

2021

RAPPORT FINANCIER

RAPPORT DE GESTION

de l'exercice clos le 31 décembre 2021
Daté du 9 mars 2022

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 l'exercice clos le 31 décembre 2021 et doit être lu en parallèle avec les états financiers et les notes annexes de l'AAC pour les exercices clos les 31 décembre 2021 et 2020. 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 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.

ÉVÉNEMENTS RÉCENTS

Certains événements survenus en 2020 et 2021 ont eu une incidence sur les activités et les résultats financiers de l'AAC et pourraient avoir une incidence sur les résultats futurs.

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 ans de croissance du nombre de passagers à YYC. Le transport aérien s'est complètement arrêté en avril 2020 et l'effet s'est fait ressentir jusqu'en 2021. Toutefois, à compter du deuxième trimestre, l'AAC a connu une stabilisation de la demande, laquelle s'est accélérée jusqu'à la fin de 2021. Cette stabilisation s'est traduite par une amélioration des résultats d'exploitation d'un exercice à l'autre. Les résultats de la période comparative de 2020 incluent deux mois complets d'activité pré-pandémie, tandis que les résultats de l'exercice en cours montrent des signes de reprise à la fin du deuxième semestre de l'exercice, bien qu'ils ne soient toujours pas revenus à ce qu'ils étaient avant la pandémie.

INCIDENCE DE LA PANDÉMIE COVID-19

- Le 11 mars 2020, l'Organisation mondiale de la santé a déclaré que l'épidémie de SRAS-CoV 2, plus communément appelé « COVID 19 » avait atteint le stade de pandémie. La pandémie de COVID-19 a eu des répercussions importantes sur l'industrie du transport aérien. Les réglementations gouvernementales et les restrictions de voyage ont limité les possibilités de voyage, ce qui a entraîné des réductions importantes du nombre de passagers par rapport à 2019. Comme il y avait moins de passagers, les compagnies aériennes ont dû réduire le nombre de vols exploités. La diminution du nombre de passagers et du nombre de vols à l'aéroport a entraîné une baisse importante des produits des activités ordinaires par rapport à 2019.

- En 2020, YYC a traité 68,4 % moins de passagers qu'en 2019. Cependant, les deux premiers mois de 2020 ont connu une activité de vol « pré-pandémie », et celle-ci a une grande incidence sur les résultats de performance globaux de cet exercice. Au cours de la période allant de mars 2019 à décembre 2019, YYC a transporté en moyenne 49 764 passagers par jour, mais ce chiffre a diminué de 80,3 % au début de la pandémie pour atteindre une moyenne de 9 779 passagers par jour, de mars 2020 à décembre 2020. Le nombre de vols de passagers a également diminué, passant d'une moyenne de 257 par jour de mars 2019 à décembre 2019 à environ 77 par jour de mars 2020 à décembre 2020.
- En 2021, YYC a traité 11,5 % plus de passagers qu'en 2020, en raison principalement d'une augmentation de 23,9 % des vols intérieurs, tandis que les vols transfrontaliers et internationaux ont diminué respectivement de 27,9 % et de 30,5 %. En comparant la période allant de mars 2021 à décembre 2021 à celle allant de mars 2020 à décembre 2020, YYC a traité 96,4 % plus de passagers en 2021, le trafic passagers à YYC ayant augmenté, passant de 9 779 par jour à 19 210 par jour en moyenne. Le nombre de vols entre mars 2021 et décembre 2021 a également augmenté, passant d'une moyenne de 77 par jour pour la période correspondante de 2020 à une moyenne de 108 par jour.
- En 2019, 20 compagnies aériennes opéraient à YYC, ce nombre a chuté à 9 en 2020 en raison de la pandémie. L'amélioration récente de la demande a fait en sorte que ce nombre a augmenté à 11 en 2021.
- Le ralentissement de l'activité a une incidence négative significative sur les activités et sur les résultats d'exploitation de l'AAC, ainsi que sur les produits aéronautiques, les produits autres qu'aéronautiques et les produits tirés des frais d'améliorations aéroportuaires (les « FAA »). Au cours de l'exercice 2020, le total des produits a diminué de 257,9 M\$, ou 59,7 %, par rapport à 2019. L'AAC a subi une perte nette de 242,5 M\$ en 2020, comparativement à une perte nette de 59,6 M\$ en 2019. Pour l'exercice 2021, le total des produits a augmenté de 42,2 M\$, ou 24,2 %, par rapport à 2020. L'AAC a subi une perte nette de 314,8 M\$ en 2021 en raison de l'incidence de la pandémie et de la pénalité pour remboursement anticipé de 146,0 M\$ engagée pour la restructuration de sa dette à long terme.
- Un grand nombre de partenaires commerciaux, de concessionnaires et de locataires de l'AAC ont ressenti les effets négatifs importants de la pandémie sur leurs activités. L'AAC a fourni un soutien financier et d'autres formes d'assistance par le biais de reports de paiement ou d'allègements de contrat. La majorité des paiements différés ont été remboursés de la fin de 2020 jusqu'au début de 2021; toutefois, il restait un montant d'environ 0,6 M\$ en créances locatives différées à recevoir d'un nombre limité de partenaires commerciaux à la fin de 2021.

RÉPONSE À LA PANDÉMIE DE COVID-19

L'AAC, à la fois de son propre chef et en coopération avec le gouvernement, ses partenaires et ses employés, a pris les mesures suivantes en réponse à la pandémie :

MESURES LIÉES À L'EXPLOITATION

- Les charges d'exploitation directes ont diminué de 37,4 M\$ en 2020 en raison principalement de la réduction des charges d'exploitation engagées par l'Administration en réponse à la pandémie de COVID-19. Cette réduction provient de la renégociation des contrats de service, des réductions importantes de l'empreinte opérationnelle et de la réduction temporaire et permanente d'environ un tiers du personnel de l'Administration.
- Le budget de dépenses d'investissement de 2020 a été réduit de 52,6 M\$, passant de 72,6 M\$ à 20,0 M\$, car l'AAC a décidé d'agir rapidement et de prendre les mesures qui s'imposaient et a suspendu les projets d'investissement en réponse à la pandémie de COVID-19.

- À mesure que les restrictions sanitaires se resserraient et que le transport aérien se paralysait, bon nombre des transporteurs aériens partenaires de YYC devaient entreposer leurs appareils. Cela a donné à YYC l'occasion de soutenir ses partenaires aériens alors qu'ils adaptaient leurs activités. YYC a réussi à stationner 50 avions sur des aires de trafic, des voies de circulation et une piste rarement utilisée, et ce, sans frais pour les compagnies aériennes.
- Le trafic passagers ayant diminué de 95 % au point le plus bas de la pandémie de COVID-19, l'empreinte opérationnelle a été réduite le 31 mars 2020 afin de mieux correspondre à la demande des passagers et des transporteurs aériens. Cela a été fait pour simplifier l'exploitation et, dans la mesure du possible, pour réduire les charges d'exploitation, car la plupart des charges d'exploitation de l'aéroport sont établies en fonction du volume de passagers. La consolidation du 31 mars s'est traduite par la fermeture de la moitié nord du terminal de voyage intérieur (« TVI »), et bien que le terminal international (« TI ») soit resté ouvert, la plupart des portes ont été fermées pour regrouper les opérations dans la partie centrale du terminal.
- Alors que les volumes de passagers commençaient à remonter, la demande de vols intérieurs aux heures de pointe a obligé l'Administration à trouver une solution pour accroître la capacité d'embarquement. Les transporteurs ont comprimé l'essentiel de leurs activités dans une fenêtre d'une ou deux heures par jour pour faciliter des correspondances efficaces à YYC, et le trafic de correspondance a augmenté à mesure que Westjet regroupait à Calgary de nombreux vols intérieurs sans escale qui étaient auparavant desservis directement à partir de marchés plus petits. Avant la pandémie, tous les vols internationaux partaient du hall D du TI, tandis que tous les vols intérieurs partaient des portes A, B et C du TVI. Ainsi, les passagers des vols intérieurs et les passagers de vols internationaux étaient séparés et une zone de contrôle des douanes était créée dans le terminal international. Il a donc été nécessaire de décider de rouvrir le hall A pour vols intérieurs Nord ou de trouver un moyen d'exploiter des vols intérieurs pour la première fois à partir du TI, afin de répondre à la demande croissante de vols intérieurs. Entre l'aspect financier et l'expérience des passagers, l'Administration a décidé d'opter pour la dernière des deux options. YYC a collaboré avec les organismes pour créer une solution pratique pour le traitement des passagers de vols intérieurs et internationaux à partir du hall international D, le 10 décembre 2020.
- La reprise en 2021 des vols intérieurs poussant notre capacité à sa limite aux heures de pointe a nécessité une expansion supplémentaire, et il a été déterminé qu'il serait préférable d'accroître davantage les activités au TI. Une solution consistait à construire une barrière pour séparer les passagers de vols intérieurs des portes transfrontalières, ce qui a permis d'utiliser aussi les portes transfrontalières du hall E pour les départs de vols intérieurs. Le 30 juin 2021, nous avons ouvert le hall E transfrontalier aux vols intérieurs.
- En août 2021, le reste du TVI a été rouvert, mais la réouverture a été progressive, et les heures d'ouverture étaient liées à la demande d'assurer une croissance économique et à rétablir une présence permanente dans tout l'aéroport.

