produits liés au stationnement public découlant de l'augmentation du trafic passagers pendant l'année et à la réponse positive au système de réservation en ligne du stationnement à YYC qui a été lancé en septembre 2021.

Les produits tirés de la location de terrains proviennent de la sous-location de terrains aéroportuaires à des entreprises qui veulent exercer leurs activités sur la propriété de YYC. La plupart des contrats de location de terrains tendent à être de longue durée et sont habituellement assortis d'un taux fixe pour le nombre d'acres loués, parfois avec des clauses d'indexation, de sorte que cette source de produits est moins susceptible de fluctuer en fonction du trafic passagers. Les produits provenant de la location de terrains se sont établis à 5,9 M\$ et 11,7 M\$ pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022, respectivement, soit une hausse de 0,6 M\$, ou 11,3 %, et de 1,0 M\$, ou 9,3 %, comparativement aux mêmes périodes en 2021. Cette hausse tient aux augmentations de loyer annuelles, et au fait que l'Administration a ajouté un casino et un nouveau locataire industriel vers la fin de 2021 et au début de 2022.

Les produits tirés de la location des aéroports proviennent de la location d'espaces physiques à l'intérieur des aéroports à des entreprises qui veulent y mener des activités. Ces baux sont généralement établis sur la base d'un loyer par pied carré et incluent les comptoirs de service à la clientèle et les locaux pour des bureaux, de sorte que le trafic passagers n'a pas d'incidence directe sur cette source de produits. Les produits tirés de la location d'espace dans les aéroports se sont établis à 2,3 M\$ et 4,6 M\$ pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022, respectivement, en hausse de 0,2 M\$, ou 9,5 %, et de 0,5 M\$, ou 12,2 %, comparativement aux mêmes périodes en 2021.

Les autres produits se composent des droits de recouvrement des loyers fédéraux, des services de construction et des frais de laissez-passer pour les bureaux. Ils se sont établis à 2,3 M\$ pour les six premiers mois de 2022, en hausse de 1,9 M\$ par rapport à 2021, en raison surtout d'un produit de l'assurance de 1,5 M\$ reçu au premier trimestre de 2022.

Le total des produits aéronautiques a été de 29,4 M\$ et 53,2 M\$ pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022, respectivement, soit 15,5 M\$, ou 111,5 %, et 25,3 M\$, ou 90,7 %, de plus que pour les mêmes périodes en 2021. Les frais généraux liés aux aéroports ont augmenté de 3,5 M\$, ou 44,9 %, et de 6,9 M\$, ou 44,5 %, pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022, respectivement, comparativement aux mêmes périodes en 2021, en raison du plus grand nombre de sièges passagers atterrissés. Une tarification de 3 % qui est devenue effective le 1er février 2022, combinée à une MTOW à l'atterrissage supérieure des avions passagers plus gros et à un trafic fret additionnel, a fait

RAPPORT DE GESTION

grimper de 7,5 M\$, ou 170,5 %, et de 11,9 M\$, ou 135,2 %, les redevances d'atterrissage pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022 comparativement aux mêmes périodes en 2021. Les autres redevances aéronautiques, qui comprennent les frais liés aux passerelles, à l'aire de trafic, à l'équipement d'aérogare à usage commun (système CUTE), d'équivalent FAA et de prédédouanement, se sont établies à 6,2 M\$ et 10,1 M\$ pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022, respectivement, en hausse de 4,5 M\$, ou 264,7 %, et de 6,5 M\$, ou 180,6 %, comparativement aux mêmes périodes en 2021 en raison d'un plus grand nombre de passagers embarqués et d'une utilisation accrue des passerelles.

Charges

Les charges comprennent les frais liés à l'exploitation et à l'entretien de l'aéroport, les coûts des intérêts et du financement, et l'amortissement des immobilisations corporelles, des immeubles de placement et des actifs incorporels.

Le tableau qui suit résume les charges de l'Administration pour les périodes de trois et six mois se terminant les 30 juin 2022 et 2021.

	Pour la période de trois mois se terminant le 30 juin			Pour la période de six mois se terminant le 30 juin		
	2022	2021	2022-2021	2022	2021	2022-2021
CHARGES (en millions de dollars)						
			Variation en \$			Variation en \$
Biens et services	27,5	18,8	(8,7)	54,9	40,1	(14,8)
Salaires et avantages sociaux	9,2	5,2	(4,0)	19,5	12,4	(7,1)
Impôts fonciers	4,2	4,5	0,3	8,5	8,9	0,4
Charges d'exploitation directes	40,9	28,5	(12,4)	82,9	61,4	(21,5)
Bail avec le Canada	10,1	3,0	(7,1)	17,2	5,7	(11,5)
Frais de manutention liés aux frais d'améliorations	2,5	0,4	(2,1)	3,9	0,8	(3,1)
Total des charges d'exploitation	53,5	31,9	(21,6)	104,0	67,9	(36,1)
Dotation aux amortissements	34,1	34,2	0,1	68,1	68,4	0,3
Charges d'intérêts et coûts de financement	28,7	26,0	(2,7)	57,2	51,7	(5,5)
Total des charges	116,3	92,1	(24,2)	229,3	188,0	(41,3)
			% de variation			% de variation
Charges d'exploitation directes par passager embarqué et débarqué	\$ 10,90	\$ 39,68	72,5	\$ 13,69	\$ 44,20	69,0

Les charges liées aux biens et services ont augmenté de 8,7 M\$, ou 46,3 %, et de 14,8 M\$, ou 36,9 %, pendant les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022, respectivement, comparativement aux mêmes périodes en 2021. Cette hausse est largement imputable au fait que l'aéroport a utilisé en 2021 une empreinte opérationnelle réduite pour gérer ses coûts et égaler le trafic passagers, tandis qu'en 2022, l'aéroport a été entièrement ouvert pour répondre au volume accru de voyageurs et de vols. Le reste de l'augmentation a été imputable aux coûts des services publics plus élevés, les tarifs contractuels ayant grimpé en début d'année, et la consommation a suivi l'empreinte opérationnelle plus grande.

Les charges au titre des salaires et des avantages sociaux ont augmenté de 4,0 M\$, ou 76,9 %, et de 7,1 M\$, ou 57,3 %, pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022, respectivement, comparativement aux mêmes périodes en 2021. Cette hausse tient surtout aux charges salariales directes plus élevées en raison de l'augmentation des effectifs nécessaires pour soutenir le trafic passagers plus important et l'empreinte opérationnelle plus étendue de l'aéroport. Les charges accrues tiennent aussi aux subventions de 2,9 M\$ et de 4,3 M\$ reçues au titre de la SSUC pendant les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2021, respectivement, ce programme fédéral ayant pris fin en octobre 2021.

Les charges au titre du bail avec le Canada à YYC ont augmenté de 7,1 M\$, ou 236,7 %, et de 11,5 M\$, ou 201,8 %, pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022, respectivement,

RAPPORT DE GESTION

comparativement aux mêmes périodes en 2021 en raison des produits plus élevés que YYC générés. Ces charges pour 2022 et 2021 ont été comptabilisées en fonction du taux de location multiplié par les produits admissibles réels pour toute la période. Bien que Transports Canada n'ait pas renoncé au loyer pour 2021, les paiements ont été reportés jusqu'en janvier 2024, sur une période de 10 ans. Pour 2022, l'Administration a recommencé à effectuer des versements mensuels.

Les frais de gestion liés aux améliorations aéroportuaires (les « frais de perception des FAA ») sont en corrélation avec le total des produits tirés des FAA et calculés comme un pourcentage des FAA bruts perçus par les compagnies aériennes pour le compte de l'Administration et versés aux compagnies aériennes. Les charges au titre des frais de perception des FAA de 2,5 M\$ et 3,9 M\$ pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022, respectivement, ont été supérieures de 2,1 M\$, ou 525,0 %, et 3,1 M\$, ou 387,5 %, aux mêmes périodes en 2021 en raison des produits plus élevés tirés des FAA.

