

ADMINISTRATION AÉROPORTUAIRE DE CALGARY

RAPPORT DE GESTION

Du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2023

RAPPORT DE GESTION

DU TRIMESTRE ET DU SEMESTRE CLOS LE 30 JUIN 2023

Daté du 15 août 2023

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.

Le présent rapport de gestion traite des résultats financiers et des résultats d'exploitation de l'Administration aéroportuaire de Calgary (l'« AAC » ou l'« Administration ») pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023 et doit être lu en parallèle avec les états financiers intermédiaires non audités et les notes annexes de l'AAC pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023. Des renseignements supplémentaires, y compris le dernier rapport de gestion annuel de l'Administration (le « rapport de gestion de 2022 ») et les états financiers audités pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, sont accessibles à l'adresse www.yyc.com. L'information contenue dans le rapport de gestion de 2022 n'est pas analysée dans le présent rapport de gestion lorsqu'elle demeure 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.

RAPPORT DE GESTION

PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

L'Administration aéroportuaire de Calgary a été constituée en 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. En tant qu'entité sans capital-actions et sans but lucratif, le bénéfice net généré par l'Administration est réinvesti dans les aéroports qu'elle contrôle afin qu'elle puisse 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.

FAITS SAILLANTS

Les résultats financiers et les résultats d'exploitation pour le deuxième trimestre et le premier semestre de 2023 ont affiché une forte croissance par rapport aux périodes antérieures en raison de l'accroissement du trafic aérien découlant de l'ajout de nouvelles routes, de l'augmentation du nombre de sièges disponibles sur les routes existantes et de la hausse de la demande de voyages.

Pour le deuxième trimestre de 2023 :

- Le nombre de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 24,8 % par rapport au deuxième trimestre de 2022, pour s'établir à 4,7 millions, plaçant YYC au quatrième rang des aéroports les plus fréquentés au Canada.
- Les embarquements locaux ont atteint 1,4 million, soit une augmentation de 23,7 % par rapport au deuxième trimestre de 2022, entraînant une hausse de 24,3 % des produits tirés des FAA par rapport à la période correspondante de 2022, qui ont été portés à 50,2 M\$.
- YYC a enregistré une hausse de 9,0 % des atterrissages par rapport au deuxième trimestre de 2022, qui s'explique principalement par une augmentation de 11,4 % des atterrissages d'aéronefs de passagers. YYC a également enregistré une hausse de 20,9 % des sièges passagers atterrissés par rapport au deuxième trimestre de 2022.
- La hausse susmentionnée du trafic passagers et du trafic aérien s'est traduite par une augmentation de 18,4 % du total des produits des activités ordinaires, qui se sont établis à 121,2 M\$ au deuxième trimestre de 2023.
- L'Administration a généré un BAIIA de 58,8 M\$ (marge de 48,5 %) au deuxième trimestre de 2023, ce qui représente une augmentation de 9,9 M\$, ou 20,2 %, par rapport au BAIIA de 48,9 M\$ (marge de 47,8 %) du deuxième trimestre de 2022.
- Il a été mentionné dans le rapport de gestion du premier trimestre de 2023 que, le 15 mai 2023, les pilotes de WestJet ont donné un préavis de grève de 72 heures. En réponse à ce préavis, WestJet a donné un préavis de lock-out. Un arrêt de travail aurait pu survenir dès le 19 mai 2023 à 3 h (HNR). Après la publication dudit rapport de gestion, les deux parties ont conclu une entente avant qu'un arrêt de travail ne survienne, et l'interruption des activités de YYC et son incidence financière au deuxième trimestre de 2023 ont été négligeables.

RAPPORT DE GESTION

Pour le premier semestre de 2023 :

- Le nombre de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 40,3 % par rapport à la période correspondante de 2022, pour s'établir à 8,5 millions, plaçant YYC au quatrième rang des aéroports les plus fréquentés au Canada et au deuxième rang des aéroports ayant connu le meilleur rétablissement par rapport au trafic d'avant la pandémie.
- Les embarquements locaux ont atteint 2,7 millions, soit une augmentation de 43,4 % par rapport à la période correspondante de 2022, entraînant une hausse de 45,0 % des produits tirés des FAA pour la période, qui ont été portés à 93,4 M\$.
- YYC a enregistré une hausse de 15,0 % des atterrissages par rapport à la période correspondante de 2022, qui s'explique principalement par une augmentation de 20,1 % des atterrissages d'aéronefs de passagers. YYC a également enregistré une hausse de 28,9 % des sièges passagers atterrissés par rapport à la période correspondante de 2022.
- La hausse susmentionnée du trafic passagers et du trafic aérien s'est traduite par une augmentation de 27,9 % du total des produits des activités ordinaires, qui se sont établis à 224,0 M\$ en 2023.
- L'Administration a généré un BAIIA de 96,4 M\$ (marge de 43,0 %) en 2023, ce qui représente une augmentation de 25,2 M\$ par rapport au BAIIA de 71,2 M\$ (marge de 40,6 %) de la période correspondante de 2022.

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES ET DONNÉES CLÉS SUR L'EXPLOITATION

DONNÉES FINANCIÈRES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022
			Variation en \$			Variation en \$
Total des produits des activités ordinaires	121,2	102,4	18,8	224,0	175,2	48,8
Charges d'exploitation directes	48,5	40,9	(7,6)	101,4	82,9	(18,5)
Bail avec le Canada	12,1	10,1	(2,0)	22,5	17,2	(5,3)
Frais de manutention liés aux frais d'améliorations aéroportuaires	1,8	2,5	0,7	3,7	3,9	0,2
BAIIA	58,8	48,9	9,9	96,4	71,2	25,2
Perte nette	(5,1)	(13,9)	8,8	(25,4)	(54,1)	28,7
<i>Se reporter à la rubrique « Performance financière » pour de plus amples détails.</i>						
Flux de trésorerie disponibles (en millions de dollars)	30,3	20,2	10,1	39,4	14,0	25,4
<i>Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour de plus amples détails</i>						

Le BAIIA et les flux de trésorerie disponibles sont des mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » du présent rapport de gestion pour de plus amples détails.

RAPPORT DE GESTION

DONNÉES SUR L'EXPLOITATION	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022
			Variation en %			Variation en %
Passagers embarqués et débarqués (<i>en milliers</i>)	4 682,6	3 750,6	24,8	8 491,3	6 054,2	40,3
Embarquements locaux (<i>en milliers</i>)	1 431,8	1 157,8	23,7	2 654,7	1 851,7	43,4
Embarquements de correspondance (en %)	37,3 %	37,4 %	-0,1 pts	36,7 %	38,3 %	-1,6 pts
Atterrissages d'avions (<i>en milliers</i>)	25,4	23,3	9,0	46,7	40,6	15,0
PMD total (<i>en millions de kilogrammes</i>)	1 624,2	1 384,3	17,3	2 981,1	2 431,4	22,6
Sièges passagers atterrés (<i>en milliers</i>)	2 762,7	2 284,9	20,9	5 008,5	3 885,2	28,9
Coefficient d'occupation (en %)	82,6 %	81,0 %	1,6 pts	83,7 %	77,2 %	6,5 pts
Produits autres qu'aéronautiques						
par embarquement	19,67 \$	17,62 \$	11,6	19,68 \$	19,19 \$	2,6
Produits aéronautiques par siège passager atterri	9,45 \$	12,87 \$	(26,6)	9,60 \$	13,69 \$	(29,9)
Charges d'exploitation directes par passager						
embarqué et débarqué	10,36 \$	10,90 \$	5,0	11,94 \$	13,69 \$	12,8
Marge du BAIIA (en %)	48,5 %	47,8 %	0,7 pts	43,0 %	40,6 %	2,4 pts
Flux de trésorerie disponibles par passager						
embarqué et débarqué	6,47 \$	5,39 \$	20,0	4,64 \$	2,31 \$	100,9
<i>Se reporter à la rubrique « Activités d'exploitation » pour de plus amples détails.</i>						

La volatilité du trafic passagers causée par la pandémie de COVID-19 en 2022 et la reprise actuelle de l'industrie auront une incidence sur la comparabilité des indicateurs clés de rendement dans le tableau ci-dessus.

RAPPORT DE GESTION

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

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

Trafic passagers

Le trafic de passagers embarqués et débarqués total à YYC est classé dans l'un des trois secteurs suivants : intérieur (passagers voyageant au Canada), transfrontalier (passagers voyageant vers et depuis des destinations entre le Canada et les États-Unis d'Amérique) et international (passagers voyageant vers et depuis des destinations à l'extérieur du Canada, sauf les États-Unis).