MESURES FINANCIÈRES

La pandémie a eu une incidence directe sur la capacité de l'Administration à générer suffisamment de flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation pour régler le capital et les intérêts de sa dette à long terme.

En 2020, l'Administration a :

- obtenu le report jusqu'en décembre 2021 du paiement des intérêts et du capital exigibles de juin 2020 à décembre 2021 sur sa dette à long terme auprès du gouvernement de l'Alberta;
- augmenté sa ligne de crédit d'exploitation auprès de la Banque Toronto Dominion (« Banque TD »), la faisant passer de 100 M\$ à 200 M\$ en juin 2020;

- obtenu des renonciations aux clauses restrictives de la part du gouvernement de l'Alberta et de la Banque TD jusqu'en décembre 2021.

Le 7 octobre 2021, l'Administration a conclu une entente avec BNY Trust Company of Canada (le « fiduciaire ») qui lui fournit un cadre 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. La conclusion de l'acte de fiducie cadre a permis à l'Administration de prendre les mesures suivantes le 7 octobre 2021 afin d'améliorer sa stabilité financière :

- L'Administration a achevé sa première émission d'obligations par le biais du premier acte de fiducie supplémentaire émis en vertu de l'acte de fiducie cadre et a émis six séries d'obligations pour un total de 2,075 G\$ (le « premier acte de fiducie supplémentaire »). Les fonds obtenus dans le cadre du premier acte de fiducie supplémentaire ont servi à rembourser une partie des débetures de l'Administration détenues par le gouvernement de l'Alberta.
- Par le biais d'un deuxième acte de fiducie supplémentaire émis en vertu de l'accord de fiducie cadre, l'Administration a émis 11 séries d'obligations totalisant 1,215 G\$ (le « deuxième acte de fiducie supplémentaire ») en échange des débetures résiduelles détenues par le gouvernement de l'Alberta et des paiements d'intérêts différés courus de juin 2020 au 7 octobre 2021.
- L'Administration a annulé toutes ses facilités de crédit existantes et a obtenu une ligne de crédit d'exploitation renouvelable de 350 M\$ (la « nouvelle facilité d'exploitation ») auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes. L'AAC a également obtenu une facilité de lettres de crédit renouvelable de 70 M\$ (la « nouvelle 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. Les clauses restrictives incluses dans la nouvelle facilité d'exploitation et la nouvelle facilité de lettres de crédit renvoient aux clauses restrictives de l'acte de fiducie cadre dans lequel l'Administration a reçu des renonciations à l'égard des clauses restrictives jusqu'au 1^{er} janvier 2023.
- Le 30 novembre 2020, l'AAC a annoncé une augmentation de 5 \$ des FAA, qui sont passés à 35 \$ à compter du 1^{er} mars 2021.

SOUTIEN FINANCIER DU GOUVERNEMENT

- La renonciation de Transports Canada aux paiements locatifs du Canada, de mars à décembre 2020, a réduit la charge annuelle de 11,9 M\$ par rapport aux produits des activités ordinaires de 2020 et de 95 % par rapport à 2019. Bien que Transports Canada n'ait pas renoncé aux paiements de loyers pour 2021, un allègement a été accordé au moyen d'un report de paiements de loyers calculés sur une base régulière pour 2021. Ce report se fera sous forme de paiements mensuels égaux pendant dix ans, à compter de janvier 2024.
- Le programme de Subvention salariale d'urgence du Canada (la « SSUC ») a été lancé par le gouvernement fédéral en mars 2020 afin d'aider les employeurs qui ont subi une baisse importante de leurs revenus en raison de la pandémie de COVID-19. Au cours de la période de validité du programme, qui a pris fin en octobre 2021, le gouvernement fédéral a apporté des ajustements périodiques au programme afin d'en accroître la portée et l'efficacité. L'AAC a reçu des prestations aux termes du programme de SSUC de 5,4 M\$ et de 8,8 M\$ en 2021 et en 2020, respectivement.

- Le Programme des infrastructures essentielles des aéroports (le « PIEA ») est un programme de financement lancé en 2021 visant à aider les grands aéroports du Canada à faire des investissements essentiels dans les infrastructures de sûreté, de sécurité ou de raccordement au transport en commun. L'AAC s'est vu approuver une subvention correspondant à 50 % des coûts prévus de 115 M\$ pour le financement du projet de reconstruction de la piste ouest de YYC. Le projet a repris au premier trimestre de 2021 et devrait être achevé en 2025, la première subvention devant être reçue en 2022.

RÉPONSE AUX PASSAGERS AU SUJET DE LA SÉCURITÉ

- Grâce au programme #Voyagez santéYYC, YYC a renforcé les mesures de santé et augmenté le nettoyage et la désinfection dans tout l'aéroport en mettant l'accent sur les surfaces fréquemment touchées. Les masques sont devenus obligatoires dans le terminal et l'accès au terminal a été limité aux voyageurs et aux employés.
- De plus, en 2020, YYC a ajouté 426 postes de désinfection des mains, 326 panneaux en acrylique et 3 000 décalques de plancher et de siège pour la distanciation sociale afin d'accroître la sécurité des activités à l'aéroport.
- YYC a obtenu l'accréditation sanitaire du Conseil international des aéroports (l'« ACI ») en 2021. Cette accréditation renforce les normes élevées du programme #Voyagez santéYYC, qui accordait la priorité à la santé et à la sécurité afin de rassurer les clients et les employés quant à leur propre sécurité pendant leur voyage et leurs déplacements à l'aéroport.

ESSAIS, RECHERCHE ET COLLECTE DE DONNÉES

- Au début de la pandémie, l'AAC a recommandé la tenue de tests fondés sur la science et les données dans le cadre du programme *International Border Testing Pilot Program*, et est devenue le premier aéroport canadien à les réaliser. Le programme a été mis au point en partenariat avec les gouvernements de l'Alberta et du Canada et visait à réduire la durée de la quarantaine pour les voyageurs entrant au Canada en provenance de destinations internationales.

ÉVALUATION FINANCIÈRE DE LA DIRECTION

En raison de la COVID-19 et de l'évolution des restrictions de voyage en vigueur dans le monde, il est très difficile de prédire l'avenir de la demande de voyages, cette dernière étant actuellement très réduite. Selon certains intervenants dans le secteur, cela pourrait prendre de trois à cinq ans avant que le trafic passagers et le trafic aérien retrouvent les niveaux d'activité qu'ils affichaient avant la pandémie. 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 être connues pour le moment, l'AAC estime que la pandémie n'aura pas d'incidence importante sur la viabilité financière à long terme de l'aéroport.

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES ET DONNÉES CLÉS SUR L'EXPLOITATION

DONNÉES FINANCIÈRES (EN MILLIONS DE DOLLARS)	2021	2020	2021/2020 % de variation	2019	2020/2019 % de variation
Total des produits des activités ordinaires	216,3	174,1	24,2	432,0	(59,7)
Charges d'exploitation directes	131,2	141,4	7,2	178,8	20,9
Bail avec le Canada	18,8	2,4	n. s.	43,8	94,5
Frais de manutention liés aux frais d'améliorations aéroportuaires	4,2	2,3	(82,6)	6,5	64,6
BAIIA ajusté	62,1	28,0	n. s.	202,9	(86,2)
Moins : Contribution à l'échangeur	—	22,5	100,0	—	n. s.
BAIIA	62,1	5,5	n. s.	202,9	(97,3)
Résultat net	(314,8)	(242,5)	(29,8)	(59,6)	n. s.
<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 du résultat net et du BAIIA</i>					
Flux de trésorerie disponibles	79,4	(5,2)	n. s.	100,0	n. s.
<i>(en millions de dollars)</i>					
<i>Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour de plus amples détails</i>					

Le bénéfice avant les charges d'intérêts et les coûts de financement et la dotation à l'amortissement (BAIIA) ajusté pour tenir compte de la contribution à l'échangeur est le BAIIA ajusté.

Le BAIIA et le BAIIA ajusté 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.