Les charges d'intérêts et les coûts de financement de 28,7 M\$ et 57,2 M\$ pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022, respectivement, ont été plus élevées de 2,7 M\$, ou 10,4 %, et 5,5 M\$, ou 10,6 %, que pour les mêmes périodes en 2021. L'augmentation tient surtout à la dette à long terme plus élevée de l'Administration. L'Administration s'est vu accorder un report de paiements d'intérêts en 2021. En 2022, elle a repris les paiements d'intérêts semestriels, le premier ayant été effectué le 7 avril 2022.

Sommaire des résultats trimestriels

Le tableau qui suit présente les principales données financières trimestrielles non auditées pour la période allant du trimestre clos le 30 juin 2020 au trimestre clos le 30 juin 2022.

	Trimestre clos							
	2022		2021				2020	
	T2	T1	T4	T3	T2	T1	T4	T3
<i>(en millions de dollars)</i>								
Produits des activités ordinaires	102,4	72,8	74,4	72,9	36,1	32,9	36,0	34,5
Charges d'exploitation	(53,5)	(50,5)	(48,0)	(38,2)	(31,9)	(36,1)	(34,1)	(28,6)
BAlIA ajusté	48,9	22,3	26,4	34,7	4,2	(3,2)	1,9	5,9
Contribution à l'échangeur	—	—	—	—	—	—	(22,5)	—
BAlIA	48,9	22,3	26,4	34,7	4,2	(3,2)	(20,6)	5,9
Avantages sociaux postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	—	—	9,6	—	—	—	(9,9)	—
Dotation aux amortissements	(34,1)	(34,0)	(34,1)	(34,0)	(34,2)	(34,2)	(34,5)	(34,2)
Charges d'intérêts et coûts de financement	(28,7)	(28,5)	(172,4)	(25,9)	(26,0)	(25,7)	(25,9)	(25,4)
(Perte) nette	(13,9)	(40,2)	(170,5)	(25,2)	(56,0)	(63,1)	(90,9)	(53,7)

Le bénéfice avant intérêts, impôts et amortissement (« BAlIA ») ajusté pour la contribution à l'échangeur est le « BAlIA ajusté ». Le BAlIA ajusté est une mesure financière non conforme aux PCGR. Pour plus de renseignements, se reporter à la section « Mesures financières non conformes aux PCGR » du présent rapport de gestion.

Les résultats trimestriels de l'Administration varient en fonction du trafic passagers et des mouvements d'avions, qui tendent à être de nature cyclique et varient selon la demande de voyages, laquelle est habituellement plus élevée au troisième trimestre, pendant les périodes de congé et en raison d'autres facteurs saisonniers. Le BAlIA ajusté trimestriel montre clairement l'incidence de la pandémie de COVID - 19, le troisième trimestre de 2021 ayant commencé à montrer des signes de reprise.

RAPPORT DE GESTION

PROJETS D'INVESTISSEMENT

L'Administration met l'accent sur des programmes et projets d'investissement qui contribuent à améliorer le traitement et le débit des passagers, des bagages et des avions, de respecter les exigences réglementaires et de rehausser l'expérience client.

Le tableau qui suit fournit des renseignements sur les dépenses d'investissement réelles pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022 et 2021.

Dépenses d'investissement (en millions de dollars)	Pour la période de trois mois se terminant le 30 juin			Pour la période de six mois se terminant le 30 juin		
	2022	2021	Variation en \$ 2022-2021	2022	2021	Variation en \$ 2022-2021
Projets d'amélioration	3,3	1,6	1,7	4,9	2,2	2,7
Capital de relance	6,1	3,3	2,8	6,6	3,5	3,1
Produits générateurs de rentrées	0,5	0,3	0,2	0,6	0,8	(0,2)
Dépenses d'investissement	9,9	5,2	4,7	12,1	6,5	5,6
Locations-acquisitions	—	0,8	(0,8)	—	1,8	(1,8)
Total de l'investissement	9,9	6,0	3,9	12,1	8,3	3,8

Les dépenses d'investissement au deuxième trimestre de 2022 se sont élevées à 9,9 M\$, en hausse de 3,9 M\$ par rapport à la même période en 2021. Les dépenses d'investissement planifiées pour 2022 s'élèvent à 55,8 M\$.

Voici les principaux projets d'investissement en cours, les progrès accomplis à ce jour et les fonds d'investissement dépensés par l'Administration :

- Reconstruction de la piste ouest – Projet redémarré en 2021, pour lequel 6,1 M\$ ont été dépensés à ce jour, dont 3,7 M\$ en 2022. Dépenses prévues de 20,0 M\$ en 2022. L'ensemble du projet devrait être achevé en 2025 pour un coût prévu d'environ 115 M\$. L'Administration s'est vu accorder une subvention de 57,5 M\$ dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (PIEA);
- Programme de restauration des surfaces du côté piste asphaltées – Projet pluriannuel dans le cadre duquel 14,6 M\$ ont été dépensés à ce jour, dont 4,6 M\$ depuis le début de 2022. Dépenses prévues de 6,5 M\$ en 2022;
- Remise en état du système de gicleurs d'incendie – Projet pluriannuel ayant coûté à ce jour 2,5 M\$, dont 1,3 M\$ depuis le début de 2022. Dépenses prévues de 4,5 M\$ en 2022;
- Mises à niveau des transformateurs du hall B – Dépenses de 0,2 M\$ en 2022 et achèvement prévu en 2023 pour un coût total de 4,0 M\$;
- Remise en état du stationnement étagé – Projet annuel de remise en état du stationnement étagé. Une somme de 0,2 M\$ a été dépensée en 2022 sur un montant prévu de 4,5 M\$ pour l'année.

Nouveaux projets importants approuvés pendant le deuxième trimestre de 2022 :

- Système de prévention du reflux – Technologie qui répond aux exigences d'affaires essentielles et hautement prioritaires pour la sûreté et un flux piétonnier amélioré. Projet pluriannuel qui a démarré en 2022 et devrait se terminer en 2023, dont le coût net s'établit à 1,2 M\$ après le financement du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (PIEA);
- Rond-point de la station-service – Mise à niveau de la route Airport Link dans les environs du projet de station-service planifié. Projet pluriannuel qui a commencé en 2022 et devrait être achevé en 2023 à un coût net de 1,0 M\$ après la contribution des locataires.

RAPPORT DE GESTION

- Remise en état du système de sécurité – Remplacement des caméras analogiques existantes par des caméras IP et optimisation de la couverture, remplacement des appareils d'enregistrement/de stockage CCTV par des nouveaux, ainsi que des lecteurs de contrôle d'accès côté ville et à la première ligne de sûreté (PLS), ainsi que leurs panneaux de contrôle d'accès associés. Dépenses prévues de 1,0 M\$ en 2022.
- Programme de commerce de détail et de bureaux commerciaux - Mises à niveau des édifices de base et projet de développement des locataires pour améliorer l'expérience des passagers et accroître les produits non aéronautiques. Dépenses prévues de 0,7 M\$ en 2022.

TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Le tableau qui suit fournit de l'information sur les flux de trésorerie pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022 :

FLUX DE TRÉSORERIE (en millions de dollars)	Pour la période de trois mois se terminant le 30 juin			Pour la période de six mois se terminant le 30 juin		
	2022	2021	2022-2021	2022	2021	2022-2021
			Variation en \$			Variation en \$
Trésorerie liée aux activités d'exploitation	5,5	3,8	1,7	31,2	1,3	29,9
Trésorerie liée aux activités de financement	(3,8)	0,7	(4,5)	(3,9)	1,6	(5,5)
Trésorerie liée aux activités d'investissement	(8,6)	(3,4)	(5,2)	(10,8)	(6,2)	(4,6)
Augmentation de la trésorerie et des équivalents	(6,9)	1,1	(8,0)	16,5	(3,3)	19,8

Les flux de trésorerie nets au deuxième trimestre de 2022 sont passés de 8,0 M\$ à un montant négatif de 6,9 M\$ comparativement à la même période en 2021 en raison d'une augmentation des dépenses d'investissement et du début du remboursement de la dette à long terme partiellement contrebalancée par une amélioration des activités d'exploitation. L'amélioration des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation pendant le deuxième trimestre de 2022 tient avant tout à l'augmentation des produits partiellement contrebalancée par le début des paiements d'intérêts semestriels sur la dette.

Le tableau qui suit fournit de l'information sur les flux de trésorerie disponibles de l'Administration pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022 :

FLUX DE TRÉSORERIE (en millions de dollars)	Pour la période de trois mois se terminant le 30 juin			Pour la période de six mois se terminant le 30 juin		
	2022	2021	2022-2021	2022	2021	2022-2021
			Variation en \$			\$ de variation
Résultat net (perte)	(13,9)	(56,0)	42,1	(54,1)	(119,1)	65,0
Plus : Charges d'intérêts et coûts de financement	28,7	26,0	2,7	57,2	51,7	5,5
Dotation aux amortissements	34,1	34,2	(0,1)	68,1	68,4	(0,3)
BAIIA	48,9	4,2	44,7	71,2	1,0	70,2
Moins : Charges d'intérêts et coûts de financement, déduction faite des pénalités pour remboursement	(28,7)	(0,5)	(28,2)	(57,2)	(1,0)	(56,2)
Plus : Report du loyer au titre du bail avec le	—	3,0	(3,0)	—	5,7	(5,7)
Flux de trésorerie disponibles	20,2	6,7	13,5	14,0	5,7	8,3
			% de variation			% de variation
Flux de trésorerie disponibles par passager embarqué et débarqué	\$ 5,39	\$ 9,33	42,3	\$ 2,31	\$ 4,10	43,6

Les flux de trésorerie disponibles correspondent à l'évaluation du résultat net généré par les activités d'exploitation de l'Administration, diminué des coûts du service de la dette payés, compte non tenu des variations du fonds de roulement, au cours de l'exercice. Les flux de trésorerie disponibles peuvent être utilisés au gré de la direction pour financer des dépenses autres que d'exploitation, comme les dépenses d'investissement ou le remboursement du capital de la dette. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière non conforme aux PCGR. Pour plus de renseignements, se reporter à la section « Mesures financières non conformes aux PCGR » du présent rapport de gestion.

RAPPORT DE GESTION

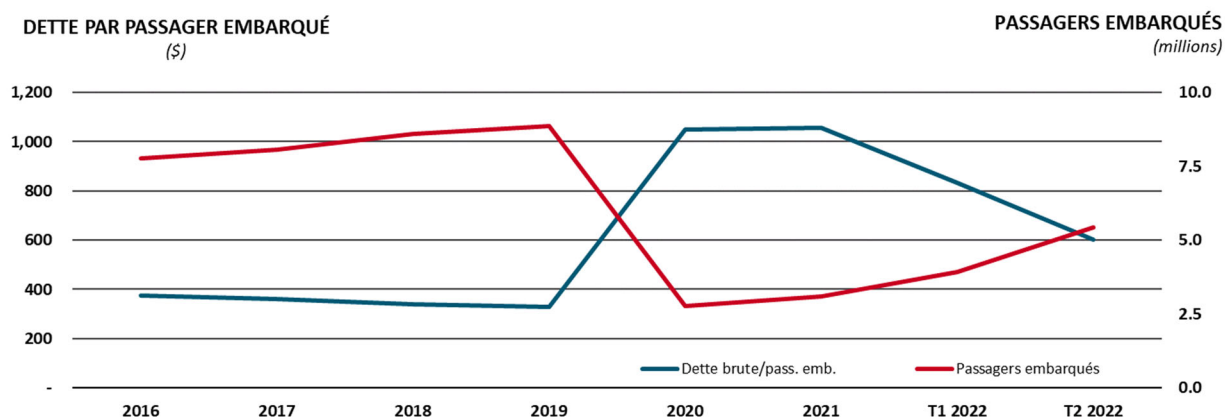
Le tableau qui suit présente de l'information sur la dette de l'Administration en date du 30 juin 2022 et du 31 décembre 2021 :

DETTE À LONG TERME (en millions de dollars)	Au 30 juin 2022	Au 31 décembre 2021	2022-2021
Dette à long terme, incluant la partie courante	3 273,1	3 276,0	Variation en \$ 2,9
Trésorerie	137,4	120,9	16,5
Dette nette	3 135,7	3 155,1	19,4
Principaux indicateurs de crédit			% de variation
Ratio de couverture du service de la dette	1,17	0,25	
Ratio de couverture du service de la dette brute	1,80	1,63	
Total de la dette/nombre de passagers embarqués (en \$)	\$ 603,11	\$ 1 055,31	42,8
Dette nette/nombre de passagers embarqués (en dollars)	\$ 577,80	\$ 1 016,36	43,2

Les principaux indicateurs de crédit dans le tableau ci-dessus ont été calculés sur la base des résultats d'exploitation pour la période de 12 mois se terminant le 30 juin 2022 dans le but de fournir une mesure annualisée.

Au 30 juin 2022, la dette à long terme se maintenait à 3,3 G\$, tandis que la dette nette a diminué de 19,4 G\$ pour s'établir à 3,1 G\$, en raison surtout de l'augmentation de la trésorerie. La dette nette est une mesure financière non conforme aux PCGR. Pour plus de renseignements, se reporter à la section « Mesures financières non conformes aux PCGR » du présent rapport de gestion.

L'acte de fiducie renferme certaines clauses financières restrictives qui doivent être calculées annuellement. L'Administration a reçu des renoncations de la part du fiduciaire jusqu'au 1er janvier 2023. Par conséquent, elle respectait ses clauses restrictives à la date d'autorisation des états financiers provisoires. D'après un calcul basé sur les 12 mois successifs, l'Administration a excédé le seuil exigé par les clauses conformément à l'acte de fiducie.



La dette brute par passager embarqué est un indicateur financier clé du secteur des aéroports. Au 30 juin 2022, la dette totale par passager embarqué a diminué pour s'établir à 603,11 \$, tandis que la dette nette par passager embarqué a baissé à 577,80 \$, en raison dans les deux cas de la hausse du trafic passagers qui a été enregistrée au deuxième trimestre de 2022. La dette de l'Administration par passager embarqué avait suivi une trajectoire à la baisse ces dernières années; mais elle s'est fortement accrue en 2020 en raison de l'augmentation de la dette et de la diminution du volume de passagers imputables à la pandémie de COVID-19, et avec le trafic passagers à la hausse à mesure que la relance se poursuit, elle

RAPPORT DE GESTION

s'oriente vers des niveaux historiques, comme le montre le graphique ci-dessus. La dette nette pas passager embarqué est une mesure financière non conforme aux PCGR. Pour plus de renseignements, se reporter à la section « Mesures financières non conformes aux PCGR ».