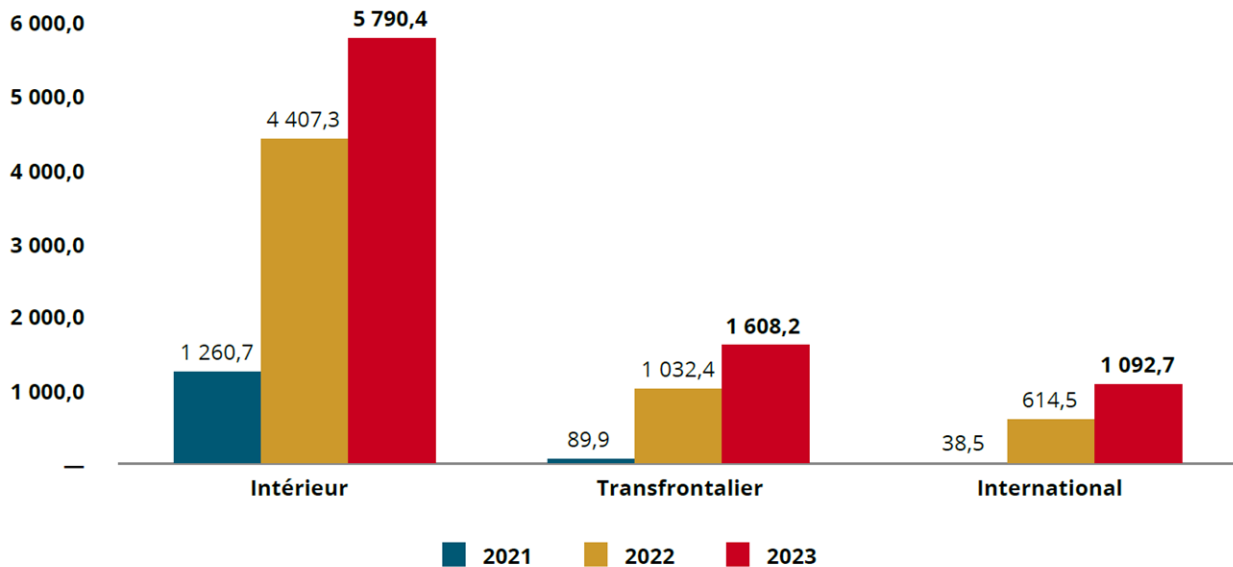
Le trafic de passagers embarqués et débarqués total à YYC s'est établi à 4,7 millions de passagers au deuxième trimestre de 2023, en hausse de 0,9 million de passagers, ou 24,8 %, par rapport aux 3,8 millions de passagers enregistrés pour la période correspondante de 2022. Au cours du deuxième trimestre de 2023, les améliorations en pourcentage les plus importantes ont été enregistrées dans le secteur international, suivi par le secteur transfrontalier, puis par le secteur intérieur, qui ont enregistré des hausses du trafic passagers respectives de 58,7 %, de 38,1 % et de 17,7 % par rapport à la période correspondante de 2022. La hausse importante enregistrée dans les secteurs international et transfrontalier est principalement attribuable à la croissance découlant de l'augmentation du trafic aérien de WestJet, avec l'ajout de nouvelles liaisons internationales vers Barcelone, Édimbourg et Tokyo-Narita en mai 2023, l'augmentation du nombre de sièges disponibles sur des liaisons internationales et transfrontalières existantes, et l'augmentation de la demande pour ces sièges, comme le reflète la hausse du coefficient d'occupation.

Le trafic passagers à YYC au premier semestre de 2023 s'est chiffré à 8,5 millions, ce qui représente une augmentation de 2,4 millions de passagers, ou 40,3 %, par rapport aux 6,1 millions de passagers pour la période correspondante de 2022. La forte augmentation est principalement attribuable à la confiance des passagers, qui a stimulé la demande de voyages après l'assouplissement des restrictions de voyage internationales par les gouvernements canadien et étrangers au début du deuxième trimestre de 2022, ainsi qu'à la croissance importante enregistrée par WestJet grâce à l'ajout de nouvelles liaisons internationales, à la reprise du service sur les liaisons transfrontalières auparavant abandonnées comme Austin, Houston et Chicago, et à l'augmentation globale du nombre de sièges disponibles sur les liaisons existantes.

Le tableau ci-après résume le trafic passagers par secteur pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin 2023 et 2022 :

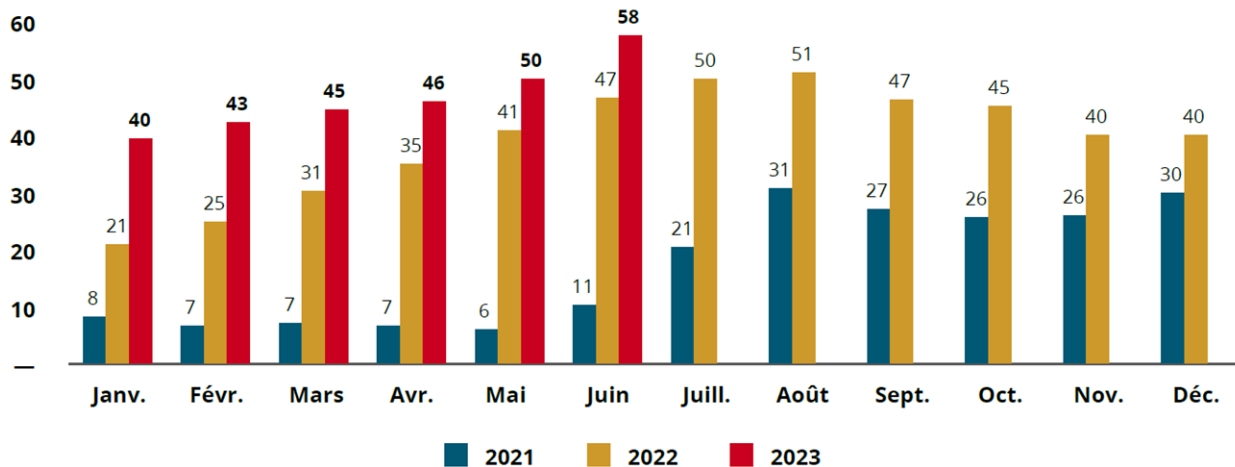
TRAFIC PASSAGERS (en milliers)	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022
			Variation en %			Variation en %
Intérieur	3 262,6	2 772,8	17,7	5 790,4	4 407,3	31,4
Transfrontalier	885,8	641,2	38,1	1 608,2	1 032,4	55,8
International	534,2	336,6	58,7	1 092,7	614,5	77,8
Total de passagers embarqués et débarqués	4 682,6	3 750,6	24,8	8 491,3	6 054,2	40,3
Embarquements locaux	1 431,8	1 157,8	23,7	2 654,7	1 851,7	43,4
Embarquements de correspondance	851,3	691,9	23,0	1 536,6	1 149,6	33,7
Total de passagers embarqués	2 283,1	1 849,7	23,4	4 191,3	3 001,3	39,6
Embarquements locaux (en %)	62,7 %	62,6 %	0,1 pts	63,3 %	61,7 %	1,6 pts
Embarquements de correspondance (en %)	37,3 %	37,4 %	(0,1) pts	36,7 %	38,3 %	(1,6) pts
Total de passagers embarqués (en %)	100,0 %	100,0 %		100,0 %	100,0 %	

TOTAL DES PASSAGERS EMBARQUÉS ET DÉBARQUÉS
 Pour les premiers semestres de 2021, 2022 et 2023 (en milliers)



Le tableau précédent présente le trafic de passagers embarqués et débarqués par secteur pour les premiers semestres de 2021, 2022 et 2023. Le premier trimestre de 2021 montre la gravité de l'incidence de la COVID-19 sur le trafic passagers et, bien qu'elle ait commencé à reprendre au premier trimestre de 2022, la demande a tout de même été freinée par les restrictions de voyage et le variant Omicron. La reprise de la demande de voyages s'est accélérée tout au long de 2022, à mesure que les restrictions de voyage ont été levées, les niveaux d'avant la pandémie ayant même été dépassés au deuxième trimestre de 2023.

VOLUMES QUOTIDIENS MOYENS DE PASSAGERS PAR MOIS
 Pour les exercices 2021, 2022 et 2023 (en milliers)



Les volumes quotidiens de passagers à YYC ont augmenté de 40,4 % au premier semestre de 2023, passant à un volume moyen de 46 900 passagers par jour, comparativement à un volume moyen de 33 400 passagers par jour pour la période correspondante de 2022. Le trafic passagers au premier trimestre de 2023 a été touché par les restrictions de voyage à l'échelle internationale toujours en vigueur en raison de la propagation du variant Omicron, apparu à la fin de 2021. Ces restrictions ont cependant été levées avant la fin du premier trimestre de 2022.

RAPPORT DE GESTION

L'Administration surveille deux principaux types de passagers : les passagers d'embarquements locaux et les passagers d'embarquements de correspondance. Les passagers d'embarquements locaux sont des passagers qui commencent un déplacement à YYC, tandis que les passagers d'embarquements de correspondance changent d'appareil à YYC pour se rendre à leur destination finale, ce qui est caractéristique d'un aéroport pivot.

Au cours du deuxième trimestre de 2023, le nombre de passagers d'embarquements locaux a augmenté de 23,7 % pour atteindre 1,4 million et le nombre de passagers d'embarquements de correspondance a progressé de 23,0 % par rapport à la période correspondante de 2022 pour s'établir à 0,9 million. La répartition en pourcentage entre les embarquements locaux et les embarquements de correspondance était respectivement de 62,7 % et de 37,3 %, contre 62,6 % et 37,4 % pour la période correspondante de 2022. YYC a connu une augmentation de son trafic de correspondance en tant que plateforme de correspondance aéroportuaire mondiale pour les activités de WestJet, cependant cette hausse a été contrebalancée par les modèles point-à-point de nouvelles compagnies aériennes, comme Lynx et Porter, qui ont entraîné un écart soutenu dans la répartition entre le trafic passagers à l'embarquement local et de correspondance.

Au cours du premier semestre de 2023, le nombre de passagers d'embarquements locaux a augmenté de 43,4 % pour atteindre 2,7 millions et le nombre de passagers d'embarquements de correspondance a progressé de 33,7 % par rapport à la période correspondante de 2022 pour s'établir à 1,5 million. La répartition en pourcentage entre les embarquements locaux et les embarquements de correspondance était respectivement de 63,3 % et de 36,7 %, contre 61,7 % et 38,3 % pour la période correspondante de 2022.