DONNÉES SUR L'EXPLOITATION	2021	2020	2021/2020 % de variation	2019	2020/2019 % de variation
Passagers embarqués et débarqués (<i>en milliers</i>)	6 326,4	5 675,5	11,5	17 957,9	(68,4)
Embarquements locaux (<i>en milliers</i>)	1 940,3	1 584,4	22,5	5 474,6	(71,1)
% d'embarquements de correspondance	37,5 %	42,9 %	-5,4 points	38,2 %	4,7 points
Atterrissages d'avions (<i>en milliers</i>)	571	55,0	3,8	114,6	(52,0)
PMD total (<i>en millions de kilogrammes</i>)	3 178,5	3 031,7	4,8	6 373,8	(52,4)
Sièges passagers atterris (<i>en milliers</i>)	4 570,5	4 392,8	4,0	10 772,9	(59,2)
Coefficient d'occupation	67,9 %	63,2 %	4,7 points	82,2 %	-19,0 points
Produits autres qu'aéronautiques par embarquement	24,02 \$	24,94 \$	(3,7)	16,49 \$	51,2
Produits aéronautiques par siège passager atterri	16,13 \$	13,24 \$	21,8	11,38 \$	16,3
Charges d'exploitation directes par passager embarqué et débarqué	20,74 \$	24,94 \$	16,8	9,96 \$	n. s.
Marge du BAIIA ajusté	28,7 %	16,1 %	12,6 points	47,0 %	-30,9 points
Flux de trésorerie disponibles par passager embarqué et débarqué	12,55 \$	(0,92) \$	n. s.	5,57 \$	n. s.

Se reporter à la rubrique « Activités d'exploitation » pour de plus amples détails

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

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

TRAFIC PASSAGERS

Avant la pandémie de COVID-19, YYC était principalement un aéroport de transport intérieur, servant de plaque tournante pour les passagers qui effectuaient des correspondances vers des aéroports d'où partaient des vols internationaux et davantage axés sur le voyage, comme Toronto et Vancouver. La priorité aux voyages intérieurs accordée par YYC a contribué à protéger l'aéroport des restrictions de déplacement à l'international qui ont été mises en place par les gouvernements canadien et étrangers pendant la pandémie. Ainsi, YYC est passé du quatrième aéroport en importance au Canada pour le trafic d'embarquement et de débarquement en 2019 au deuxième aéroport en importance au pays à certains moments pendant la pandémie. De plus, le fait d'être la plateforme de correspondance aéroportuaire mondiale pour les activités de Westjet a contribué à maintenir le trafic intérieur et à accroître les correspondances, Westjet ayant consolidé son réseau de vols pour refléter la baisse de la demande dans les petits marchés.

Le trafic passagers à YYC a diminué de 68,4 % en 2020, passant de 18,0 millions de passagers en 2019 à 5,7 millions, en 2020, ce qui représente une baisse annuelle de 12,3 millions de passagers. En 2021, le trafic passagers s'établissait à 6,3 millions de passagers, en hausse de 11,5 % par rapport à 2020.

Le trafic passagers 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 et des États-Unis). En 2020, la plus forte baisse a été enregistrée dans le secteur transfrontalier, puis dans le secteur

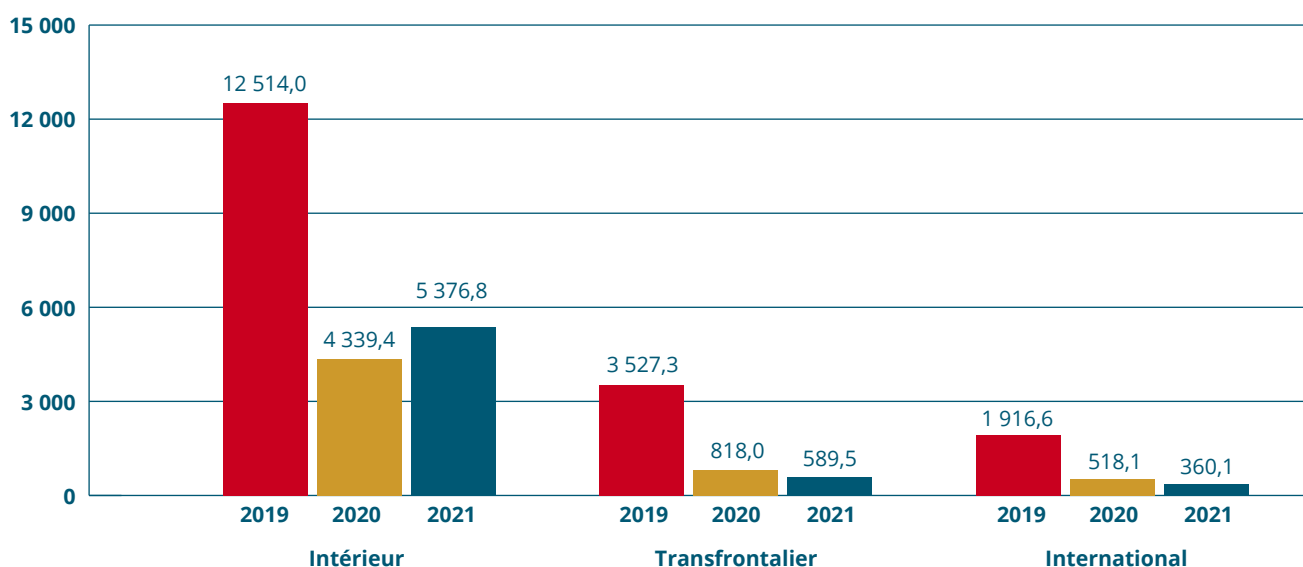
international, et enfin dans le secteur intérieur, soit des diminutions du trafic passagers respectives de 76,8 %, 73,0 % et 65,3 % par rapport à 2019. En 2021, le secteur intérieur a connu une augmentation de 23,9 %, tandis que les secteurs international et transfrontalier ont enregistré de nouvelles baisses respectives de 30,5 % et 27,9 % par rapport à 2020. En 2021, la stabilité des cas de COVID-19 au Canada a permis une amélioration des déplacements dans le secteur intérieur, tandis que les restrictions de voyage internationales mises en place par les gouvernements canadien et étrangers ont continué de freiner la demande de voyages à l'extérieur du pays.

Le tableau ci-après résume le trafic passagers par secteur pour 2021, 2020 et 2019 :

TRAFIC PASSAGERS (EN MILLIERS)	2021	2020	2021/2020 % de variation	2019	2020/2019 % de variation
Intérieur	5 376,8	4 339,4	23,9	12 514,0	(65,3)
Transfrontalier	589,5	818,0	(27,9)	3 527,3	(76,8)
International	360,1	518,1	(30,5)	1 916,6	(73,0)
Total de passagers embarqués et débarqués	6 326,4	5 675,5	11,5	17 957,9	(68,4)
Embarquements locaux	1 940,3	1 584,4	22,5	5 474,6	(71,1)
Embarquements de correspondance	1 164,0	1 192,7	(2,4)	3 380,8	(64,7)
Total de passagers embarqués	3 104,3	2 777,1	11,8	8 855,4	(68,6)
Embarquements locaux	62,5 %	57,1 %	5,4 points	61,8 %	-4,7 points
Embarquements de correspondance	37,5 %	42,9 %	-5,4 points	38,2 %	4,7 points
Total de passagers embarqués	100,0 %	100,0 %		100,0 %	

TOTAL DE PASSAGERS EMBARQUÉS ET DÉBARQUÉS

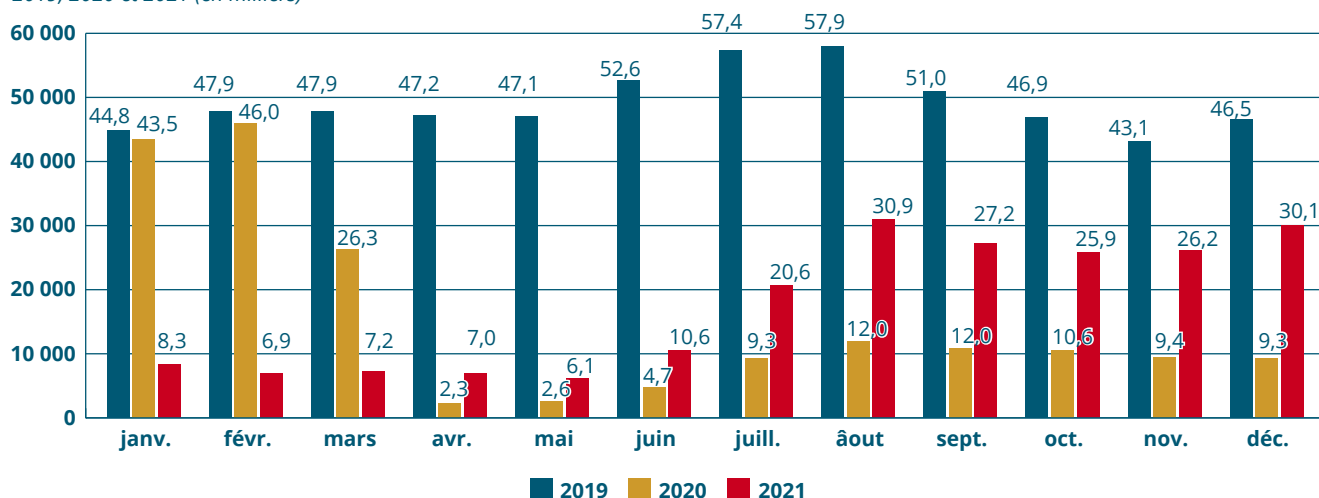
(en milliers)



Depuis la mi-mars 2020, le trafic passagers de YYC subit l'incidence directe et importante de la pandémie de COVID-19 comparativement à 2019. Les deux premiers mois de 2020 ont connu une activité de vol « pré-pandémie » normale, et celle-ci a une grande incidence sur les résultats de performance globaux de l'exercice.