Le tableau qui suit fournit de l'information sur la trésorerie disponible de l'Administration en date du 30 juin 2022 et du 31 décembre 2021 :

LIQUIDITÉS ET FACILITÉS DE CRÉDIT (en millions de dollars)	Au 30 juin 2022	Au 31 décembre 2021	2022-2021
1) Trésorerie et équivalents de trésorerie	137,4	120,9	Variation en \$ 16,5
Facilités de crédit :			
2) Facilité de crédit d'exploitation disponible	332,5	332,5	—
Moins : Lettres émises	(49,6)	(49,8)	0,2
Montant prélevé	—	—	—
Facilité de crédit d'exploitation	282,9	282,7	0,2
Total des liquidités, montant net (incluant la trésorerie)	420,3	403,6	16,7
3) Facilité de lettres de crédit disponible	70,0	70,0	—
Moins : Lettres émises	(60,0)	(60,0)	(0,1)
Facilité de lettres de crédit	10,0	10,0	—

Au 30 juin 2022, le total du montant net des liquidités de l'Administration s'élevait à 420,3 M\$, en hausse de 16,7 M\$, ou 4,1 %, par rapport au 31 décembre 2021. L'augmentation en 2022 est attribuable à un montant supplémentaire de 16,5 M\$ disponible de trésorerie et d'équivalents de trésorerie en raison des 31,2 M\$ de liquidités générées par les activités d'exploitation partiellement contrebalancées par les activités d'investissement et de financement pendant la période.

RAPPORT DE GESTION

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

Dans le présent rapport de gestion, il est fait mention des mesures de la performance suivantes qui, selon la direction, sont utiles pour l'évaluation de la performance économique de l'Administration. Ces mesures financières, qui ne sont pas définies par les Normes comptables canadiennes pour les entreprises à capital fermé (« NCECF »), sont désignées comme des mesures non conformes aux PCGR et peuvent ne pas avoir de définition normalisée; ce sont des valeurs de référence courantes de l'industrie, et l'Administration les utilise pour évaluer ses résultats d'exploitation, notamment sa rentabilité d'exploitation, ses flux de trésorerie et son programme d'investissement.

BAlIA et marge du BAlIA

Le BAlIA correspond au bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et l'amortissement, et la marge du BAlIA correspond au BAlIA divisé par le total des produits des activités ordinaires. Le BAlIA est une mesure couramment utilisée pour évaluer le rendement d'exploitation d'une société. Il sert à évaluer le rendement de l'Administration sans avoir à tenir compte des décisions financières et comptables.

BAlIA ajusté et marge du BAlIA ajusté

Le BAlIA ajusté correspond au bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et l'amortissement ajusté pour tenir compte des éléments non récurrents qui ne sont pas liés à l'exploitation, et la marge du BAlIA ajusté correspond au BAlIA ajusté divisé par le total des produits des activités ordinaires.

Flux de trésorerie disponibles

Les flux de trésorerie disponibles correspondent à l'évaluation du résultat net généré par les activités d'exploitation de l'Administration diminué des coûts du service de la dette payés, compte non tenu des variations du fonds de roulement, au cours de l'exercice.

Flux de trésorerie disponibles par passager embarqué et débarqué

Les flux de trésorerie disponibles par passager embarqué et débarqué sont définis comme les flux de trésorerie disponibles divisés par le nombre total de passagers embarqués et débarqués. Les flux de trésorerie disponibles par passager embarqué et débarqué servent à évaluer si l'entreprise est en mesure de transformer efficacement le volume en flux de trésorerie résiduel pour investir dans les installations.

Dettes brute

La dette brute s'entend de la dette à long terme, incluant la partie courante, du bilan de l'Administration.

Dettes brute par passager embarqué

La dette brute par passager embarqué correspond à la dette brute divisée par le nombre total de passagers embarqués. La dette brute par passager embarqué est largement utilisée par les aéroports et d'autres utilisateurs pour évaluer un endettement approprié pour un aéroport.

Dettes nette

La dette nette s'entend de la dette brute (dette à long terme, y compris la partie courante) diminuée de la trésorerie et des équivalents de trésorerie.

Dettes nette par passager embarqué

La dette nette par passager embarqué correspond à la dette nette divisée par le nombre total de passagers

RAPPORT DE GESTION

embarqués. La dette nette par passager embarqué est largement utilisée par les aéroports et d'autres utilisateurs pour évaluer un endettement approprié pour un aéroport.

Produits non aéronautiques par embarquement

Les produits non aéronautiques par embarquement correspondent au total des produits non aéronautiques, y compris les concessions, la location de terrains, le stationnement, la location d'aérogares, les produits d'intérêts et les autres produits non liés aux frais d'améliorations aéroportuaires et aux frais aéronautiques, divisé par le nombre total de passagers embarqués. Les aéroports et les autres utilisateurs se servent couramment des produits non aéronautiques par embarquement pour évaluer les produits des activités ordinaires tirés d'activités commerciales générés par les utilisateurs de l'aéroport.

Produits aéronautiques par siège pour passager débarqué

Les produits aéronautiques par siège pour passager débarqué sont définis comme les produits aéronautiques, incluant les frais généraux liés aux aérogares, les droits d'atterrissage et les autres frais aéronautiques, divisés par le nombre de sièges passagers débarqués. Les aéroports utilisent couramment les produits aéronautiques par siège passager débarqué pour représenter les coûts supplémentaires approximatifs engagés par les partenaires aériens pour ajouter des vols et accroître la capacité.

Charges d'exploitation directes par passager embarqué et débarqué

Les charges d'exploitation directes par passager embarqué et débarqué s'entendent des charges d'exploitation directes, qui comprennent les salaires et avantages sociaux du personnel, les biens et services, et les impôts fonciers, divisées par le nombre total de passagers embarqués. Les charges d'exploitation directes par passager embarqué et débarqué sont utilisées pour évaluer si l'aéroport est exploité de manière rentable par rapport à son volume d'utilisateurs.

GLOSSAIRE

Passagers embarqués et débarqués :

Les passagers embarqués et débarqués correspondent au nombre total de passagers embarqués à bord d'un avion à YYC plus le nombre total de passagers qui ont débarqué d'un avion à YYC, tel que le déclarent les transporteurs aériens sur une base régulière.

Passagers embarqués

Les passagers embarqués correspondent au nombre total de passagers qui embarquent à bord d'un avion à YYC, tel que le déclarent les transporteurs aériens sur une base régulière.

Sièges passagers atterris

Les sièges passagers atterris correspondent au nombre total de sièges pour l'ensemble des avions de passagers arrivant à l'aérogare.

MTOW

MTOW est un acronyme de l'aviation utilisé pour désigner la masse maximale au décollage d'un avion.

MISE EN GARDE CONCERNANT L'INFORMATION PROSPECTIVE

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs ou de l'information prospective au sujet

RAPPORT DE GESTION

de l'Administration. Cette information prospective repose sur la formulation de diverses hypothèses et est exposée à des risques et à des incertitudes. Des termes tels que « croire », « s'attendre à », « planifier », « avoir l'intention de », « estimer », « prévoir » et d'autres expressions du même ordre, ainsi que des verbes au futur et au conditionnel, tels que « feront », « devraient » et « pourraient », dénotent souvent la présence d'information prospective.

Plus précisément, l'information prospective contenue dans le présent rapport de gestion comprend, entre autres, des énoncés portant sur ce qui suit : l'incidence prévue de la COVID-19, y compris sur la viabilité financière à long terme de l'aéroport; le trafic passagers et le fret intérieur et international prévus; le retour prévu aux niveaux de passagers et de vols d'avant la pandémie de COVID-19; les investissements dans l'aéroport, visant notamment les projets d'investissement et les infrastructures matérielles; le niveau de la demande ou d'activité future de l'aéroport; les besoins de capitaux d'emprunt de l'Administration et sa capacité à accéder aux marchés financiers, y compris sa capacité à refinancer ses emprunts à leur échéance ou au besoin; la capacité de l'Administration à respecter les clauses restrictives, y compris celles liées à ses titres de créance en cours; le niveau d'endettement et le coût des services; les produits des activités ordinaires, les flux de trésorerie, le fonds de roulement et les liquidités; les projets d'investissement et autres aménagements à l'aéroport, ainsi que les calendriers, les budgets et les financements de ces projets et aménagements; les calendriers de construction et de mise en service des installations prévues ou actuellement en construction à l'aéroport, y compris pour les projets précédemment réduits, reportés ou retardés; et le financement des engagements en capital en cours.