Trafic aérien

Le trafic aérien se mesure par le nombre d'atterrissages d'avions. Chaque avion a un poids maximal au décollage (« PMD »), précisé par les fabricants des appareils, et un nombre total de sièges. Le PMD et le nombre de sièges entrent dans le calcul de la majorité des frais des transporteurs aériens affichés pour chaque atterrissage d'avion et des produits des activités ordinaires provenant des droits 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 suivant résume les atterrissages d'avions, le PMD, le nombre de sièges, le nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers et le coefficient d'occupation pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin 2023 et 2022 :

TRAFIC AÉRIEN	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022
<i>(en milliers)</i>			Variation en %			Variation en %
Atterrissages d'avions	25,4	23,3	9,0	46,7	40,6	15,0
Atterrissages d'avions de passagers	19,6	17,6	11,4	35,9	29,9	20,1
Sièges passagers atterris	2 762,7	2 284,9	20,9	5 008,5	3 885,2	28,9
<i>(en millions)</i>						
PMD total (en kg)	1 624,2	1 384,3	17,3	2 981,1	2 431,4	22,6
PMD passager (en kg)	1 399,6	1 154,8	21,2	2 548,7	1 964,5	29,7
Nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers	141,0	129,8	8,6	139,5	130,1	7,2
Coefficient d'occupation	82,6 %	81,0 %	1,6 pts	83,7 %	77,2 %	6,5 pts

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023, les atterrissages d'avions de passagers ont augmenté respectivement de 11,4 % et de 20,1 % par rapport aux périodes correspondantes de 2022, en raison de la forte demande à la suite de l'assouplissement des restrictions liées à la pandémie de COVID-19 à la fin du premier trimestre de 2022 et la forte croissance enregistrée par WestJet avec l'ajout de nouvelles destinations internationales, comme Barcelone, Édimbourg et Tokyo-Narita, et de destinations transfrontalières, comme Détroit et Washington en mai et en juin 2023, respectivement. WestJet a également recommencé à offrir des liaisons vers Chicago et Austin en mai 2023. Le nombre total d'atterrissages d'avions, qui comprend les mouvements d'avions de passagers et d'avions autres que des avions de passagers, a augmenté respectivement de 9,0 % et de 15,0 % pour le trimestre

RAPPORT DE GESTION

et le semestre clos le 30 juin 2023, par rapport aux périodes correspondantes de 2022. Avec la reprise des activités d'Eurowing et le début des activités de Porter, vers la fin de 2022, 15 compagnies aériennes exerçaient leurs activités à YYC au premier semestre de 2023, comparativement à 13 en 2022.

Au cours du deuxième trimestre de 2023, le PMD total s'est établi à 1 624,2 millions de kilogrammes, en hausse de 17,3 % par rapport à la période correspondante de 2022. Cette variation s'explique principalement par l'augmentation de 21,2 % du PMD passagers attribuable à l'accroissement du nombre d'atterrissages et par l'utilisation de plus gros appareils, notamment de Boeing 787 Dreamliner par Westjet pour les nouvelles liaisons internationales. Pour le premier semestre de 2023, le PMD total s'est établi à 2 981,1 millions de kilogrammes, en hausse de 22,6 % par rapport à la période correspondante de 2022.

Le nombre de sièges passagers atterris a augmenté de 0,5 million, ou 20,9 %, au deuxième trimestre de 2023 pour s'établir à 2,8 millions, comparativement à 2,3 millions pour la période correspondante de 2022. Le nombre moyen de sièges par mouvement d'avions de passagers s'élevait à 141,0 au deuxième trimestre de 2023, ce qui représente une augmentation de 11,2 sièges, ou 8,6 %, comparativement à 129,8 sièges par mouvement d'avions de passagers pour la période correspondante de 2022 en raison de l'utilisation de plus gros appareils. Le coefficient d'occupation affiche une hausse de 1,6 point de pourcentage, passant de 81,0 % au deuxième trimestre de 2022 à 82,6 % au deuxième trimestre de 2023, le plus élevé depuis 2019.

Le nombre de sièges passagers atterris a augmenté de 1,1 million, ou 28,9 %, au premier semestre de 2023 pour s'établir à 5,0 millions, comparativement à 3,9 millions pour la période correspondante de 2022. Le nombre moyen de sièges par mouvement d'avions de passagers s'élevait à 139,5, ce qui représente une augmentation de 7,2 %, comparativement à 130,1 sièges par mouvement d'avions de passagers pour la période correspondante de 2022. Le coefficient d'occupation affiche une hausse de 6,5 points de pourcentage, passant de 77,2 % au premier semestre de 2022 à 83,7 % au premier semestre de 2023; il s'agit du coefficient d'occupation le plus élevé depuis 2019.

Au deuxième trimestre de 2023, les atterrissages de fret ont diminué de 11,3 % pour atteindre 1 231, contre 1 388 pour la période correspondante de 2022, tandis que le PMD de fret a diminué de 10,3 % au cours de la même période. Pour le premier semestre de 2023, les atterrissages de fret ont diminué de 14,7 % pour atteindre 2 404, contre 2 819 pour le premier semestre de 2022, la levée des restrictions liées à la COVID-19 ayant entraîné une réduction du besoin d'expédition de fret pour l'équipement de protection individuelle et une réduction du magasinage en ligne à la faveur des achats en personne. En outre, à mesure que les mouvements d'avions de passagers augmentent, davantage de fret ventral est transporté sur des vols commerciaux de passagers, plutôt qu'à l'aide d'avions-cargos.

RAPPORT DE GESTION

PERFORMANCE FINANCIÈRE

Résultats d'exploitation nets

Le tableau qui suit présente le sommaire des résultats d'exploitation nets de l'Administration pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin 2023 et 2022 :

RÉSULTATS D'EXPLOITATION NETS (en millions de dollars)	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022
			Variation en \$			Variation en \$
Perte nette	(5,1)	(13,9)	8,8	(25,4)	(54,1)	28,7
(Perte) profit au titre des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(1,2)	—	(1,2)	3,5	—	3,5
Perte d'exploitation	(3,9)	(13,9)	10,0	(28,9)	(54,1)	25,2
Plus : Charges d'intérêts et coûts de financement	28,5	28,7	(0,2)	57,0	57,2	(0,2)
Dotation aux amortissements	34,2	34,1	0,1	68,3	68,1	0,2
BAIIA	58,8	48,9	9,9	96,4	71,2	25,2
Marge du BAIIA (en %)	48,5 %	47,8 %	0,7 pts	43,0 %	40,6 %	2,4 pts

Au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2023, l'Administration a subi des pertes d'exploitation nettes respectives de 3,9 M\$ et de 28,9 M\$, contre des pertes d'exploitation de 13,9 M\$ et de 54,1 M\$ pour les périodes correspondantes de 2022. L'amélioration des résultats en 2023 s'explique principalement par la hausse des produits des activités ordinaires découlant de l'augmentation du trafic passagers et du trafic aérien en 2023. Cette hausse des produits a été en partie contrebalancée par la hausse des charges découlant de l'accroissement des coûts d'exploitation pour répondre à l'augmentation du trafic passagers, par la hausse des loyers au titre du bail du Canada du fait de l'augmentation des produits tirés des aéroports et par la hausse des salaires et avantages du personnel en raison de l'accroissement de l'effectif nécessaire pour répondre aux exigences opérationnelles découlant de l'augmentation du trafic passagers et du trafic aérien.

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023, le BAIIA était respectivement de 58,8 M\$ et de 96,4 M\$, en hausse de 9,9 M\$ et de 25,2 M\$ par rapport aux périodes correspondantes de 2022. Pour ces mêmes périodes, la marge du BAIIA était respectivement de 48,5 % et de 43,0 %, soit une hausse de 0,7 et de 2,4 points de pourcentage par rapport aux périodes correspondantes de 2022. L'augmentation du BAIIA et de la marge du BAIIA est attribuable à l'accroissement des produits des activités ordinaires découlant de l'augmentation de l'activité des vols et du trafic passagers enregistrée à mesure que se poursuit la reprise suivant la pandémie de COVID-19.

Produits des activités ordinaires

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

Les droits d'atterrissage sont établis en fonction du PMD d'un avion à l'arrivée, tandis que les frais généraux liés aux aéroports sont fonction du nombre de sièges que compte un avion à l'arrivée et du secteur de trafic aérien de cet avion. Les autres frais aéronautiques sont fonction de l'usage qui est fait des aires de trafic, des portes d'embarquement et des passerelles, ainsi que des frais par passager embarqué. Les FAA sont calculés par passager embarqué au départ.

Les produits autres qu'aéronautiques proviennent d'activités commerciales autres qu'aéronautiques, telles que les concessions, l'immobilier, le stationnement, le transport terrestre, et d'autres sources de produits. Une part importante des produits autres qu'aéronautiques est directement liée au trafic passagers.

RAPPORT DE GESTION

Le tableau qui suit présente le sommaire des produits des activités ordinaires de l'Administration pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin 2023 et 2022 :

PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES <i>(en millions de dollars)</i>	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022
			Variation en \$			Variation en \$
Frais d'améliorations aéroportuaires	50,2	40,4	9,8	93,4	64,4	29,0
Concessions	20,4	14,2	6,2	36,1	22,6	13,5
Parc de stationnement	13,0	10,1	2,9	24,2	16,1	8,1
Location de terrains	6,0	5,9	0,1	11,8	11,7	0,1
Location d'aérogares	2,7	2,3	0,4	5,1	4,6	0,5
Produits d'intérêts	2,4	0,1	2,3	4,4	0,3	4,1
Autres produits des activités ordinaires	0,4	—	0,4	0,9	2,3	(1,4)
Produits autres qu'aéronautiques	44,9	32,6	12,3	82,5	57,6	24,9
Frais généraux liés aux aérogares	11,7	13,8	(2,1)	21,7	24,6	(2,9)
Droits d'atterrissage	9,5	10,6	(1,1)	17,7	19,3	(1,6)
Autres frais aéronautiques	4,9	5,0	(0,1)	8,7	9,3	(0,6)
Produits aéronautiques	26,1	29,4	(3,3)	48,1	53,2	(5,1)
Total des produits des activités ordinaires	121,2	102,4	18,8	224,0	175,2	48,8
			Variation en %			Variation en %
Produits autres qu'aéronautiques						
par embarquement	19,67 \$	17,62 \$	11,6	19,68 \$	19,19 \$	2,6
Produits aéronautiques par siège passager atterri	9,45 \$	12,87 \$	(26,6)	9,60 \$	13,69 \$	(29,9)

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023, les produits tirés des FAA se sont établis respectivement à 50,2 M\$ et à 93,4 M\$, en hausse de 9,8 M\$ et de 29,0 M\$, ou 24,3 % et 45,0 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2022. Cette progression des produits tirés des FAA au cours de ces périodes découle de l'augmentation du trafic passagers des embarquements locaux.