VOLUMES QUOTIDIENS MOYENS DE PASSAGERS PAR MOIS

2019, 2020 et 2021 (en milliers)



Au cours de la période allant de mars 2020 à décembre 2020, le trafic passagers à YYC a chuté de 80,3 % pour s'établir en moyenne à 9 779 passagers par jour, comparativement à une moyenne de 49 764 passagers par jour pour la période allant de mars 2019 à décembre 2019. Le nombre de vols a également diminué, passant d'une moyenne de 257 par jour pour la période allant de mars 2019 à décembre 2019 à environ 77 par jour pour la période correspondante en 2020, soit une baisse de 70,0 %. En 2020, 9 compagnies aériennes exerçaient leurs activités à YYC, comparativement à 20 en 2019.

Au cours des deux premiers mois de 2021, le volume de passagers, de 7 595 passagers par jour en moyenne, affiche une forte baisse de 83,3 % par rapport à la période correspondante de 2020, où il s'établissait à 45 478 passagers par jour en moyenne; le nombre quotidien de vols a lui aussi chuté, de 73,8 %, soit de 244 vols à 64 vols. Les baisses notées au cours de ces périodes sont directement attribuables au fait que le trafic passagers des deux premiers mois de 2020 n'était pas touché par la COVID-19, alors que, pour les deux premiers mois de 2021, le trafic a été immédiatement touché par les nouvelles restrictions de voyage à l'échelle internationale imposées par le gouvernement canadien le 30 décembre 2020.

En comparant la période de mars 2021 à décembre 2021 avec la même période correspondante de 2020, YYC a traité 96,4 % plus de passagers en 2021, le trafic passagers à YYC ayant augmenté, passant de 9 779 passagers par jour à 19 210 par jour en moyenne. Le nombre de vols entre mars 2021 et décembre 2021 a également grimpé de 40,3 %, passant d'une moyenne de 77 par jour pour la période correspondante de 2020 à une moyenne de 108 par jour. Les augmentations de 2021 pour ces périodes sont en grande partie attribuables au fait que la période comparative de 2020 a commencé au début de la pandémie, ce qui a fait chuter le trafic passagers à des niveaux qui n'avaient pas été enregistrés à YYC depuis des décennies, alors que la période de 2021 montre des signes de reprise généralisée dans l'industrie du transport aérien.

La pandémie de COVID-19 a donné lieu à des réductions, à l'échelle mondiale, des déplacements aériens pour passagers et à d'importantes modifications des vols et des itinéraires. Les réductions sont le résultat des actions suivantes :



L'AAC 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 démontre la solidité d'une plaque tournante. En 2020, les passagers d'embarquements locaux ont diminué de 71,1 % pour atteindre 1,6 million de passagers et les passagers d'embarquements de correspondance ont fléchi de 64,7 % par rapport à 2019 pour s'établir à 1,2 million de passagers. En 2020, le pourcentage d'embarquements locaux par rapport aux embarquements de correspondance s'est établi respectivement à 57,1 % et à 42,9 %, comparativement à 61,8 % et à 38,2 % en 2019. En 2021, les passagers d'embarquements locaux ont augmenté de 22,5 % pour atteindre 1,9 million de passagers et les passagers d'embarquements de correspondance ont diminué de 2,4 % par rapport à 2020 pour se maintenir à 1,2 million de passagers. En 2021, le pourcentage d'embarquements locaux par rapport aux embarquements de correspondance s'est établi respectivement à 62,5 % et à 37,5 %, comparativement à 57,1 % et à 42,9 % en 2020.

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. 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 mouvements d'avions, le PMD, le nombre de sièges, le nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers et le coefficient d'occupation pour 2021, 2020 et 2019 :

TRAFIC AÉRIEN	2021	2020	2021/2020 % de variation	2019	2020/2019 % de variation
<i>(en milliers)</i>					
Atterrissages d'avions	57,1	55,0	3,8	114,6	(52,0)
Atterrissages d'avions de passagers	36,7	37,8	(2,9)	93,9	(59,7)
Sièges passagers atterris	4 570,5	4 392,8	4,0	10 772,9	(59,2)
<i>(en milliers)</i>					
PMD total (en kg)	3 178,5	3 031,7	4,8	6 373,8	(52,4)
PMD passager (en kg)	2 303,0	2 239,2	2,8	5 552,0	(59,7)
Nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers	124,4	116,1	7,1	114,7	1,2
Coefficient d'occupation	67,9 %	63,2 %	4,7 points	82,2 %	-19,0 points

Les atterrissages d'avions de passagers ont diminué de 59,7 % en 2020 par rapport à 2019, en raison des restrictions imposées aux voyages aériens et de l'immobilisation au sol des avions occasionnée par la pandémie de COVID-19. Les atterrissages d'avions, qui comprennent les mouvements d'avions de passagers et d'avions autres que des avions de passagers, ont baissé de 52,0 % en 2020 par rapport à 2019. En 2021, le nombre d'atterrissages d'avions de passagers a diminué de 2,9 % par rapport à 2020, tandis que le nombre d'atterrissages d'avions a augmenté de 3,8 % par rapport à 2020, en raison d'un accroissement des activités de vol d'affaires et de fret.

En 2020, le PMD s'est établi à 3 031,7 millions de kilogrammes, en baisse de 52,4 % par rapport à 2019. Cette variation s'explique principalement par la diminution de 59,7 % du PMD passagers attribuable à l'incidence de

la pandémie de COVID-19. En 2021, le PMD total a augmenté de 146,8 millions de kilogrammes, ou 4,8 %, par rapport à 2020, en raison de l'augmentation du PMD pour le fret et les passagers.

Le nombre de sièges passagers atterrissés a diminué de 59,2 % en 2020 pour s'établir à 4,4 millions de sièges, comparativement à 10,8 millions de sièges en 2019. Le nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers en 2020 s'élevait à 116,1, ce qui représente une augmentation de 1,4 siège, ou 1,2 %, comparativement à 114,7 sièges par mouvement d'avions de passagers en 2019 en raison de l'utilisation d'avions plus gros. Les coefficients d'occupation, qui sont passés de 82,2 % en 2019 à 63,2 % en 2020, affichent une baisse de 19,0 points de pourcentage. En 2021, le nombre de sièges passagers atterrissés s'est établi à 4,6 millions, en hausse de 4,0 % par rapport à 2020. Le nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers s'est établi à 124,4, en hausse de 8,3, ou 7,1 %, par rapport à 2020, la tendance à l'utilisation d'avions plus gros se poursuivant, quoique moins fréquemment.

Depuis le début de la pandémie, YYC continue de faire le nécessaire pour veiller au déroulement sécuritaire des activités et pour soutenir l'économie par les activités de fret. En outre, les transporteurs aériens de passagers ont converti certains de leurs appareils exclusivement pour le transport du fret au Canada et à l'étranger. L'AAC travaille de concert avec tous les transporteurs afin de maintenir le flux des marchandises pour soutenir l'économie canadienne, y compris les biens essentiels nécessaires, notamment des vaccins pour combattre la COVID-19.

En 2020, les atterrissages de fret ont augmenté de 11,2 % pour atteindre 4 787, contre 4 305 en 2019, tandis que le PMD de fret a augmenté de 8,0 % au cours de la même période. En 2021, les atterrissages de fret ont augmenté de 12,0 % depuis 2020 pour atteindre 5 363, tandis que le PMD de fret a augmenté de 8,5 % au cours de la même période.