En raison de l'évolution rapide de la situation de la pandémie de COVID-19 et la contraction économique qui en découle, les facteurs et hypothèses importants qui sous-tendent l'information prospective figurant dans le présent document sont par nature plus incertains que ceux des périodes antérieures. Il demeure très difficile de prévoir la demande de voyages en raison de la variabilité des restrictions imposées par le Canada et par les gouvernements à l'échelle internationale. Ces restrictions et les inquiétudes au sujet des déplacements liées à la pandémie de COVID-19, notamment les préoccupations des voyageurs, compriment sensiblement la demande pour le transport aérien. La pandémie de COVID-19 a également des conséquences importantes, notamment sur les dépenses des entreprises et des consommateurs, qui peuvent se répercuter sur la demande de voyages. L'Administration ne peut prédire l'incidence globale ni le moment précis où la situation pourrait s'améliorer.

D'autres facteurs et hypothèses importants comprennent : l'évolution du virus de la COVID-19, et l'émergence et la propagation de variants; la disponibilité de tests rapides et efficaces, de vaccins et de traitements efficaces contre le virus; les actions du gouvernement et des passagers; la reprise économique post-pandémique; l'incidence des coûts associés aux nouveaux processus, aux nouvelles solutions technologiques et aux améliorations des installations en réponse à la pandémie de COVID-19; la clientèle de YYC et l'économie diversifiée fourniront la base d'une forte demande pour le déplacement aérien à l'avenir; la capacité du transporteur aérien répondra à la demande future de transport aérien dans la région de Calgary; Calgary continuera d'attirer des voyageurs nationaux et internationaux; aucun autre événement significatif, tel qu'une catastrophe naturelle ou un autre désastre, qui ait une incidence sur le cours normal des activités ou sur l'environnement macroéconomique ne se produira; l'Administration pourra accéder aux marchés financiers à des conditions et à des taux compétitifs; et aucun dépassement de coût important lié aux projets d'investissement ne se produira. Ces hypothèses sont fondées sur l'information dont l'Administration dispose à l'heure actuelle, y compris l'information qu'elle a obtenue d'experts et d'analystes tiers.

RAPPORT DE GESTION

Il existe un important risque que les attentes, prévisions, conclusions et projections formulées dans les énoncés prospectifs ne se révèlent pas exactes, que les hypothèses soient incorrectes et que les résultats réels diffèrent de l'information prospective. Les facteurs de risque qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent sensiblement des résultats exprimés ou sous-entendus par l'information prospective comprennent, sans s'y limiter : les risques liés à la pandémie de COVID -19 ou à d'autres urgences sanitaires sur les activités de l'Administration; l'instabilité des transporteurs aériens; les volumes de passagers; l'incapacité à atteindre les objectifs commerciaux; le non-paiement des clients et la capacité de l'Administration à respecter les clauses restrictives prévues dans son acte de fiducie cadre et ses facilités de crédit actuelles et futures; la volatilité persistante de l'économie actuelle et future, y compris les chocs sur l'environnement macroéconomique (variations des prix du carburant, de l'inflation, des devises, de l'emploi et des dépenses); les conditions du marché financier et le risque lié à l'évaluation du crédit; la concurrence d'autres aéroports; le déclenchement de guerres, d'émeutes ou d'actions politiques; les interruptions de travail; les perturbations causées par des conditions météorologiques extrêmes, des catastrophes naturelles ou d'autres événements ayant une incidence sur les réseaux de l'industrie aérienne; les troubles géopolitiques; les actes de terrorisme ou menaces à la cybersécurité; les perturbations de l'infrastructure des technologies de l'information; la perte de personnel clé; les changements de lois ou de réglementations, y compris la réglementation des tarifs; les modifications défavorables au bail foncier avec le gouvernement du Canada qui régit les terrains de l'aéroport; l'utilisation des télécommunications et des transports terrestres comme alternatives au transport aérien; la perte de produits commerciaux; les coûts et restrictions des émissions de carbone; les développements ou procédures réglementaires défavorables; les facteurs environnementaux et les changements climatiques; le changement de la perception du transport aérien; la disponibilité de la responsabilité civile aérienne et d'autres assurances; le calendrier d'encaissement du produit d'assurance; le risque lié à la construction; les poursuites et les litiges; et les autres risques mentionnés de temps à autre dans les autres documents déposés par l'Administration.

L'information prospective contenue dans le présent document traduit les attentes à la date du présent rapport, et elle est appelée à changer. L'Administration n'a ni l'intention ni l'obligation de mettre à jour ou de modifier l'information prospective pour tenir compte de nouveaux renseignements ou d'événements futurs, ou pour quelque autre raison que ce soit.

ÉTATS FINANCIERS PROVISOIRES

Pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022

BILAN (non audité)

Aux 30 juin 2022 et 31 décembre 2021

Aux (en millions de dollars)	Note	30 Juin 2022	31 décembre 2021
ACTIFS			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	\$	137,4	\$ 120,9
Accounts receivable		21,7	18,0
Créances		7,4	5,6
Charges payées d'avance		1,3	3,2
		167,8	147,7
Incitatifs à la location et autres actifs à long terme		7,1	8,4
Immobilisations corporelles et incorporelles	3	2 986,5	3 042,5
Actif au titre des régimes de retraite		36,7	36,7
	\$	3 198,1	\$ 3 235,3
PASSIF ET ACTIF NET			
Passifs courants			
Dettes d'exploitation et charges à payer		34,8	21,9
Intérêts à payer sur la dette à long terme	4	26,1	26,6
Produits différés		0,2	0,3
Partie courante des autres passifs à long terme		1,3	2,7
Partie courante de la dette à long terme	4, 8	7,4	7,2
		69,8	58,7
Autres passifs à long terme		52,9	44,0
Passif au titre des prestations constituées		16,6	16,6
Dette à long terme	4, 8	3 265,7	3 268,8
	\$	3 405,0	\$ 3 388,1
Déficit net		(206,9)	(152,8)
	\$	3 198,1	\$ 3 235,3

Se reporter aux notes qui accompagnent les états financiers provisoires.

ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DE L'ACTIF NET *(non audité)*

Pour les trois et six mois terminés le 30 juin 2022

<i>(en millions de dollars)</i>	Note	Pour les trois mois terminés le		Pour les six mois terminés le	
		2022	30 juin 2021	2022	30 juin 2021
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES					
Frais d'améliorations aéroportuaires		\$ 40,4	\$ 7,3	\$ 64,4	\$ 12,6
Produits non aéronautiques	6				
Concessions		14,2	4,9	22,6	8,7
Stationnement		10,1	2,3	16,1	4,3
Location de terrains		5,9	5,3	11,7	10,7
Location d'espaces dans les aéroports		2,3	2,1	4,6	4,1
Autres produits		—	0,2	2,3	0,4
Produits tirés des intérêts		0,1	0,1	0,3	0,2
		32,6	14,9	57,6	28,4
Produits aéronautiques					
Redevances d'aéroport générales		11,3	7,8	22,4	15,5
Redevances d'atterrissage		11,9	4,4	20,7	8,8
Autres redevances aéronautiques		6,2	1,7	10,1	3,6
		29,4	13,9	53,2	27,9
		102,4	36,1	175,2	68,9
CHARGES					
Biens et services		27,5	18,8	54,9	40,1
Salaires et avantages sociaux	7	9,2	5,2	19,5	12,4
Impôts fonciers		4,2	4,5	8,5	8,9
Bail avec le Canada		10,1	3,0	17,2	5,7
Frais de manutention liés aux frais d'améliorations aéroportuaires		2,5	0,4	3,9	0,8
		53,5	31,9	104,0	67,9
Bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et la dotation à l'amortissement		48,9	4,2	71,2	1,0
Charges d'intérêts et coûts de financement	9	28,7	26,0	57,2	51,7
Dotation aux amortissements	3	34,1	34,2	68,1	68,4
Perte nette		\$ (13,9)	\$ (56,0)	\$ (54,1)	\$ (119,1)
Actif (déficit) net à l'ouverture de l'exercice		\$ (193,0)	\$ 98,9	\$ (152,8)	\$ 162,0
Actif (déficit) net à la clôture de l'exercice		\$ (206,9)	\$ 42,9	\$ (206,9)	\$ 42,9