Au deuxième trimestre de 2023, le total des produits autres qu'aéronautiques a augmenté de 12,3 M\$, ou 37,7 %, tandis que les produits autres qu'aéronautiques pour le premier semestre de 2023 ont augmenté de 24,9 M\$, ou 43,2 %, par rapport à 2022. Ces hausses résultent en grande partie de l'augmentation du trafic passagers et des initiatives commerciales ciblées, lesquels génèrent la plupart des produits autres qu'aéronautiques.

Les produits tirés des concessions comprennent les produits tirés des loyers générés par les concessionnaires et les hôtels dans les aérogares, les fournisseurs de services de transport terrestre et les fournisseurs de voitures de location, et de la publicité. Le principal moteur de ces sources de produits des activités ordinaires est le trafic passagers. Ainsi, le trafic passagers montrant des signes d'une amélioration importante, les effets positifs sont visibles dans les produits tirés des concessions. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023, les produits tirés des concessions se sont élevés respectivement à 20,4 M\$ et à 36,1 M\$, soit une augmentation de 6,2 M\$ et de 13,5 M\$, ou 43,7 % et 59,7 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2022. En juin 2023, Lyft a commencé ses activités à YYC, offrant aux clients une nouvelle option de transport terrestre.

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023, les produits tirés du parc de stationnement se sont établis respectivement à 13,0 M\$ et à 24,2 M\$, ce qui représente une augmentation respective de 2,9 M\$ et de 8,1 M\$, ou 28,7 % et 50,3 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2022. Ces hausses sont attribuables principalement au stationnement public, en raison de l'augmentation du trafic passagers, à la hausse de tarifs du parc de stationnement le 1^{er} janvier et à la popularité encore croissante du système de réservation en ligne de YYC, qui a entraîné une croissance accrue des produits des activités ordinaires du fait de la hausse des activités de réservation.

RAPPORT DE GESTION

YYC a mis en place des programmes de remise en état et d'entretien du parc de stationnement au deuxième trimestre; ceux-ci se poursuivront tout au long de l'été, ce qui limite le nombre de places disponibles.

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 des terrains de YYC. La plupart des contrats de location de terrains ont tendance à être de longue durée et sont habituellement assortis d'un taux fixe pour le nombre d'acres loués, certains comportant des clauses d'indexation; par conséquent, cette source de produits ne fluctue pas en fonction du trafic passagers. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023, les produits tirés de la location de terrains se sont chiffrés respectivement à 6,0 M\$ et à 11,8 M\$, ce qui représente une augmentation respective de 0,1 M\$ et de 0,1 M\$, ou 1,7 % et 0,9 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2022. L'augmentation découle des hausses de loyer annuelles, de l'ajout par l'Administration d'un casino à la fin de 2022, et d'un certain nombre de modifications apportées aux baux de locataires existants qui avaient besoin d'espace supplémentaire, facteurs contrebalancés en partie par la résiliation de baux de certains locataires.

Les produits tirés de la location d'aérogares proviennent de la location d'espaces physiques à l'intérieur des aérogares à des entreprises qui veulent exercer leurs activités dans une aérogare. Ces contrats de location sont habituellement assortis d'un loyer par pied carré et couvrent des éléments comme les comptoirs de service à la clientèle et les locaux pour bureaux. Par conséquent, le trafic passagers n'a pas d'incidence directe sur cette source de produits. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023, les produits tirés de la location d'aérogares se sont établis respectivement à 2,7 M\$ et à 5,1 M\$, ce qui représente une augmentation respective de 0,4 M\$ et de 0,5 M\$, ou 17,4 % et 10,9 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2022. Cette augmentation est attribuable aux locataires actuels et nouveaux qui ont loué des espaces d'aérogares supplémentaires, ainsi qu'aux hausses de loyer annuelles entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

Les autres produits se composent des produits des activités ordinaires tirés d'activités tels que les frais de recouvrement des loyers du gouvernement fédéral, les frais de services de construction, les produits d'assurance et les frais de laissez-passer pour les bureaux. Les autres produits ont augmenté de 0,4 M\$ au cours du deuxième trimestre de 2023; ils ont cependant reculé de 1,4 M\$ pour s'établir à 0,9 M\$ pour le premier semestre de 2023, essentiellement en raison des produits d'assurance de 1,5 M\$ reçus pour la période correspondante de 2022.

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023, le total des produits aéronautiques s'est établi respectivement à 26,1 M\$ et à 48,1 M\$, ce qui représente une diminution respective de 3,3 M\$ et de 5,1 M\$, ou 11,2 % et 9,6 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2022. Malgré une hausse du nombre d'atterrissages, du nombre de sièges et du PMD par rapport aux périodes correspondantes, les produits aéronautiques ont dans l'ensemble reculé du fait des accords commerciaux à long terme que l'Administration a conclus avec des partenaires aériens, prévoyant des réductions sur les frais aéronautiques si certains seuils de croissance sont atteints. Pour le deuxième trimestre de 2023, l'attribution de ces réductions a donné lieu à une diminution de 2,1 M\$, ou 15,2 %, des frais généraux liés aux aérogares, à une baisse de 1,1 M\$, ou 10,4 %, des droits d'atterrissage et à un recul de 0,1 M\$, ou 2,0 %, des autres frais aéronautiques. Pareillement, pour le semestre clos le 30 juin 2023, l'attribution des réductions a entraîné une diminution de 2,9 M\$, ou 11,8 %, des frais généraux liés aux aérogares, une baisse de 1,6 M\$, ou 8,3 %, des droits d'atterrissage et un recul de 0,6 M\$, ou 6,5 %, des autres frais aéronautiques.

Charges

Les charges comprennent les frais liés à l'exploitation et à l'entretien de l'aéroport, les charges d'intérêts et coûts de financement ainsi que l'amortissement des immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles.

RAPPORT DE GESTION

Le tableau qui suit résume les charges de l'Administration pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin 2023 et 2022 :

CHARGES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022
			Variation en \$			Variation en \$
Biens et services	33,2	27,5	(5,7)	67,6	54,9	(12,7)
Salaires et avantages du personnel	10,3	9,2	(1,1)	23,9	19,5	(4,4)
Impôts fonciers	5,0	4,2	(0,8)	9,9	8,5	(1,4)
Charges d'exploitation directes	48,5	40,9	(7,6)	101,4	82,9	(18,5)
Bail avec le Canada	12,1	10,1	(2,0)	22,5	17,2	(5,3)
Frais de manutention liés aux frais d'améliorations aéroportuaires	1,8	2,5	0,7	3,7	3,9	0,2
Total des charges d'exploitation	62,4	53,5	(8,9)	127,6	104,0	(23,6)
Dotation aux amortissements	34,2	34,1	(0,1)	68,3	68,1	(0,2)
Charges d'intérêts et coûts de financement	28,5	28,7	0,2	57,0	57,2	0,2
Perte (profit) de réévaluation des avantages liés aux prestations de retraite	1,2	—	(1,2)	(3,5)	—	3,5
Total des charges	126,3	116,3	(10,0)	249,4	229,3	(20,1)
			Variation en %			Variation en %
Charges d'exploitation directes par passager embarqué et débarqué	10,36 \$	10,90 \$	5,0	11,94 \$	13,69 \$	12,8

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023, les charges liées aux biens et services ont augmenté respectivement de 5,7 M\$ et de 12,7 M\$, ou 20,7 % et 23,1 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2022. Au début de 2022, les services aux termes de certains contrats d'exploitation importants étaient toujours offerts à des niveaux réduits et le financement reçu en lien avec les restrictions de voyage en vigueur pendant la pandémie continuait de compenser une partie des coûts. Tous les services contractuels sont désormais revenus aux niveaux d'avant la pandémie, d'où une hausse des coûts. Par ailleurs, les pressions inflationnistes ont occasionné d'importantes augmentations de coûts pour la plupart des contrats d'exploitation. Des initiatives dans plusieurs domaines, notamment la modernisation de la technologie, la mise à niveau des logiciels et l'amélioration des processus, ont également contribué à une partie de la hausse des coûts sur 12 mois. Les coûts des services publics se sont accrus à la suite de l'augmentation de la taxe sur le carbone et de la hausse rapide des frais de distribution, ceux-ci étant en grande partie fondés sur les taux du marché. Le reste de la hausse est attribuable à plusieurs facteurs liés à l'accroissement du trafic passagers à l'aéroport, y compris l'augmentation des coûts d'entretien, des fournitures utilisées et des frais de cartes de crédit.

La charge au titre des salaires et avantages a augmenté respectivement de 1,1 M\$ et de 4,4 M\$, ou 12,0 % et 22,6 %, pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023 comparativement aux périodes correspondantes de 2022, principalement en raison des charges salariales attribuables à l'augmentation des niveaux de dotation en personnel nécessaires pour répondre à la hausse du trafic passagers.