PERFORMANCE FINANCIÈRE

RÉSULTATS D'EXPLOITATION NETS

Le tableau qui suit présente le sommaire des résultats d'exploitation nets de l'AAC pour les exercices clos les 31 décembre 2021, 2020 et 2019 :

RÉSULTATS D'EXPLOITATION NETS (EN MILLIONS DE DOLLARS)	2021	2020	2021/2020 % de variation	2019	2020/2019 % de variation
Perte nette	(314,8)	(242,5)	(29,8)	(59,6)	n. s.
Avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(9,6)	9,9	n. s.	(9,3)	n. s.
Perte d'exploitation	(324,4)	(232,6)	(39,5)	(68,9)	n. s.
Plus : Charges d'intérêts et coûts de financement	250,0	100,9	n. s.	102,9	1,9
Dotation aux amortissements	136,5	137,2	0,5	168,9	18,8
BAIIA	62,1	5,5	n. s.	202,9	(97,3)
Contribution à l'échangeur	—	22,5	100,0	—	n. s.
BAIIA ajusté	62,1	28,0	n. s.	202,9	(86,2)
Marge du BAIIA ajusté	28,7 %	16,1 %	12,6 points	47,0 %	-30,9 points

En 2021, l'AAC a subi une perte nette de 314,8 M\$. L'augmentation de la perte en 2021 s'explique principalement par les pénalités de 146,0 M\$ imposées pour la résiliation anticipée de la dette au cours de l'exercice. Abstraction faite de cette charge non récurrente, la perte de 2021 a diminué de 73,7 M\$ en raison de la faible croissance

des activités. En 2020, l'AAC a subi une perte nette de 242,5 M\$, comparativement à une perte nette de 59,6 M\$ en 2019. La perte nette est attribuable à l'incidence de la pandémie de COVID-19 qui a entraîné une réduction importante des produits des activités ordinaires de 257,9 M\$. De plus, les résultats de 2020 comprenaient une charge non récurrente de 22,5 M\$ pour la ville de Calgary à titre d'apport à un nouvel échangeur à YYC. Ces éléments ont été en partie contrebalancés par les économies de coûts découlant de la renonciation aux loyers au titre du bail avec le Canada accordée par le gouvernement fédéral pour la période de mars à décembre 2020, du programme de SSUC et des mesures prises par l'AAC pour réduire les coûts, comme le gel de l'embauche et les mises à pied, la réduction des charges d'exploitation et la fermeture temporaire de l'accès à 50 % de ses terminaux.

En 2021, le BAIIA et le BAIIA ajusté étaient de 62,1 M\$, tandis que les marges du BAIIA et du BAIIA ajusté étaient de 28,7 %. Le BAIIA et le BAIIA ajusté pour 2021 ont augmenté de 56,6 M\$ et de 34,1 M\$, respectivement, par rapport à 2020. Le BAIIA s'est établi à 5,5 M\$ en 2020, en baisse de 197,4 M\$, ou 97,3 %, par rapport à 2019. Le BAIIA ajusté s'est établi à 28,0 M\$ en 2020, en baisse de 174,9 M\$, ou 86,2 %, par rapport à 2019. La marge du BAIIA ajusté était de 16,1 % en 2020, soit une baisse de 30,9 points de pourcentage par rapport à 2019. La diminution du BAIIA ajusté et de la marge du BAIIA ajusté est attribuable aux réductions majeures des produits des activités ordinaires découlant de l'incidence de la pandémie de COVID-19 et de la tranche importante des charges d'exploitation fixes, ce qui a été partiellement contrebalancé par les économies de coûts susmentionnées.

Le BAIIA et le BAIIA ajusté 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.

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 liée au trafic passagers.

Le tableau qui suit présente le sommaire des produits des activités ordinaires consolidés de l'AAC pour les exercices clos les 31 décembre 2021, 2020 et 2019 :

PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES (EN MILLIONS DE DOLLARS)	2021	2020	2021/2020 % de variation	2019	2020/2019 % de variation
Frais d'améliorations aéroportuaires	68,0	46,7	45,6	163,3	(71,4)
Concessions	26,1	22,9	14,0	72,4	(68,4)
Location de terrains	21,7	20,9	3,8	21,0	(0,5)
Parc de stationnement	16,3	15,2	7,2	41,7	(63,5)
Location d'aérogares	8,3	9,1	(8,8)	8,4	8,3
Autres produits des activités ordinaires	1,9	0,7	n. s.	1,8	(61,1)
Produit d'intérêts	0,3	0,4	(25,0)	0,8	(50,0)
Produits autres qu'aéronautiques	74,6	69,2	7,8	146,1	(52,6)
Frais généraux liés aux aérogares	35,0	23,3	50,2	48,1	(51,6)
Droits d'atterrissage	26,7	24,6	8,5	49,8	(50,6)
Autres frais aéronautiques	12,0	10,3	16,5	24,7	(58,3)
Produits aéronautiques	73,7	58,2	26,6	122,6	(52,5)
Total des produits des activités ordinaires	216,3	174,1	24,2	432,0	(59,7)
Produits autres qu'aéronautiques par embarquement	24,02 \$	24,94 \$	(3,7)	16,49 \$	51,2
Produits aéronautiques par siège passager atterri	16,13 \$	13,24 \$	21,8	11,38 \$	16,3

En 2021, les produits tirés des FAA se sont établis à 68,0 M\$, en hausse de 21,3 M\$, ou 45,6 %, par rapport à 2020, en raison surtout de l'accroissement du trafic passagers et de la hausse de 5 \$ des tarifs par passager entrée en vigueur le 1^{er} mars 2021. En 2020, les produits tirés des FAA ont diminué de 116,6 M\$, ou 71,4 %, par rapport à 2019, en raison de la baisse de 71,1 % du trafic passagers en embarquement local attribuable à la pandémie de COVID-19.

En 2021, le total des produits autres qu'aéronautiques a augmenté de 5,4 M\$, ou 7,8 %, par rapport à 2020, en raison surtout de la hausse de 11,5 % du trafic passagers, qui génère la plupart des produits autres qu'aéronautiques. En 2020, le total des produits autres qu'aéronautiques a diminué de 76,9 M\$, ou 52,6 %, par rapport à 2019, en raison d'une baisse généralisée du trafic passagers attribuable à la pandémie de COVID-19.

Les produits tirés des concessions comprennent les produits tirés des loyers générés par les concessionnaires 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, comme la pandémie de COVID-19 a entraîné une réduction importante des activités de transport aérien et des activités liées aux aérogares à l'échelle mondiale, elle a eu des répercussions importantes sur les activités commerciales de YYC depuis mars 2020. Les produits tirés des concessions se sont élevés à 26,1 M\$ en 2021, soit une augmentation de 3,2 M\$, ou 14,0 %, par rapport à 2020, tandis que le trafic de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 11,5 % en 2021. Les produits tirés des concessions se sont élevés à 22,9 M\$ en 2020, soit une baisse de 49,5 M\$, ou 68,4 %, par rapport à 2019, l'activité totale des embarquements et débarquements de passagers ayant diminué de 68,4 % pour ces mêmes périodes.

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; par conséquent, cette source de produits est moins susceptible de fluctuer en fonction du trafic passagers. Les produits tirés de la location de terrains se sont établis à 21,7 M\$ en 2021, en hausse de 0,8 M\$, ou 3,8 %, par rapport à ceux de 2020, l'Administration ayant ajouté d'autres locataires au cours de l'exercice. Les produits tirés de la location de terrains se sont établis à 20,9 M\$ en 2020, en baisse de 0,1 M\$, par rapport à 2019.

En 2021, les produits tirés du parc de stationnement se sont établis à 16,3 M\$, en hausse de 1,1 M\$, ou 7,2 %, par rapport à 2020, en raison de l'augmentation du trafic passagers au cours de l'exercice. Les produits tirés du parc de stationnement se sont établis à 15,2 M\$ en 2020, en baisse de 26,5 M\$, ou 63,5 %, par rapport à 2019. Cette baisse est attribuable à la réduction du nombre de passagers en raison de la pandémie de COVID-19.

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. Au fil de la pandémie, les locataires ont cherché à modifier les baux pour que l'Administration reprenne les locaux inutilisés. Ainsi, les produits tirés de la location d'aérogares se sont établis à 8,3 M\$ en 2021, en baisse de 0,8 million de dollars, ou 8,8 %, par rapport à 2020. En 2020, les produits tirés de location d'aérogares se sont élevés à 9,1 M\$, soit une augmentation de 0,7 M\$, ou 8,3 %, par rapport à 2019, car des contrats de location supplémentaires ont été conclus à la fin de 2019 et ont généré des produits en 2020.

Les autres produits, qui se composent des frais de recouvrement des loyers du gouvernement fédéral, des services de construction et des frais de laissez-passer pour les bureaux, se sont établis à 1,9 M\$ en 2021, en hausse de 1,2 M\$ par rapport à 2020, les activités au terminal ayant amorcé une reprise en 2021. En 2020, les autres produits se sont élevés à 0,7 M\$, soit une baisse de 1,1 M\$, ou 61,1 %, par rapport à 2019, car l'inactivité pendant la pandémie de COVID-19 a eu une incidence sur les produits.