Se reporter aux notes qui accompagnent les états financiers provisoires.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE (*non audité*)

Pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022

(en millions de dollars)	Note	Pour les trois mois terminés le		Pour les six mois terminés le	
		2022	30 juin 2021	2022	30 juin 2021
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION					
Perte nette		\$ (13,9)	\$ (56,0)	\$ (54,1)	\$ (119,1)
Ajustements :					
Dotation aux amortissements	3	34,1	34,2	68,1	68,4
Amortissement des coûts de financement différés	4	0,1	—	0,4	—
		20,3	(21,8)	14,4	(50,7)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :					
Créances		1,8	(5,1)	(3,7)	(1,6)
Stocks		(1,0)	(0,1)	(1,8)	(0,2)
Charges payées d'avance		0,1	1,0	1,9	1,7
Incitatifs à la location et autres actifs à long terme		(1,5)	0,5	1,3	(0,2)
Dettes d'exploitation et charges à payer		7,6	3,5	12,6	1,5
Intérêts à payer sur la dette à long terme		(28,3)	25,6	(0,5)	50,8
Produits différés		(0,1)	(0,1)	(0,1)	(0,3)
Autres passifs		6,6	0,3	7,1	0,3
		(14,8)	25,6	16,8	52,0
Trésorerie liée aux activités d'exploitation		5,5	3,8	31,2	1,3
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT					
Remboursement de la dette à long terme	4	(3,6)	—	(3,6)	—
Achat d'actifs loués		—	0,8	—	1,8
Remboursement des obligations locatives		(0,2)	(0,1)	(0,3)	(0,2)
Trésorerie liée aux activités de financement		(3,8)	0,7	(3,9)	1,6
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT					
Investissement dans des immobilisations corporelles et incorporelles	3	(9,9)	(6,0)	(12,1)	(8,3)
Variation des dettes d'exploitation et charges à payer liées aux immobilisations corporelles et incorporelles		1,3	2,6	1,3	2,1
Trésorerie liée aux activités d'investissement		(8,6)	(3,4)	(10,8)	(6,2)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		\$ (6,9)	\$ 1,1	\$ 16,5	\$ (3,3)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice		\$ 144,3	\$ 62,1	\$ 120,9	\$ 66,5
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice		\$ 137,4	\$ 63,2	\$ 137,4	\$ 63,2
Composition de la trésorerie et des équivalents de trésorerie :					
Fonds en banque				\$ 137,4	\$ 13,0
Placements à court terme				\$ -	\$ 50,2
				\$ 137,4	\$ 63,2

Se reporter aux notes qui accompagnent les états financiers provisoires.

Notes annexes aux états financiers (*non audités*)

Au et pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022

(Les montants dans les tableaux et les notes afférentes aux tableaux sont en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)

1 DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

L'Administration aéroportuaire de Calgary (l'« Administration ») a été constituée en tant que société sans capital-actions le 26 juillet 1990 en vertu de la loi de l'Alberta intitulée Regional Airports Authorities Act (la « Loi »). L'Administration a pour mandat, tel qu'il est défini dans la Loi, d'assurer la gestion et le fonctionnement sécuritaire et efficace des aéroports dont la responsabilité lui incombe, ainsi que de favoriser le développement économique et communautaire, notamment par la promotion et le soutien de l'amélioration des services aériens et de transport, et de l'expansion de l'industrie aéronautique, dans l'intérêt général de la population de sa région.

L'Administration exploite l'aéroport international de Calgary (YYC) depuis juillet 1992 en vertu de la convention de cession qui prévoyait le transfert du contrôle opérationnel de l'aéroport international de YYC du gouvernement du Canada à l'Administration en vertu d'un bail de longue durée (le « bail avec le Canada »). Le bail avec le Canada est d'une durée initiale de 60 ans et est assorti d'une option de renouvellement de 20 ans, qui a été exercée en 2011. En octobre 1997, l'Administration a conclu avec le gouvernement du Canada un bail en vue de l'exploitation de l'aéroport de Springbank (le « contrat de location de Springbank »), de la même durée que le bail avec le Canada. Le bail avec le Canada expire le 30 juin 2072.

En vertu de la Loi, l'Administration réinvestit tous les surplus dans la rénovation et l'agrandissement des aéroports dont elle est responsable. L'Administration est autorisée à contracter des emprunts afin d'investir dans l'infrastructure aéroportuaire et d'assurer le fonctionnement des installations. Les immobilisations comprennent des investissements dans des biens loués à bail et des biens en propriété franche de l'Administration, tel qu'il est précisé à la note 3. Les travaux de rénovation nécessaires sont déterminés au moyen de processus de gestion du cycle de vie et d'inspections des biens matériels, tandis que les travaux d'agrandissement nécessaires sont déterminés en fonction de la capacité et de la demande de l'aéroport. Les besoins en capital sont généralement déterminés sur une base annuelle conformément au plan d'affaires de l'Administration, bien que les plus importants projets puissent comporter des engagements financiers qui se prolongent sur une période dépassant un an. L'Administration procède à une réévaluation annuelle de la conjoncture économique prévue et des facteurs qui influent sur la demande pour les installations.

Pour la période de six mois se terminant le 30 juin 2022, la direction a effectué une évaluation de l'incidence des incertitudes amenées par la pandémie de COVID-19 sur sa situation financière, sa performance financière et ses flux de trésorerie. La direction continue d'analyser l'ampleur de l'incidence financière de la pandémie de COVID-19, qui demeure importante. Bien que la durée totale et la portée de la pandémie de COVID-19 ne peuvent pas être connues pour le moment, l'Administration estime que la pandémie n'aura pas d'incidence importante sur la viabilité financière à long terme de l'aéroport.

Les présents états financiers provisoires ont été approuvés par le Comité des audits et des finances en vue de leur diffusion le 26 août 2022.

2 PRINCIPALES POLITIQUES COMPTABLES

Les présents états financiers provisoires ont été préparés conformément aux Normes comptables canadiennes pour les entreprises à capital fermé (« NCECF ») qui établissent les principes comptables généralement reconnus (« PCGR »). Les états financiers provisoires ont été préparés selon l'hypothèse de la continuité d'exploitation et au coût historique, à l'exception de la réévaluation de certains actifs et passifs financiers évalués à la juste valeur.

Notes annexes aux états financiers (non audités)

Au et pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022

(Les montants dans les tableaux et les notes afférentes aux tableaux sont en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)

Les présents états financiers provisoires ont été préparés selon les mêmes politiques et méthodes comptables que celles utilisées pour préparer les états financiers audités annuels 2021 de l'Administration.