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023, les charges locatives au titre du bail avec le Canada de YYC ont augmenté respectivement de 2,0 M\$ et de 5,3 M\$, ou 19,8 % et 30,8 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2022 en raison de la hausse des produits des activités ordinaires de YYC. Les charges locatives au titre du bail avec le Canada en 2023 et en 2022 ont été comptabilisées en fonction du taux de location contractuel multiplié par les produits admissibles réels pour toute la période.

Les frais de gestion liés aux améliorations aéroportuaires (les « frais de gestion des FAA ») sont en corrélation avec le total des produits tirés des FAA et sont calculés en pourcentage des FAA bruts perçus par les compagnies aériennes pour le compte de l'Administration et versés aux compagnies aériennes. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023, les frais de gestion des FAA se sont établis respectivement à 1,8 M\$ et à 3,7 M\$, ce qui représente une baisse respective de 0,7 M\$ et de 0,2 M\$, ou 28,0 % et 5,1 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2022.

RAPPORT DE GESTION

Cette baisse s'explique par l'atteinte du seuil minimal requis de trafic passager à YYC pour une réduction des frais de gestion, facteur en partie compensé par une hausse des produits tirés des FAA.

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023, les charges d'intérêts et coûts de financement se sont établis respectivement à 28,5 M\$ et à 57,0 M\$, ce qui représente une baisse respective de 0,2 M\$ et de 0,2 M\$, ou 0,7 % et 0,3 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2022. Ce recul est conforme au calendrier de paiement d'intérêts de l'Administration, car l'encours de la dette à long terme n'a pas augmenté.

La réévaluation des avantages liés aux prestations de retraite a donné lieu respectivement à une perte de 1,2 M\$ et à un profit de 3,5 M\$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023, principalement en raison du rendement positif des actifs des régimes, contrebalancé en partie par les pertes actuarielles au cours de la période.

Sommaire des résultats trimestriels

Le tableau suivant présente les principales données financières trimestrielles consolidées non auditées pour la période allant du trimestre clos le 30 septembre 2021 au trimestre clos le 30 juin 2023 :

(en millions de dollars)	Trimestres clos							
	2023		2022				2021	
	T2	T1	T4	T3	T2	T1	T4	T3
Produits des activités ordinaires	121,2	102,8	111,2	129,5	102,4	72,8	74,5	72,9
Charges d'exploitation	(62,4)	(65,2)	(60,1)	(59,1)	(53,5)	(50,5)	(48,1)	(38,2)
BAIIA	58,8	37,6	51,1	70,4	48,9	22,3	26,4	34,7
Dotation aux amortissements	(34,2)	(34,1)	(34,2)	(34,1)	(34,1)	(34,0)	(34,1)	(34,0)
Charges d'intérêts et coûts de financement	(28,5)	(28,5)	(27,2)	(29,0)	(28,7)	(28,5)	(172,4)	(25,9)
Profit (perte) au titre des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(1,2)	4,7	(22,3)	—	—	—	9,6	—
(Perte) profit net	(5,1)	(20,3)	(32,6)	7,3	(13,9)	(40,2)	(170,5)	(25,2)

Le 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.

Les résultats trimestriels de l'Administration varient en fonction du trafic passagers et de l'activité de vol, lesquels ont tendance à être de nature cyclique et varient selon la demande de déplacements, qui est généralement plus élevée au troisième trimestre, la période des vacances et d'autres facteurs saisonniers. Le BAIIA trimestriel montre clairement l'incidence de la reprise constatée depuis le troisième trimestre de 2021.

PROJETS D'INVESTISSEMENT

L'Administration met l'accent sur des programmes et projets d'investissement permettant d'améliorer le traitement et le débit des passagers, des bagages et des appareils, de respecter les exigences réglementaires et de rehausser le service à la clientèle.

Le tableau suivant présente l'information sur les dépenses d'investissement réelles pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin 2023 et 2022.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT (en millions de dollars)	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022
	Variation en \$			Variation en \$		
Projets d'amélioration	6,6	3,3	3,3	10,5	4,9	5,6
Investissement de restauration	6,7	6,1	0,6	8,4	6,6	1,8
Projets générateurs de revenus	0,5	0,5	—	0,7	0,6	0,1
Dépenses d'investissement	13,8	9,9	3,9	19,6	12,1	7,5
Évaluation de la superficie	—	—	—	4,5	—	4,5
Contrats de location-acquisition	—	—	—	1,4	—	1,4
Total de l'investissement	13,8	9,9	3,9	25,5	12,1	13,4

RAPPORT DE GESTION

Les dépenses d'investissement au deuxième trimestre de 2023 se sont élevées à 13,8 M\$, en hausse de 3,9 M\$ par rapport à la période correspondante de 2022, surtout en raison des travaux d'investissement liés aux initiatives en matière d'infrastructures des TI et de système de distribution électrique. Pour 2023, les dépenses d'investissement prévues s'établissent à 68,5 M\$.

Les plus importants projets d'investissement en cours de l'Administration ainsi que leur avancement à ce jour et les dépenses d'investissement engagées par l'Administration (en millions) se détaillent comme suit :

Projet	Description	Dépenses engagées au cours de l'exercice (en millions de dollars)	Dépenses engagées à ce jour (en millions de dollars)	Dépenses totales approximatives prévues (en millions de dollars)	Achèvement prévu
Reconstruction de la piste ouest*	Retrait et remplacement complet en vue de la modernisation des éléments de la piste ouest	3,7 \$	14,4 \$	200,0 \$	2025
Remise en état du système de gicleurs	Modernisation du système de gicleurs du bâtiment de l'aérogare du trafic intérieur	0,7 \$	6,3 \$	50,0 \$	2034
Remise en état du parc de stationnement	Mise à niveau de l'infrastructure vieillissante du parc de stationnement P1	0,5 \$	4,1 \$	30,0 \$	2030
Mises à niveau du transformateur du hall B	Mise à niveau du système de distribution électrique du hall B	1,8 \$	2,5 \$	7,8 \$	2024

* L'Administration a obtenu une subvention de 57,5 M\$ dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (« PIEA ») pour le projet de reconstruction de la piste ouest. À ce jour, l'Administration a reçu 5,9 M\$ et des demandes d'indemnisation totalisant 3,2 M\$ ont été soumises.

** Le Programme de restauration de la chaussée côté piste fait l'objet d'efforts annuels continus au coût prévu actuel de 10,0 M\$ par année.

ACTIF ET PASSIF

Au 30 juin 2023 et au 31 décembre 2022, le total de l'actif, du passif et du déficit net consolidés s'établissait comme suit :

Actif net (en millions de dollars)	30 juin 2023	31 décembre 2022	2023/2022
			Variation en \$
Total de l'actif	3 140,8	3 186,3	(45,5)
Total du passif	3 398,4	3 418,5	20,1
Déficit net	(257,6)	(232,2)	(25,4)

Au 30 juin 2023, le total de l'actif de l'Administration avait diminué de 45,5 M\$ par rapport au 31 décembre 2022, principalement en raison d'une baisse de 42,8 M\$ des immobilisations corporelles et incorporelles découlant de la compression du programme d'investissement n'ayant pas entièrement couvert la dotation aux amortissements pour la période et d'une diminution de 6,1 M\$ de la trésorerie, qui ont été en partie compensées par une augmentation de 4,7 M\$ de l'actif au titre des régimes de retraite de l'Administration. Le total du passif de l'Administration a diminué de 20,1 M\$, principalement en raison d'une baisse de 21,8 M\$ des dettes d'exploitation et charges à payer et d'une diminution de 3,3 M\$ de la dette à long terme, facteurs en partie contrebalancés par une augmentation de 3,2 M\$ des autres passifs à long terme.

L'Administration avait enregistré un déficit net de 257,6 M\$ au 30 juin 2023, essentiellement en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19 depuis 2020 et de la pénalité de 146,0 M\$ payée sur le remboursement anticipé de la dette à long terme à la suite de la restructuration de la dette le 7 octobre 2021. Le déficit net a augmenté de 25,4 M\$ par rapport au 31 décembre 2022, en raison de la perte d'exploitation générée pour la période.

RAPPORT DE GESTION

TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Le tableau qui suit fournit de l'information sur les flux de trésorerie pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023 :

FLUX DE TRÉSORERIE (en millions de dollars)	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022
			Variation en \$			Variation en \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(7,3)	5,5	(12,8)	30,9	31,2	(0,3)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(14,5)	(8,6)	(5,9)	(33,0)	(10,8)	(22,2)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(3,9)	(3,8)	(0,1)	(4,0)	(3,9)	(0,1)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(25,7)	(6,9)	(18,8)	(6,1)	16,5	(22,6)

Les flux de trésorerie nets ont diminué de 25,7 M\$ au cours du trimestre clos le 30 juin 2023, un recul de 18,8 M\$ par rapport à la période correspondante de 2022, en raison de la hausse des sorties de trésorerie liées aux activités d'exploitation et des sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement. Les flux de trésorerie nets ont diminué de 6,1 M\$ au cours du semestre clos le 30 juin 2023, un recul de 22,6 M\$ par rapport à la période correspondante de 2022, en raison de la hausse des sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement et de la baisse des entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation au cours de la période.