En 2021, le total des produits aéronautiques a augmenté de 15,5 M\$, ou 26,6 %, par rapport à 2020, en raison d'une augmentation de 4,0 % de la capacité des sièges passagers atterris. Une hausse de 3 % des tarifs entrée en vigueur le 1^{er} février 2021, conjuguée à l'augmentation du PMD atterri à la suite de l'augmentation du trafic passager et du trafic de fret, a donné lieu à une augmentation de 2,1 M\$, ou 8,5 %, des droits d'atterrissage. Les frais généraux liés aux aérogares ont augmenté de 11,7 M\$, ou 50,2 %, par rapport à 2020, en raison de l'augmentation du nombre de sièges passagers atterris. Les autres produits aéronautiques, qui comprennent les frais de passerelles, d'aire de trafic, de l'équipement d'aérogare à usage commun, d'équivalent FAA et de prédédouanement, se sont établis à 12,0 M\$ en 2021, en hausse de 1,7 M\$, ou 16,5 %, par rapport à 2020, en raison de l'utilisation accrue des passerelles et de l'augmentation du temps d'arrêt des aires de trafic pour les avions. En 2020, le total des produits aéronautiques avait diminué de 64,4 M\$, ou 52,5 %, par rapport à 2019, en raison d'une baisse généralisée du trafic passagers attribuable à la pandémie de COVID-19.

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, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles.

Le tableau qui suit résume les charges de l'AAC pour les exercices clos les 31 décembre 2021, 2020 et 2019 :

CHARGES (EN MILLIONS DE DOLLARS)	2021	2020	2021/2020 % de variation	2019	2020/2019 % de variation
Biens et services	85,7	97,5	12,1	121,5	19,8
Salaires et avantages du personnel	28,0	26,1	(7,3)	39,4	33,8
Impôts fonciers	17,5	17,8	1,7	17,9	0,6
Charges d'exploitation directes	131,2	141,4	7,2	178,8	20,9
Contribution à l'échangeur	—	22,5	100,0	—	n. s.
Bail avec le Canada	18,8	2,4	n. s.	43,8	94,5
Frais de manutention liés aux frais d'améliorations aéroportuaires	4,2	2,3	(82,6)	6,5	64,6
Total des charges d'exploitation	154,2	168,6	8,5	229,1	26,4
Dotation aux amortissements	136,5	137,2	0,5	168,9	18,8
Charges d'intérêts et coûts de financement	250,0	100,9	n. s.	102,9	1,9
Charge (produit) au titre des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(9,6)	9,9	n. s.	(9,3)	n. s.
Total des charges	531,1	416,6	(27,5)	491,6	15,3
Charges d'exploitation directes par passager embarqué et débarqué	20,74 \$	24,94 \$	16,8	9,96 \$	n. s.

En 2021, les charges liées aux biens et services se sont établies à 85,7 M\$, en baisse de 11,8 M\$, ou 12,1 %, par rapport à 2020. Cette réduction en 2021 s'explique en grande partie par une diminution de la provision pour créances douteuses constituée en 2020, les résultats de recouvrement ayant été positifs, et par une diminution des coûts des services publics découlant de la baisse de la consommation causée par la réduction de l'empreinte opérationnelle et de la baisse des tarifs attribuable à la nouvelle convention d'achat d'électricité entrée en vigueur en janvier 2021. La diminution découlait également de la baisse soutenue des tarifs prévue aux contrats de service qui ont été renégociés en 2020. Les charges liées aux biens et services en 2020 se sont élevées à 97,5 M\$, soit une baisse de 24,0 M\$, ou 19,8 %, par rapport à 2019. Cette diminution des charges d'exploitation en 2020 était attribuable aux efforts massifs de compression des coûts de l'AAC visant à réduire les services au minimum tout en maintenant un aéroport sécuritaire et fonctionnel. Bien que la plupart des charges d'exploitation liées aux installations aéroportuaires soient fixes, certaines charges liées aux biens et services fluctuent en fonction du trafic passagers et ont donc naturellement diminué au cours des trimestres ayant suivi le début de la pandémie. Les autres économies de coûts provenaient de la renégociation des contrats de service et de mesures d'efficacité telles que la réduction de l'empreinte opérationnelle de l'aéroport.

En 2021, les charges au titre des salaires et des avantages du personnel ont augmenté de 1,9 M\$, ou 7,3 %, par rapport à 2020, en raison principalement de la baisse de 3,4 M\$ des subventions reçues au titre de la SSUC, les produits des activités ordinaires ayant augmenté et le programme fédéral ayant pris fin. La hausse de 0,7 M\$ des charges salariales directes a également contribué à l'augmentation. En effet, l'Administration a dû accroître son effectif pour répondre à la demande, le trafic passagers ayant commencé à se rétablir au deuxième semestre de 2021. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par une baisse de 2,4 M\$ des indemnités de départ en 2021, les indemnités de départ de 2020 ayant été élevées en raison de la réduction de 30 % de l'effectif au

cours de l'exercice. Les charges au titre des salaires et des avantages du personnel en 2020 étaient de 26,1 M\$, soit une diminution de 13,3 M\$, ou 33,8 %, par rapport à 2019, principalement en raison des subventions de 8,8 M\$ reçues au titre de la SSUC. La baisse de 5,3 M\$ des charges salariales directes découlant des réductions temporaires et permanentes de l'effectif, en partie contrebalancée par la hausse des indemnités de départ, a également contribué à la diminution précitée.

En juin 2011, l'AAC 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'AAC 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 la voie Barlow Trail. La première phase d'échangeurs améliorera l'accès aux installations aéroportuaires et la sortie de celles-ci. 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'AAC 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 en cours de construction et que les terrains de tiers de la deuxième phase ont déjà été acquis, l'AAC a comptabilisé une charge de 22,5 M\$ en 2020. L'AAC est toujours tenue de contribuer à la deuxième phase de la construction et aux coûts additionnels des terrains.

En 2021, la charge d'impôts fonciers s'est établie à 17,5 M\$, en baisse de 0,3 M\$, ou 1,7 %, par rapport à celle de 2020, en raison de la diminution des défauts de paiement des locataires, la valeur calculée des actifs aéroportuaires étant demeurée stable. Les impôts fonciers en 2020 se sont élevés à 17,8 M\$, soit une baisse de 0,1 M\$, ou 0,6 %, par rapport à 2019. Cette diminution découle d'une baisse de 12 % du taux d'imposition des immeubles non résidentiels de la ville de Calgary, qui a été presque entièrement compensée par des impôts fonciers additionnels en raison des défauts de paiement des locataires.

Les charges locatives au titre du bail avec le Canada en 2021 de YYC ont augmenté de 16,4 M\$ par rapport à 2020. Les charges locatives au titre du bail avec le Canada en 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. En 2020, les charges locatives au titre du bail avec le Canada ont diminué de 94,5 % par rapport à 2019, Transports Canada ayant renoncé aux paiements des charges au titre du bail avec le Canada pour la période allant de mars à décembre 2020 en réponse à la pandémie de COVID-19. Les charges locatives au titre du bail avec le Canada en 2020 de YYC se sont établies à 2,4 M\$, soit une proportion de 2/12 des charges qui auraient été payables selon la formule existante pour l'exercice complet en fonction des produits des activités ordinaires réels de 2020.

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 sont calculés en pourcentage des FAA bruts perçus par les compagnies aériennes pour le compte de l'Administration. Les frais de perception des FAA de 4,2 M\$ de 2021 ont augmenté de 1,9 M\$, ou 82,6 %, par rapport à ceux de 2020. La croissance est supérieure à l'augmentation totale de 45,6 % des produits tirés des FAA, le pourcentage perçu par les transporteurs aériens étant passé de 5 % à 6 % en 2021 du fait de la réduction du nombre de passagers, ce qui a donné lieu à une hausse des frais de gestion. Les frais de perception des FAA de 2,3 M\$ de 2020 étaient en baisse de 64,6 % par rapport à ceux de 2019. Cette baisse est inférieure au recul de 71,4 % du total des produits tirés des FAA pour l'exercice, car le pourcentage perçu est passé de 4 % à 5 %, rétroactivement au 1^{er} janvier 2020. Cela est dû à la réduction du nombre de passagers, laquelle a entraîné des frais de gestion plus élevés conformément au protocole d'entente pour les FAA existant conclu avec les transporteurs aériens.

En 2021, la dotation aux amortissements s'est établie à 136,5 M\$, en baisse de 0,7 M\$, ou 0,5 %, par rapport à 2020. La dotation aux amortissements se chiffrait à 137,2 M\$ en 2020, un recul de 31,7 M\$, ou 18,8 %, par rapport à 2019. Cette diminution s'explique en grande partie par l'amortissement complet d'un nombre important d'actifs de technologies de l'information du terminal international de 2016 à la fin de 2019.