Utilisation d'estimations et incertitude relative à la mesure

La préparation d'états financiers provisoires exige que la direction formule des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés des actifs, des passifs, des engagements et des éventualités à la date des états financiers provisoires ainsi que sur les montants des produits des activités ordinaires, des charges et des autres résultats (pertes) de la période de présentation de l'information financière. Les estimations comptables et les hypothèses sous-jacentes sont réexaminées régulièrement. Parmi les éléments importants pour lesquels il convient de recourir à des estimations formulées par la direction, on compte la détermination des produits à recevoir, des charges payées d'avance, de la provision pour créances douteuses et des durées d'utilité utilisées aux fins de l'amortissement des immobilisations corporelles, de même que la formulation des hypothèses relatives aux régimes d'avantages sociaux futurs des employés. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Notes annexes aux états financiers (non audités)

Au et pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022

(Les montants dans les tableaux et les notes afférentes aux tableaux sont en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)

3 IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES

Au 30 juin 2022	Terrains			Immobilisations corporelles							Immobilisations incorporelles		Total
	Terrains	Terrains cédés à bail	Bâtiments et structures	Matériel informatique	Véhicules	Machines et équipements	Mobilier et Agencements	Construction en cours	Logiciels	Travaux en cours			
Coût													
Solde d'ouverture	\$ 5,8	\$ 28,0	\$ 4 203,1	\$ 40,4	\$ 45,2	\$ 161,3	\$ 20,3	\$ 7,1	\$ 38,3	\$ 0,5	\$ 4 550,0		
Entrées	—	—	—	—	—	—	—	11,2	—	0,9	12,1		
Transferts	—	—	0,7	—	—	—	—	(0,7)	—	—	—		
Cessions et valeurs non encaissables	—	—	—	—	(0,1)	(0,1)	—	—	—	—	(0,2)		
Solde de clôture	5,8	28,0	4 203,8	40,4	45,1	161,2	20,3	17,6	38,3	1,4	4 561,9		
Amortissement cumulé Solde d'ouverture	—	5,4	1 343,5	39,5	34,5	40,5	7,2	—	36,9	—	1 507,5		
Dotations aux amortissements	—	0,3	62,2	0,5	0,9	3,6	—	—	0,6	—	68,1		
Cessions et valeurs non encaissables	—	—	—	—	(0,1)	(0,1)	—	—	—	—	(0,2)		
Solde de clôture	—	5,7	1 405,7	40,0	35,3	44,0	7,2	—	37,5	—	1 575,4		
Valeur comptable nette	\$ 5,8	\$ 22,3	\$ 2 798,1	\$ 0,4	\$ 9,8	\$ 117,2	\$ 13,1	\$ 17,6	\$ 0,8	\$ 1,4	\$ 2 986,5		

Les soldes inscrits sous « Construction en cours » représentent les coûts inscrits à l'actif dans le cadre de projets d'amélioration des installations côté piste et côté ville. Au 30 juin 2022, les intérêts inscrits à l'actif sous « Construction en cours » qui se rapportent à des emprunts contractés aux termes de la ligne de crédit d'exploitation en vue de l'agrandissement d'infrastructures se sont élevés à 0,1 M\$ (31 décembre 2021 – 0,3 M\$).

Notes annexes aux états financiers (non audités)

Au et pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022

(Les montants dans les tableaux et les notes afférentes aux tableaux sont en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)

4 DETTE À LONG TERME

L'Administration a conclu une entente avec BNY Trust Company of Canada (le « fiduciaire ») afin de fournir un cadre à l'Administration pour créer et émettre des obligations et d'autres titres de créance, et pour conclure des accords de facilité de crédit, des swaps et d'autres titres de créance tel qu'il est énoncé dans l'acte de fiducie cadre (l'« acte de fiducie cadre »). Aux termes de l'acte de fiducie cadre, les obligations sont émises en séries et seront émises en vertu d'un acte de fiducie supplémentaire autorisant des séries particulières d'obligations.

Les obligations émises et en circulation aux termes de l'acte de fiducie cadre sont les suivantes (en millions de dollars) :

Acte de fiducie supplémentaire	Série	Taux d'intérêt	Date d'échéance	30 juin 2022	31 décembre 2021
Premier	Série A	3,1990%	7 octobre 2036	350,0	350,0
Premier	Série B	3,3410%	7 octobre 2038	300,0	300,0
Premier	Série C	3,4540%	7 octobre 2041	350,0	350,0
Premier	Série D	3,5540%	7 octobre 2051	350,0	350,0
Premier	Série E	3,5540%	7 octobre 2053	300,0	300,0
Premier	Série F	3,7540%	7 octobre 2061	422,7	425,0
Deuxième	4002957	2,2580%	7 octobre 2031	164,7	166,0
Deuxième	4002958	3,0120%	6 avril 2035	25,0	25,0
Deuxième	4002959	3,6430%	15 février 2042	100,0	100,0
Deuxième	4002960	3,1530%	15 décembre 2047	25,0	25,0
Deuxième	4002961	2,5622%	16 septembre 2049	70,0	70,0
Deuxième	4002962	3,8550%	17 mars 2034	83,0	83,0
Deuxième	4002963	2,7900%	15 mars 2030	125,0	125,0
Deuxième	4002964	4,0590%	30 novembre 2033	107,9	107,9
Deuxième	4002965	4,2580%	15 septembre 2033	113,0	113,0
Deuxième	4002966	3,4200%	29 juin 2032	200,0	200,0
Deuxième	4002967	3,5130%	16 juin 2029	200,0	200,0
Total des obligations émises				3 286,3	3 289,9
Moins : Frais d'émission de la dette				(13,2)	(13,9)
Moins : Partie courante				(7,4)	(7,2)
Dettes à long terme				3 265,7	3 268,8

L'acte de fiducie renferme certaines clauses financières restrictives qui doivent être calculées annuellement.

L'Administration a reçu des renonciations de la part du fiduciaire jusqu'au 1er janvier 2023.

5 FACILITÉS DE CRÉDIT

L'Administration dispose d'une ligne de crédit d'exploitation renouvelable de 350 M\$ (la « facilité d'exploitation »). Les prélèvements sur la facilité d'exploitation sont sous forme de découvert, d'emprunts au taux préférentiel canadien, d'emprunts au taux de base américain, de lettres de crédit, d'acceptations bancaires et d'emprunts fondés sur le TIOL. La facilité d'exploitation porte intérêt au taux préférentiel du prêteur, majoré d'une marge applicable établie en fonction de la note de crédit reçue par l'Administration et du type de prélèvement sur la facilité. La date d'échéance de la nouvelle facilité d'exploitation est le 7 octobre 2026. En date du 30 juin 2022 et du 31 décembre 2021, il n'y avait aucun montant tiré sur la facilité d'exploitation.

Notes annexes aux états financiers (non audités)

Au et pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022

(Les montants dans les tableaux et les notes afférentes aux tableaux sont en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)

Les lettres de crédit en cours aux termes de la facilité d'exploitation au 30 juin 2022 totalisent 49,6 M\$ (31 décembre 2021 - 49,8 M\$) et ont été émises pour des charges d'exploitation spécifiques, notamment une lettre de crédit de 28,6 M\$ (31 décembre 2021 - 29,9 M\$) qui était requise en vertu de l'acte de fiducie cadre pour couvrir au moins 25 % des charges d'exploitation et d'entretien engagées au cours de l'exercice précédent ou d'une période de douze mois à compter de l'émission d'obligations.

L'Administration dispose d'une facilité de lettres de crédit renouvelables de 70,0 M\$ (la « facilité de lettres de crédit ») qui peut être utilisée pour financer des charges d'exploitation, des projets d'investissement et des projets d'investissement d'envergure spécifiques. Aux 30 juin 2022 et 31 décembre 2021, la lettre de crédit en cours en vertu de la nouvelle facilité de lettres de crédit était de 60,0 M\$. Cette lettre de crédit était exigée aux termes de l'acte de fiducie cadre pour couvrir au moins 50 % des intérêts nets courus et du montant total en capital à payer pour une période de douze mois suivant la fin de l'exercice.