Le tableau qui suit fournit de l'information sur les flux de trésorerie disponibles de l'Administration pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023 :

FLUX DE TRÉSORERIE (en millions de dollars)	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022
			Variation en \$			Variation en \$
Résultat net	(5,1)	(13,9)	8,8	(25,4)	(54,1)	28,7
Plus : Dotation aux amortissements	34,2	34,1	0,1	68,3	68,1	0,2
Charges d'intérêts et coûts de financement	28,5	28,7	(0,2)	57,0	57,2	(0,2)
Perte (profit) de réévaluation des avantages liés aux prestations de retraite	1,2	—	1,2	(3,5)	—	(3,5)
BAIIA	58,8	48,9	9,9	96,4	71,2	25,2
Moins : Charges d'intérêts et coûts de financement, déduction faite des pénalités pour remboursement anticipé et reports de paiement	(28,5)	(28,7)	0,2	(57,0)	(57,2)	0,2
Flux de trésorerie disponibles	30,3	20,2	10,1	39,4	14,0	25,4
			Variation en %			Variation en %
Flux de trésorerie disponibles par passager embarqué et débarqué	6,47 \$	5,39 \$	20,0	4,64 \$	2,31 \$	100,9

Les flux de trésorerie disponibles sont la mesure du résultat net généré par les activités d'exploitation de l'Administration, moins les coûts du service de la dette, compte non tenu des variations du fonds de roulement, pour 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. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour de plus amples détails.

RAPPORT DE GESTION

Le tableau qui suit présente de l'information sur la dette de l'Administration au 30 juin 2023 et au 31 décembre 2022 :

DETTE À LONG TERME (en millions de dollars)	Au 30 juin 2023	Au 31 décembre 2022	2023/2022
			Variation en \$
Dette à long terme, y compris la partie courante	3 266,5	3 269,8	3,3
Trésorerie	167,5	173,6	(6,1)
Dettes nettes	3 099,0	3 096,2	(2,8)
			Variation en %
Principaux indicateurs de crédit			
Ratio de couverture du service de la dette	1,92	1,65	
Ratio de couverture du service de la dette brut	5,64	5,01	
Dette brute / nombre de passagers embarqués (en dollars)	389,46 \$	454,32 \$	14,3
Dettes nettes / nombre de passagers embarqués (en dollars)	369,49 \$	430,20 \$	14,1

Les principaux indicateurs de crédit présentés dans le tableau ci-dessus ont été calculés en fonction des résultats d'exploitation pour la période de 12 mois close le 30 juin 2023 afin de fournir un indicateur annuel.

Au 30 juin 2023, la dette à long terme était stable à 3,3 G\$, tandis que la dette nette a augmenté de 2,8 M\$ pour s'établir à 3,1 G\$ du fait essentiellement de la diminution de la trésorerie. La dette nette est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour de plus amples détails.

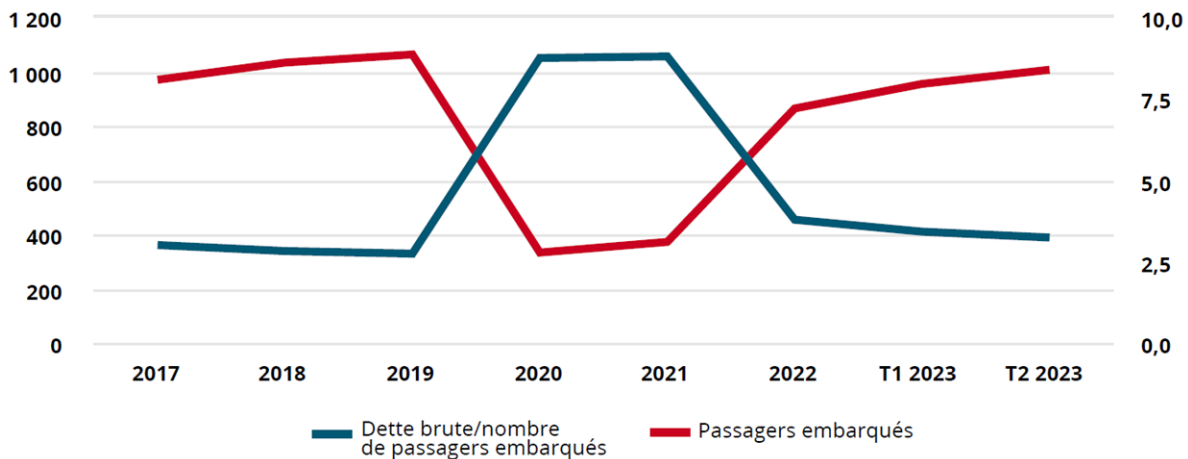
L'acte de fiducie cadre renferme certaines clauses financières restrictives qui doivent être calculées annuellement à la date de clôture de l'exercice. D'après un calcul effectué avec les données des douze derniers mois, l'Administration dépasse le seuil requis par les clauses restrictives aux termes de l'acte de fiducie cadre au 30 juin 2023.

DETTE PAR PASSAGER EMBARQUÉ

(en dollars)

PASSAGERS EMBARQUÉS

(en millions)



La dette brute par passager embarqué est un indicateur financier clé du secteur des aéroports. Au 30 juin 2023, la dette brute et la dette nette par passager embarqué ont diminué pour s'établir respectivement à 389,46 \$ et à 369,49 \$ en raison, dans les deux cas, de la hausse du trafic passagers enregistrée au deuxième trimestre de 2023. La dette par passager embarqué de l'Administration suivait une trajectoire à la baisse au cours des dernières années; toutefois, elle s'est accrue considérablement en 2020 en raison de l'augmentation de la dette et de la diminution du volume de passagers en raison de la pandémie de COVID-19. Alors que l'augmentation du trafic passagers se poursuit avec la reprise, la dette par passager embarqué tend maintenant à reculer vers des niveaux historiques, comme l'illustre le graphique ci-dessus. La dette nette par passager embarqué est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour de plus amples détails.

RAPPORT DE GESTION

Le tableau qui suit présente de l'information sur la dette de l'Administration au 30 juin 2023 et au 31 décembre 2022 :

LIQUIDITÉS ET FACILITÉS DE CRÉDIT (en millions de dollars)	30 juin 2023	31 décembre 2022	2023/2022
			Variation en \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	167,5	173,6	(6,1)
Facilités de crédit :			
Facilité de crédit d'exploitation disponible	332,5	332,5	—
Moins : Lettres émises	(59,7)	(49,3)	(10,4)
Facilité de crédit d'exploitation	272,8	283,2	(10,4)
Total des liquidités, montant net (compte tenu de la trésorerie et des équivalents de trésorerie)	440,3	456,8	(16,5)
Facilité de lettres de crédit disponible	70,0	70,0	—
Moins : Lettres émises	(58,5)	(60,0)	1,5
Facilité de lettres de crédit	11,5	10,0	1,5

Au 30 juin 2023, le total du montant net des liquidités de l'Administration s'élevait à 440,3 M\$, en baisse de 16,5 M\$, ou 3,6 %, par rapport au 31 décembre 2022. La diminution de 2023 est attribuable à l'émission de lettres de crédit supplémentaires de 10,4 M\$ au cours de la période, ainsi qu'à une diminution de 6,1 M\$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie disponibles. La diminution de la trésorerie et des équivalents de trésorerie disponibles découle essentiellement des sorties de trésorerie de 33,0 M\$ liées aux activités d'investissement et des sorties de trésorerie de 4,0 M\$ liées aux activités de financement, compensées en partie par les entrées de trésorerie de 30,9 M\$ liée aux activités d'exploitation au cours de la période.

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, y compris sa rentabilité d'exploitation, ses flux de trésorerie et son programme d'investissement.

BAIIA et marge du BAIIA

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

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.

Dette brute

La dette brute correspond à la dette à long terme, y compris la partie courante, inscrite à l'état de la situation financière de l'Administration.

RAPPORT DE GESTION

Dettes brute par passager embarqué

La dette brute par passager embarqué s'entend de la dette brute par rapport au total des passagers embarqués. La dette brute par passager embarqué est couramment utilisée par les aéroports et d'autres utilisateurs pour évaluer un fardeau de la dette 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 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 autres qu'aéronautiques par embarquement

Les produits autres qu'aéronautiques par embarquement correspondent au total des produits autres qu'aéronautiques, y compris les concessions, la location de terrains, le parc de 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 utilisent couramment les produits autres qu'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, y compris les frais généraux liés aux aérogares, les droits d'atterrissage et les autres frais aéronautiques, divisés par le nombre de sièges pour passagers débarqués. Les aéroports utilisent couramment les produits aéronautiques par siège pour 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 directes d'exploitation par passager embarqué et débarqué s'entendent des charges d'exploitation directes, qui comprennent les salaires et avantages du personnel, les biens et services et les impôts fonciers, divisées par le nombre total de passagers embarqués et débarqués. 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.

RAPPORT DE GESTION

Sièges passagers atterris :

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

PMD :

Le PMD est une abréviation utilisée dans le domaine de l'aviation pour décrire le poids maximal au décollage d'un aéronef.

MISE EN GARDE CONCERNANT L'INFORMATION PROSPECTIVE

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs ou de l'information prospective au sujet de l'Administration. Cette information prospective repose sur la formulation de divers jugements, attentes, estimations, projections et 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 », « avoir tendance à » et d'autres expressions du même ordre, ainsi que des verbes au futur et au conditionnel, tels que « feront », « devraient », « feraient » 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 : le trafic passagers et les mouvements de frets et d'avions intérieurs et internationaux prévus; le retour prévu aux niveaux de passagers et de vols d'avant la pandémie de COVID-19; le niveau de la demande ou d'activité future; 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 prévus, les flux de trésorerie, le fonds de roulement et les liquidités prévus; les projets d'investissement et autres programmes et aménagements à YYC, ainsi que l'incidence prévue, les calendriers, les budgets et les financements de ces projets, programmes et aménagements; les dépenses d'investissement prévues pour certains projets d'investissement; et le financement des engagements en capital en cours.