En 2021, les charges d'intérêts et coûts de financement se sont établis à 250,0 M\$, en hausse de 149,1 M\$ par rapport à 2020. L'augmentation de 2021 s'explique en grande partie par des pénalités de remboursement anticipé de 146,0 M\$ imposées pour le remboursement anticipé de débentures de 1,9 G\$; les intérêts résiduels étant liés à l'augmentation de l'endettement, ce qui a été partiellement compensé par une diminution de 2,7 M\$ de la charge d'intérêts au titre de l'ajustement de la juste valeur du report sans intérêt des loyers au titre du bail avec le Canada de 2021. Les charges d'intérêts et coûts de financement se sont établis à 100,9 M\$ en 2020, en baisse de 2,0 M\$, ou 1,9 %, par rapport à 2019. Cette diminution s'explique par des pénalités de remboursement anticipé de 4,9 M\$ imposées pour le remboursement anticipé de la dette en 2019, et a été en partie neutralisée par les intérêts composés sur le report de paiements d'intérêts accordé par le gouvernement de l'Alberta en 2020.

La charge (le produit) au titre des avantages postérieurs à l'emploi correspond à la variation de la juste valeur découlant de la réévaluation actuarielle des régimes de retraite de l'AAC. Cela a donné lieu à un profit de juste valeur latent de 9,6 M\$ en 2021, contre une perte de juste valeur latente de 9,9 M\$ en 2020.

SOMMAIRE DES RÉSULTATS TRIMESTRIELS

Le tableau suivant présente les principales données financières trimestrielles consolidées non auditées pour la période allant du trimestre clos le 31 mars 2020 au trimestre clos le 31 décembre 2021 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	TRIMESTRES CLOS							
	2021 T4	2021 T3	2021 T2	2021 T1	2020 T4	2020 T3	2020 T2	2020 T1
Produits des activités ordinaires	74,4	72,9	36,1	32,9	36,0	34,5	17,1	86,5
Charges d'exploitation	(48,0)	(38,2)	(31,9)	(36,1)	(34,1)	(28,6)	(31,3)	(52,1)
BAIIA ajusté	26,4	34,7	4,2	(3,2)	1,9	5,9	(14,2)	34,4
Contribution à l'échangeur	—	—	—	—	(22,5)	—	—	—
BAIIA	26,4	34,7	4,2	(3,2)	(20,6)	5,9	(14,2)	34,4
Avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	9,6	—	—	—	(9,9)	—	—	—
Dotation aux amortissements	(34,1)	(34,0)	(34,2)	(34,2)	(34,5)	(34,2)	(34,2)	(34,3)
Charges d'intérêts et coûts de financement	(172,4)	(25,9)	(26,0)	(25,7)	(25,9)	(25,4)	(24,8)	(24,8)
(Perte) nette	(170,5)	(25,2)	(56,0)	(63,1)	(90,9)	(53,7)	(73,2)	(24,7)

Les résultats trimestriels de l'AAC 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 associée aux vacances ainsi qu'à d'autres facteurs saisonniers. Le BAIIA ajusté trimestriel montre clairement l'incidence de la pandémie de COVID-19 depuis le deuxième trimestre de 2020; le troisième trimestre de 2021 ayant montré des signes de reprise.

PROJETS D'INVESTISSEMENT

L'AAC 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. En raison de la pandémie de COVID-19 et de son incidence sur le volume de passagers, l'AAC a entrepris un examen de son programme d'investissement et a considérablement réduit ses dépenses d'investissement de plus de 58,8 M\$, les travaux effectués en 2020 s'établissant à 17,8 M\$. En 2020, l'AAC a financé ses dépenses d'investissement principalement à partir de sa trésorerie détenue.

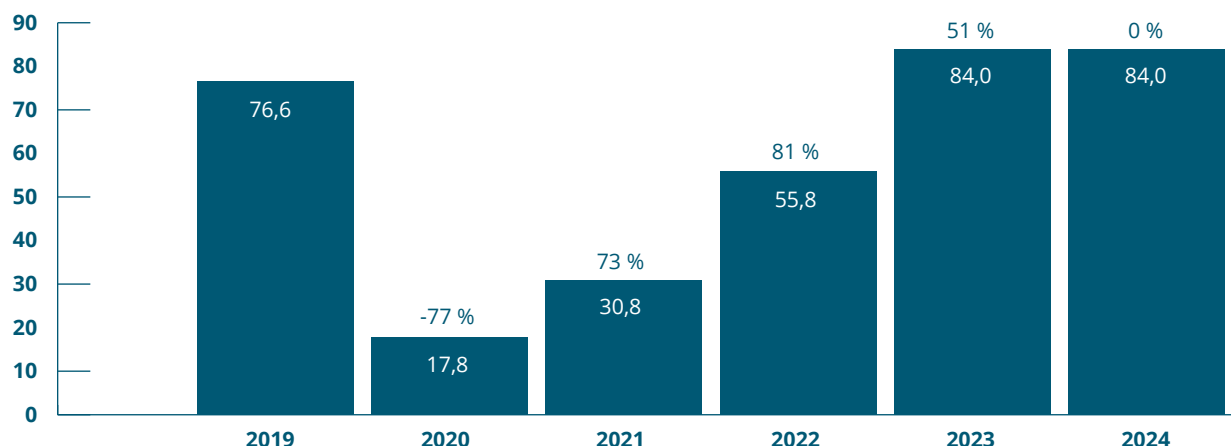
En raison de l'incidence significative de la COVID-19, un nombre important de projets dans le cadre du programme d'investissement ont été réduits, reportés ou retardés. Les projets d'investissement reportés et retardés seront redémarrés en fonction des besoins futurs afin d'adapter le calendrier des projets d'investissement à l'activité des déplacements aériens et des besoins en flux de trésorerie.

Les plus importants projets d'investissement de l'AAC, en cours ou à venir, ainsi que leur avancement à ce jour et les dépenses d'investissement se détaillent comme suit :

- Programme de restauration des surfaces du côté piste asphaltées – Projet pluriannuel dans le cadre duquel des montants respectifs de 1,3 M\$ et de 9,7 M\$ ont été dépensés en 2020 et en 2021;
- Reconstruction de la piste ouest – Projet redémarré en 2021 pour lequel 2,4 M\$ ont été consacrés à ce jour. L'ensemble du projet devrait être achevé en 2025 à un coût prévu d'environ 115 M\$;
- Solution de système ERP d'Oracle – Projet démarré au deuxième trimestre de 2021 pour un coût de 2,1 M\$ en 2021. Le projet devrait être achevé au cours du premier trimestre de 2022 et le budget total se chiffre à 2,3 M\$;
- Remise en état du système de gicleurs – Projet pluriannuel dont les coûts à ce jour s'élèvent à 1,2 M\$. Dépenses prévues de 1,7 M\$ en 2022;
- Remise en état du parc de stationnement – Projet commencé à la fin de 2020 et achevé en 2021 au coût de 1,1 M\$;
- Programme de commerce de détail et de restauration – Projet commencé en 2020 et achevé en 2021 au coût de 1,0 M\$.
- Le tableau suivant présente des renseignements sur les dépenses d'investissement réelles pour 2019, 2020 et 2021 et les dépenses d'investissement prévues de l'AAC pour 2022 à 2024.

TOTAL DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

(en millions de dollars)



ACTIF ET PASSIF

Aux 31 décembre 2021, 2020 et 2019, le total de l'actif, du passif et du déficit et du cumul des autres éléments du résultat global consolidés s'établissait comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2021	2020	2021/2020 % de variation	2019	2020/2019 % de variation
Total de l'actif	3 235,4	3 278,1	(1,3)	3 398,7	(3,5)
Total du passif	3 388,2	3 116,1	(8,7)	2 994,2	(4,1)
(Déficit) actif net	(152,8)	162,0	n. s.	404,5	(60,0)

Au 31 décembre 2021, le total de l'actif de l'AAC avait diminué de 42,7 M\$ par rapport au 31 décembre 2020, en raison principalement d'une baisse de 105,9 M\$ des immobilisations corporelles et incorporelles découlant de la compression du programme d'investissement n'ayant pas couvert la dotation aux amortissements annuelle, baisse qui a été en partie compensée par une augmentation de 54,4 M\$ de la trésorerie par suite de la restructuration de la dette à long terme réalisée au cours de l'exercice. Le total du passif de l'AAC a augmenté de 272,1 M\$, principalement en raison d'une hausse de 374,0 M\$ du solde de la dette à long terme par suite de la restructuration de la dette effectuée au cours de l'exercice, et d'une hausse de 19,4 M\$ des autres passifs à long terme du fait du report de loyer de Transports Canada en 2021. Ces augmentations ont été en partie compensées par une baisse de 60,7 M\$ des intérêts à payer et une réduction de 50,0 M\$ du solde de la facilité d'exploitation, ces deux éléments ayant été réglés au moyen de la trésorerie détenue et du produit tiré de la restructuration de la dette. Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour de plus amples renseignements.