Aux 30 juin 2022 et 31 décembre 2021, l'Administration avait deux obligations cédées en garanties aux prêteurs des facilités d'exploitation et de lettres de crédit contre 385,0 et 77,0 M\$, respectivement. Les obligations ne portent pas intérêt et peuvent être utilisées par les prêteurs si l'Administration est en défaut à l'égard de tout solde impayé de chacune des facilités, y compris les intérêts courus et les frais applicables.

Les clauses restrictives incluses dans les nouvelles facilités d'exploitation et de lettres de crédit renvoient aux clauses restrictives de l'acte de fiducie cadre dans laquelle l'Administration a reçu des renoncations à l'égard des clauses restrictives jusqu'au 1er janvier 2023.

6 PRODUITS NON AÉRONAUTIQUES

En raison des répercussions de la pandémie de COVID-19 sur le secteur du transport aérien, l'Administration a fourni un soutien aux locataires en leur offrant des dispenses ou des reports de loyer. Elle a appliqué la mesure de simplification pour les allègements de loyer liés à la COVID-19 de façon uniforme aux allègements de loyer se rapportant à des contrats présentant des caractéristiques similaires.

Pour la période de six mois se terminant le 30 juin 2022, le montant constaté à l'état du résultat net et de l'actif net afin de refléter les variations des paiements de loyers découlant des allègements de loyer consentis auxquels l'Administration a appliqué la mesure de simplification relative aux allègements de loyer liés à la COVID-19 est nul (périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2021 - 2,9 M\$ et 6,3 M\$, respectivement). Le montant total des créances locatives se rapportant au report des paiements de loyers au 30 juin 2022 était de 0,4 M\$ (31 décembre 2021 - 0,6 M\$).

7 AIDE GOUVERNEMENTALE

L'Administration a demandé et obtenu l'autorisation de participer à la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC). Elle s'est qualifiée pour la subvention salariale parce qu'elle a subi une réduction significative de ses revenus en raison de la pandémie de COVID-19. Ce programme a pris fin le 23 octobre 2021. Aucune subvention n'a été reçue pendant la période de six mois terminée le 30 juin 2022. Pour les périodes de trois et six mois terminées le 30 juin 2022, des montants de 2,9 M\$ et 4,3 M\$, respectivement, ont été comptabilisés dans l'état du résultat net et de l'actif net en réduction de la charge au titre des « Salaires et avantages sociaux ».

Notes annexes aux états financiers (non audités)

Au et pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022

(Les montants dans les tableaux et les notes afférentes aux tableaux sont en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)

8 INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments de l'Administration se composent de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des créances, des créditeurs et charges à payer, des intérêts à payer sur la dette à long terme, de la partie courante de la dette à long terme et des loyers à payer au titre du bail avec le Canada.

La juste valeur des instruments financiers de l'Administration, à l'exception de la dette à long terme et des charges à payer, avoisine leur valeur comptable en raison de leur échéance rapprochée. La juste valeur de la dette à long terme et des charges à payer à long terme est considérée comme étant au niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs, car elle est estimée au moyen de l'analyse des flux de trésorerie actualisés en fonction du taux d'emprunt actuel de l'Administration pour des accords d'emprunt similaires. En date du 30 juin 2022, la juste valeur de la dette à long terme de l'Administration et des loyers à payer au titre du bail avec le Canada est de 2,8 G\$ (31 décembre 2021 - 3,5 G\$).

9 RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

	Période de trois mois terminée le		Période de six mois	
	30 juin		30 juin	
	2022	2021	2022	2021
Charges d'intérêts et coûts de financement				
Intérêts sur la dette à long terme	\$ 28,3	\$ 25,5	\$ 55,9	\$ 50,7
Amortissement des coûts de financement différés	0,1	—	0,4	—
Ajustement de la juste valeur de la dette à long terme	0,1	—	0,2	—
Droits d'usage	0,1	—	0,3	0,1
Intérêts sur la facilité d'exploitation	—	0,3	—	0,7
Autres charges d'intérêts	0,1	0,2	0,4	0,2
Charges d'intérêts et coûts de financement	\$ 28,7	\$ 26,0	\$ 57,2	\$ 51,7

10 ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

L'Administration peut faire l'objet de poursuites et de réclamations dans le cours normal de ses activités. Bien qu'il soit impossible de prédire avec certitude le dénouement de ces poursuites et réclamations, la direction ne s'attend pas à ce que l'une ou l'autre des actions intentées ait d'importantes répercussions négatives sur la situation financière ou les résultats de l'Administration.

En juin 2011, l'Administration a conclu une entente de sous-location et de licence de tunnel (l'« entente sur le tunnel ») avec la Ville de Calgary (la « Ville »). L'entente sur le tunnel, qui arrive à échéance le 29 juin 2072, exige que la Ville prolonge la voie Airport Trail vers l'est, à travers les terrains de l'aéroport et, notamment, construise, exploite et entretienne un tunnel associé sous la piste 17L-35R. Aux termes de l'entente sur le tunnel, l'Administration fournira sans frais à la Ville tous les terrains de l'aéroport dont elle a besoin. L'entente sur le tunnel prévoit également une entente de partage des coûts en ce qui concerne les futurs échangeurs le long de la voie Airport Trail aux intersections de 19th Street et de Barlow Trail.

Notes annexes aux états financiers (non audités)

Au et pour les périodes de trois et six mois se terminant le 30 juin 2022

(Les montants dans les tableaux et les notes afférentes aux tableaux sont en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)

La première phase concerne les échangeurs, qui amélioreront l'accès aux installations aéroportuaires, et l'Administration a accepté de contribuer à hauteur de 20,0 M\$ au coût de cette phase. La deuxième phase des échangeurs, ou des composantes de ceux-ci, sera construite lorsque les volumes de trafic de la première phase atteindront le niveau requis. L'Administration a convenu de payer alors la moitié du coût d'acquisition des terrains de tiers nécessaires et du projet de construction connexe. Étant donné que la première phase de ces échangeurs est en cours de construction et que les terrains de tiers de la deuxième phase ont déjà été acquis, l'Administration a comptabilisé une charge de 20,7 M\$ en date du 30 juin 2022 à l'égard de ces obligations. L'Administration continue d'avoir un engagement à contribuer à la deuxième phase de la construction et aux coûts additionnels des terrains.

Au 30 juin 2022, l'Administration avait pour environ 8,8 M\$ d'engagements dans des projets d'immobilisations entamés pendant l'année. Les projets d'immobilisations incluent la restauration de l'asphaltage et la construction d'une nouvelle piste.

11 IMPÔT SUR LE RÉSULTAT

Conformément aux dispositions de la Loi relative aux cessions d'aéroports, les bénéfices qui pourraient raisonnablement être considérés comme ayant été générés par des activités aéroportuaires ne sont pas assujettis à l'impôt sur le résultat fédéral, ni provincial. La totalité du bénéfice comptabilisé pour les exercices clos en 2022 et 2021 est considérée comme ayant été générée par des activités aéroportuaires et n'est donc pas assujettie à l'impôt sur le résultat.

12 DONNÉES COMPARATIVES

Les données comparatives de certaines charges ont été reclassées afin que leur présentation soit conforme à celle de l'exercice considéré.

13 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

Les événements postérieurs à la date de clôture ont été examinés jusqu'au 26 août 2022, date à laquelle le Comité des audits et des finances a approuvé les présents états financiers provisoires. Il n'y a eu aucun événement postérieur à la date de clôture devant être communiqué ou ajusté dans les états financiers provisoires.