D'autres facteurs et hypothèses importants comprennent : les actions du gouvernement et des passagers; la reprise économique post-pandémique, notamment la reprise continue du trafic passagers et du trafic aérien aux niveaux d'avant la pandémie; 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; la durée et le coût prévus des contrats de location de terrains à YYC; aucun autre événement significatif, tel qu'une pandémie, 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; l'Administration pourra rembourser ou refinancer sa dette existante lorsqu'elle deviendra exigible; 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.

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 : 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 dépendance envers des tiers, y compris des compagnies aériennes, pour l'exploitation et le maintien des activités; la volatilité persistante de l'économie actuelle et future, y compris les chocs sur l'environnement macroéconomique (variations des prix du carburant, des taux d'intérêt, de l'inflation, des devises, de l'emploi et des dépenses); la possibilité de récessions au Canada,

RAPPORT DE GESTION

aux États-Unis et à l'échelle internationale; le changement des tendances dans l'offre et la demande; les urgences sanitaires; les conditions du marché financier et le risque lié à l'évaluation du crédit; la concurrence d'autres aéroports; des interruptions ou des perturbations prolongées des activités à YYC; le déclenchement de guerres, d'émeutes ou d'actions politiques, incluant le conflit entre la Russie et l'Ukraine; 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 et au contrat de location de Springbank conclu 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 toute autre raison, sauf si la loi l'exige.

ADMINISTRATION AÉROPORTUAIRE DE CALGARY ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE *(non audité)*

Au 30 juin 2023 et au 31 décembre 2022

<i>(en millions de dollars)</i>	Note	30 juin 2023	31 décembre 2022
ACTIF			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		167,5 \$	173,6 \$
Créances		33,7	35,4
Stocks		7,8	7,4
Charges payées d'avance		3,4	3,3
		212,4	219,7
Incitatifs à la location		4,1	4,4
Autres actifs à long terme et charges payées d'avance		2,9	2,7
Immobilisations corporelles	3	2 903,1	2 946,8
Immobilisations incorporelles	4	1,9	1,0
Actif au titre des régimes de retraite		16,4	11,7
		3 140,8 \$	3 186,3 \$
PASSIF ET ACTIF NET			
Passifs courants			
Dettes d'exploitation et charges à payer		36,1	57,9
Intérêts à payer sur la dette à long terme	5	26,0	26,5
Produits différés		0,5	0,5
Partie courante des autres passifs à long terme		12,7	11,2
Partie courante de la dette à long terme	5, 9	7,5	7,5
		82,8	103,6
Autres passifs à long terme		42,6	39,4
Passif au titre des prestations constituées		14,0	13,2
Dette à long terme	5, 9	3 259,0	3 262,3
		3 398,4 \$	3 418,5 \$
Déficit net		(257,6)	(232,2)
		3 140,8 \$	3 186,3 \$

Se reporter aux notes annexes.

ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DU DÉFICIT NET *(non audité)*

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023

<i>(en millions de dollars)</i>	Note	Trimestres clos les		Semestres clos les	
		2023	30 juin 2022	2023	30 juin 2022
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES					
Frais d'améliorations aéroportuaires		50,2 \$	40,4 \$	93,4 \$	64,4 \$
Produits autres qu'aéronautiques					
Concessions		20,4	14,2	36,1	22,6
Parc de stationnement		13,0	10,1	24,2	16,1
Location de terrains		6,0	5,9	11,8	11,7
Location d'aérogares		2,7	2,3	5,1	4,6
Produit d'intérêts		2,4	0,1	4,4	0,3
Autres produits des activités ordinaires		0,4	—	0,9	2,3
		44,9	32,6	82,5	57,6
Produits aéronautiques					
Frais généraux liés aux aérogares		11,7	13,8	21,7	24,6
Droits d'atterrissage		9,5	10,6	17,7	19,3
Autres frais aéronautiques		4,9	5,0	8,7	9,3
		26,1	29,4	48,1	53,2
		121,2	102,4	224,0	175,2
CHARGES					
Biens et services		33,2	27,5	67,6	54,9
Salaires et avantages du personnel		10,3	9,2	23,9	19,5
Bail avec le Canada		12,1	10,1	22,5	17,2
Impôts fonciers		5,0	4,2	9,9	8,5
Frais de manutention liés aux frais d'améliorations aéroportuaires		1,8	2,5	3,7	3,9
		62,4	53,5	127,6	104,0
Bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et la dotation à l'amortissement					
		58,8	48,9	96,4	71,2
Dotation aux amortissements	3, 4	34,2	34,1	68,3	68,1
Charges d'intérêts et coûts de financement	10	28,5	28,7	57,0	57,2
		(3,9) \$	(13,9) \$	(28,9) \$	(54,1) \$
Perte d'exploitation					
Autres produits (charges)					
(Perte) profit de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite		(1,2)	—	3,5	—
		(5,1) \$	(13,9) \$	(25,4) \$	(54,1) \$
Déficit net à l'ouverture de la période					
		(252,5) \$	(193,0) \$	(232,2) \$	(152,8) \$
Déficit net à la clôture de la période					
		(257,6) \$	(206,9) \$	(257,6) \$	(206,9) \$

Se reporter aux notes annexes.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE *(non audités)*

Pour le trimestre clos le 30 juin 2023

<i>(en millions de dollars)</i>	Note	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2023	2022	2023	2022
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION					
Perte nette		(5,1) \$	(13,9) \$	(25,4) \$	(54,1) \$
Ajustements :					
Dotation aux amortissements	3, 4	34,2	34,1	68,3	68,1
Dotation à l'amortissement des coûts de financement différés	10	0,2	0,1	0,4	0,4
Avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	8	0,8	—	(3,9)	—
		30,1	20,3	39,4	14,4
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :					
Créances		(6,8)	1,8	1,7	(3,7)
Stocks		(0,7)	(1,0)	(0,4)	(1,8)
Charges payées d'avance		0,7	0,1	(0,1)	1,9
Incitatifs à la location		0,2	(3,5)	0,3	0,2
Autres actifs à long terme et charges payées d'avance		0,1	2,0	(0,1)	1,1
Dettes d'exploitation et charges à payer		(5,5)	7,6	(14,1)	12,6
Intérêts à payer sur la dette à long terme		(28,2)	(28,3)	(0,5)	(0,5)
Produits différés		—	(0,1)	—	(0,1)
Autres passifs		2,8	6,6	4,7	7,1
		(37,4)	(14,8)	(8,5)	16,8
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		(7,3)	5,5	30,9	31,2
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT					
Remboursement de la dette à long terme	5	(3,7)	(3,6)	(3,7)	(3,6)
Remboursement des obligations locatives		(0,2)	(0,2)	(0,3)	(0,3)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(3,9)	(3,8)	(4,0)	(3,9)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT					
Investissement dans des immobilisations corporelles et incorporelles	3, 4	(13,8)	(9,9)	(25,5)	(12,1)
Variation des dettes d'exploitation et charges à payer liées aux immobilisations corporelles et incorporelles		(0,7)	1,3	(7,5)	1,3
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(14,5)	(8,6)	(33,0)	(10,8)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(25,7) \$	(6,9) \$	(6,1) \$	16,5 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période		193,2 \$	144,3 \$	173,6 \$	120,9 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période		167,5 \$	137,4 \$	167,5 \$	137,4 \$
Composition de la trésorerie et des équivalents de trésorerie :				107,5 \$	137,4 \$
Fonds en banque				60,0 \$	— \$
Placements à court terme				167,5 \$	137,4 \$

Se reporter aux notes annexes.

Notes annexes (non audité)

Au 30 juin 2023 et pour le trimestre et le semestre clos à cette date

(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 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. 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 aux notes 3 et 4. 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.

Les présents états financiers intermédiaires non audités ont été approuvés par le comité d'audit et des finances en vue de leur publication le 15 août 2023.

2 PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Base d'évaluation et de présentation

Les présents états financiers intermédiaires non audités ont été dressés conformément aux Normes comptables canadiennes pour les entreprises à capital fermé (« NCECF ») qui établissent les principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada. Ces états financiers ne contiennent pas toutes les informations requises dans les états financiers annuels et doivent être lus conjointement avec les états financiers de l'Administration pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, préparés conformément aux NCECF. Les états financiers intermédiaires ont été dressés 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.

Les présents états financiers intermédiaires non audités ont été préparés selon les mêmes conventions et méthodes comptables que celles utilisées pour la préparation des états financiers annuels audités 2022 de l'Administration.

Utilisation d'estimations et incertitude relative à la mesure

L'établissement d'états financiers intermédiaires 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 intermédiaires ainsi que sur les montants des produits des activités ordinaires, des charges et des autres produits (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 (non audité)

Au 30 juin 2023 et pour le trimestre et le semestre clos à cette date

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

3 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Au 30 juin 2023	Terrains	Terrains cédés à bail	Bâtiments et structures	Matériel informa- tique	Véhicules	Matériel et outillage	Mobilier et agence- ments	Construc- tion en cours	Total
Coût									
Solde d'ouverture	5,8 \$	29,6 \$	4 205,8 \$	40,4 \$	45,3 \$	162,2 \$	20,3 \$	42,9 \$	4 552,3 \$
Entrées	—	4,7	0,6	—	1,4	0,1	—	17,6	24,4
Transferts	—	—	19,9	1,5	—	0,4	1,4	(23,2)	—
Cessions et sorties	—	—	—	(0,7)	—	(0,1)	(0,2)	—	(1,0)
Solde de clôture	5,8	34,3	4 226,3	41,2	46,7	162,6	21,5	37,3	4 575,7
Amortissement cumulé									
Solde d'ouverture	—	5,9	1 471,2	40,3	36,1	44,1	7,9	—	1 605,5
Dotations aux amortissements	—	0,3	62,6	0,5	0,9	3,4	0,4	—	68,1
Cessions et sorties	—	—	—	(0,7)	—	(0,1)	(0,2)	—	(1,0)
Solde de clôture	—	6,2	1 533,8	40,1	37,0	47,4	8,1	—	1 672,6
Valeur comptable nette									
31 décembre 2022	5,8 \$	23,7 \$	2 734,6 \$	0,1 \$	9,2 \$	118,1 \$	12,4 \$	42,9 \$	2 946,8 \$
30 juin 2023	5,8 \$	28,1 \$	2 692,5 \$	1,1 \$	9,7 \$	115,2 \$	13,4 \$	37,3 \$	2 903,1 \$

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 aérogare. Au 30 juin 2023, les intérêts inscrits à l'actif sous « Construction en cours » s'élevaient à 0,3 M\$ (0,5 M\$ au 31 décembre 2022).

4 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Au 30 juin 2023	Logiciels	Travaux en cours	Total
Coût			
Solde d'ouverture	39,0 \$	— \$	39,0 \$
Entrées	—	1,1	1,1
Solde de clôture	39,0	1,1	40,1
Amortissement cumulé			
Solde d'ouverture	38,0	—	38,0
Dotations aux amortissements	0,2	—	0,2
Solde de clôture	38,2	—	38,2
Valeur comptable nette			
31 décembre 2022	1,0 \$	— \$	1,0 \$
30 juin 2023	0,8 \$	1,1 \$	1,9 \$

5 DETTE À LONG TERME

L'Administration a une entente avec BNY Trust Company of Canada (le « fiduciaire ») pour 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 aux termes d'un acte de fiducie supplémentaire autorisant des séries particulières d'obligations.

Notes annexes (non audité)

Au 30 juin 2023 et pour le trimestre et le semestre clos à cette date

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

Le tableau qui suit présente les obligations émises et en circulation aux termes de l'acte de fiducie-cadre (en millions de dollars) :

Acte de fiducie supplémentaire	Série	Taux d'intérêt	Date d'échéance	30 juin 2023	31 décembre 2022
Premier	Séries A	3,190 %	7 octobre 2036	350,0	350,0
Premier	Séries B	3,341 %	7 octobre 2038	300,0	300,0
Premier	Séries C	3,454 %	7 octobre 2041	350,0	350,0
Premier	Séries D	3,554 %	7 octobre 2051	350,0	350,0
Premier	Séries E	3,554 %	7 octobre 2053	300,0	300,0
Premier	Séries F	3,754 %	7 octobre 2061	417,9	420,3
Deuxième	4002957	2,258 %	7 octobre 2031	162,1	163,4
Deuxième	4002958	3,012 %	6 avril 2035	25,0	25,0
Deuxième	4002959	3,643 %	15 février 2042	100,0	100,0
Deuxième	4002960	3,153 %	15 décembre 2047	25,0	25,0
Deuxième	4002961	2,562 %	16 septembre 2049	70,0	70,0
Deuxième	4002962	3,855 %	17 mars 2034	83,0	83,0
Deuxième	4002963	2,790 %	15 mars 2030	125,0	125,0
Deuxième	4002964	4,059 %	30 novembre 2033	107,9	107,9
Deuxième	4002965	4,258 %	15 septembre 2033	113,0	113,0
Deuxième	4002966	3,420 %	29 juin 2032	200,0	200,0
Deuxième	4002967	3,513 %	16 juin 2029	200,0	200,0
Total des obligations émises				3 278,9	3 282,6
Moins : Frais d'émission de la dette				(12,4)	(12,8)
Moins : Partie courante				(7,5)	(7,5)
Dette à long terme				3 259,0	3 262,3

L'acte de fiducie-cadre renferme certaines clauses financières restrictives qui doivent être calculées annuellement à la date de clôture de l'exercice.

6 FACILITÉS DE CRÉDIT

L'Administration dispose d'une ligne de crédit d'exploitation renouvelable de 350 M\$ (la « facilité d'exploitation ») auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes (le « prêteur »). 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 facilité d'exploitation est le 7 octobre 2026. Au 30 juin 2023 et au 31 décembre 2022, aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité d'exploitation.

Les lettres de crédit en cours aux termes de la facilité d'exploitation au 30 juin 2023 totalisent 59,7 M\$ (49,3 M\$ au 31 décembre 2022) et ont été émises pour des charges d'exploitation spécifiques, y compris une lettre de crédit de 39,3 M\$ (28,6 M\$ au 31 décembre 2022) 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 renouvelable 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. Au 30 juin 2023, la lettre de crédit en cours en vertu de la facilité de lettre de crédit était de 58,5 M\$ (60,0 M\$ au 31 décembre 2022). 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. La facilité de lettres de crédit vient à échéance le 7 octobre 2023.

Au 30 juin 2023 et au 31 décembre 2022, l'Administration avait deux obligations en circulation cédées en garanties aux prêteurs des facilités d'exploitation et de lettres de crédit contre 385,0 M\$ 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.

Notes annexes (non audité)

Au 30 juin 2023 et pour le trimestre et le semestre clos à cette date

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

Les clauses restrictives incluses dans les facilités d'exploitation et de lettres de crédit renvoient aux clauses restrictives de l'acte de fiducie-cadre pour lesquelles l'Administration effectue des calculs chaque année à la date de clôture de l'exercice.

7 AIDE GOUVERNEMENTALE

En mai 2021, le gouvernement du Canada a annoncé le lancement du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (« PIEA »), un nouveau programme de financement sous forme de contribution pour aider les grands aéroports du Canada à effectuer des investissements essentiels dans la sûreté et la sécurité.

Au 30 juin 2023, l'Administration a comptabilisé 10,7 M\$ (7,0 M\$ au 31 décembre 2022) au titre du financement admissible dans le poste « Autres passifs à long terme » à l'état de la situation financière. Ce montant sera amorti sur la durée de vie utile de l'actif concerné, lorsque celui-ci sera complété et mis en service.

8 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Au 30 juin 2023, l'hypothèse relative au taux d'actualisation utilisée pour évaluer l'obligation au titre des prestations de retraite était la même qu'au 31 décembre 2022. L'hypothèse relative au taux d'actualisation est fondée sur les taux d'intérêt du marché pour les obligations de grande qualité qui concordent avec le calendrier et le montant des paiements prévus au titre des prestations.

Au 30 juin 2023, en raison de la réévaluation des obligations au titre des prestations de retraite et des actifs du régime connexes, l'Administration a comptabilisé un actif au titre des régimes de retraite de 16,4 M\$ et un passif, de 14,0 M\$ (11,7 M\$ et 13,2 M\$ au 31 décembre 2022). La situation de capitalisation au 30 juin 2023 correspond à un actif net de 2,4 M\$ (déficit net de 1,5 M\$ au 31 décembre 2022).

9 INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers 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 dette à long terme, des loyers à payer au titre du bail avec le Canada et du montant à recevoir de la Ville de Calgary, classé dans les autres passifs à long terme.

La juste valeur des instruments financiers de l'Administration, à l'exception de la dette à long terme et des charges à payer à long terme, 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. Au 30 juin 2023, 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 2,9 G\$ (2,8 G\$ au 31 décembre 2022).

10 CHARGES D'INTÉRÊTS ET COÛTS DE FINANCEMENT

	Trimestres clos les		Semestres clos les	
	2023	30 juin 2022	2023	30 juin 2022
Intérêts sur la dette à long terme	27,9 \$	28,3 \$	55,5 \$	55,9 \$
Dotation à l'amortissement des coûts de financement différés	0,2	0,1	0,4	0,4
Commission d'attente	0,1	0,1	0,4	0,3
Ajustement de la juste valeur des charges à payer à long terme	0,2	0,1	0,3	0,2
Autres charges d'intérêts	0,1	0,1	0,4	0,4
Charges d'intérêts et coûts de financement	28,5 \$	28,7 \$	57,0 \$	57,2 \$

Notes annexes (non audité)

Au 30 juin 2023 et pour le trimestre et le semestre clos à cette date

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

11 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 d'exploitation 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, exigeait 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, ce qui a été réalisé le 1^{er} octobre 2012. 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 la voie Barlow Trail. La première phase des échangeurs, qui prévoit l'amélioration de l'accès aux installations aéroportuaires, a été menée à terme à l'automne 2022. 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. Étant donné que la première phase de ces échangeurs est maintenant terminée et que les terrains de tiers de la deuxième phase ont déjà été acquis, l'Administration a comptabilisé un passif de 15,4 M\$ en lien avec ces obligations au 30 juin 2023 (14,8 M\$ au 31 décembre 2022). L'Administration continue d'avoir l'engagement de contribuer à la deuxième phase de la construction et aux coûts additionnels des terrains.

Au 30 juin 2023, l'Administration avait des engagements d'environ 29,2 M\$ à l'égard de projets d'investissement entrepris au cours de l'exercice. Les projets d'investissement comprennent divers projets de restauration et la construction d'une nouvelle piste.

12 IMPÔTS 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 semestres clos les 30 juin 2023 et 2022 est considérée comme ayant été générée par des activités aéroportuaires et n'est donc pas assujettie à l'impôt sur le résultat.

13 DONNÉES COMPARATIVES

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

14 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

Les événements postérieurs à la date de clôture ont été examinés jusqu'au 15 août 2023, date à laquelle le comité d'audit et des finances a approuvé les présents états financiers intermédiaires. Il n'y a eu aucun événement postérieur à la date de clôture devant être communiqué ou ajusté dans les états financiers intermédiaires.