Au 31 décembre 2020, le total de l'actif de l'AAC avait diminué de 120,6 M\$ par rapport au 31 décembre 2019, en raison principalement d'une baisse de 124,0 M\$ des immobilisations corporelles et incorporelles découlant de la compression du programme d'investissement n'ayant pas couvert la dotation aux amortissements annuelle, et d'une réduction de 8,9 M\$ des créances attribuable à un repli des produits des activités ordinaires tirés des activités d'exploitation. Cette baisse a été neutralisée en partie par une augmentation de 19,6 M\$ de la trésorerie provenant des emprunts à court terme aux fins de liquidité. Le total du passif de l'AAC a augmenté de 121,9 M\$, en raison principalement de la hausse de 67,7 M\$ des intérêts à payer découlant du report de paiements d'intérêts du gouvernement de l'Alberta, des emprunts à court terme de 50,0 M\$ sur la facilité d'exploitation et de l'augmentation de 22,0 M\$ des autres passifs à long terme liés à l'apport des échangeurs versé à la Ville de

Calgary. Ces facteurs ont été en partie compensés par une réduction de 19,2 M\$ des dettes d'exploitation du fait de la baisse des activités d'exploitation à l'aéroport.

L'AAC avait enregistré un déficit net de 152,8 M\$ au 31 décembre 2021, en raison des pénalités engagées pour le remboursement anticipé de la dette en 2021 et de l'incidence continue de la pandémie de COVID-19 ayant entraîné une perte nette de 314,8 M\$ pour l'exercice. Au 31 décembre 2020, l'actif net se chiffrait à 162,0 M\$, en baisse de 242,5 M\$ par rapport au 31 décembre 2019, en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur le nombre de passagers, l'activité de vol et les résultats d'exploitation.

TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Le tableau qui suit fournit de l'information sur les flux de trésorerie :

FLUX DE TRÉSORERIE (EN MILLIONS DE DOLLARS)	2021	2020	2021/2020 % de variation	2019	2020/2019 % de variation
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	83,1	(4,6)	n. s.	95,0	n. s.
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(26,3)	(25,7)	(2,3)	(77,8)	67,0
Pénalité payée sur le remboursement anticipé de la dette à long terme	(146,0)	—	n. s.	(4,9)	100,0
Coût de transaction sur l'émission de la dette à long terme	(14,1)	—	n. s.	—	n. s.
Emprunts (remboursements), montant net	157,7	49,9	n. s.	—	n. s.
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	54,4	19,6	n. s.	12,3	59,3

Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation se sont chiffrés à 83,1 M\$ en 2021, en hausse de 87,7 M\$ par rapport à 2020, en raison principalement de l'augmentation des produits des activités ordinaires et de la baisse des charges d'exploitation liées au maintien des économies de coûts réalisées en 2020. Des emprunts de 207,7 M\$ ont été contractés pour rembourser les emprunts à court terme de 50 M\$ contractés sur la facilité d'exploitation en 2020 (montant net de 157,7 M\$) et pour payer les pénalités de remboursement anticipé de 146,0 M\$. Les flux de trésorerie nets se sont élevés à 54,4 M\$, en hausse de 34,8 M\$ par rapport à 2020, du fait de l'augmentation des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, déduction faite des flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement.

Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation se sont chiffrés à 4,6 M\$ en 2020, en baisse de 99,6 M\$ par rapport à 2019, par suite essentiellement de la baisse importante des produits des activités ordinaires, qui a été en partie compensée par les mesures d'économie de coûts adoptées par l'AAC, comme le gel de l'embauche et la fermeture temporaire de plus de 40 % de ses installations dans les aéroports, la renonciation au loyer au titre du bail avec le Canada et le programme de SSUC. Les flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement ont diminué de 52,1 M\$ par rapport à 2019 en raison du report ou de l'annulation de projets. Les flux de trésorerie nets se sont établis à 19,6 M\$, en hausse de 7,3 M\$ par rapport à 2019, en raison d'emprunts à court terme sur la facilité d'exploitation.

Le tableau qui suit fournit de l'information sur les flux de trésorerie disponibles de l'AAC :

FLUX DE TRÉSORERIE (EN MILLIONS DE DOLLARS)	2021	2020	2021/2020 % de variation	2019	2020/2019 % de variation
Résultat net	(314,8)	(242,5)	(29,8)	(59,6)	n. s.
Plus : Avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(9,6)	9,9	n. s.	(9,3)	n. s.
Charges d'intérêts et coûts de financement	250,0	100,9	n. s.	102,9	1,9
Dotation aux amortissements	136,5	137,2	0,5	168,9	18,8
BAIIA	62,1	5,5	n. s.	202,9	(97,3)
Plus : Contribution à l'échangeur	—	22,5	n. s.	—	n. s.
BAIIA ajusté	62,1	28,0	n. s.	202,9	(86,2)
Moins : Charges d'intérêts et coûts de financement, déduction faite des pénalités pour remboursement anticipé et reports de paiement	(1,5)	(33,2)	95,5	(102,9)	67,7
Plus : Report du loyer au titre du bail avec le Canada	18,8	—	n. s.	—	n. s.
Flux de trésorerie disponibles	79,4	(5,2)	n. s.	100,0	n. s.
Flux de trésorerie disponibles par passager embarqué et débarqué	12,55 \$	(0,92) \$	n. s.	5,57 \$	n. s.

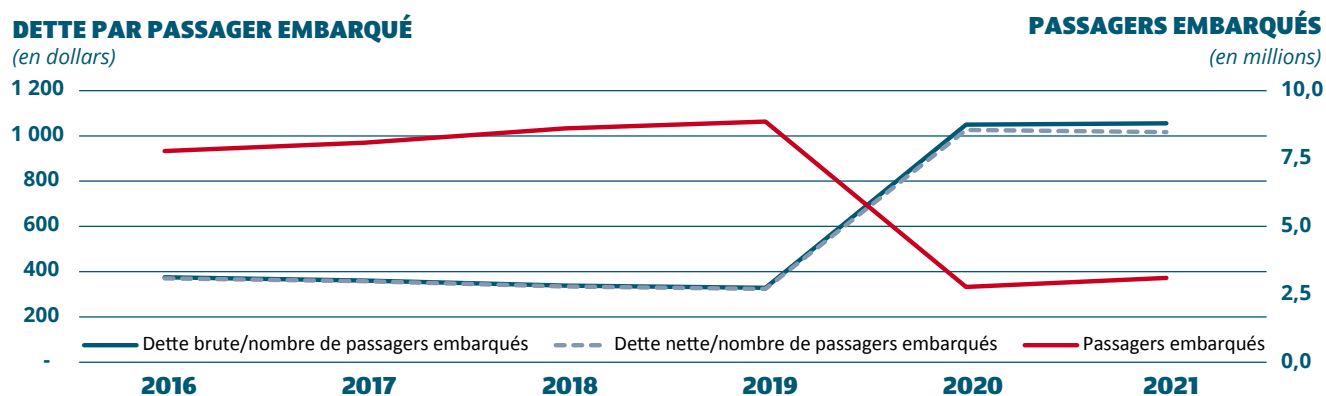
Les flux de trésorerie disponibles correspondent à l'évaluation du résultat net généré par les activités d'exploitation de l'AAC diminué des coûts du service de la dette payés, compte non tenu des variations du fonds de roulement, au cours de l'exercice. Les flux de trésorerie disponibles peuvent être 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. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour de plus amples détails.

Le tableau qui suit présente de l'information sur la dette de l'AAC :

DETTE À LONG TERME (EN MILLIONS DE DOLLARS)	<i>Aux 31 décembre</i> 2021	<i>Aux 31 décembre</i> 2020	2021/2020 % de variation	<i>Aux 31 décembre</i> 2019	2020/2019 % de variation
Dette à long terme, y compris la partie courante	3 276,0	2 915,9	(12,3)	2 915,9	0,0
Trésorerie	120,9	66,5	81,8	46,9	41,8
Dette nette	3 155,1	2 849,4	(10,7)	2 869,0	0,7
Principaux indicateurs de crédit					
Ratio de couverture du service de la dette	0,25	n/a		n/a	
Ratio de couverture du service de la dette brut	1,63	n/a		n/a	
Total de la dette / nombre de passagers embarqués (en dollars)	1 055,31 \$	1 049,98 \$	(0,5)	329,28 \$	n. s.
Dette nette / nombre de passagers embarqués (en dollars)	1 016,36 \$	1 026,03 \$	0,9	323,98 \$	n. s.

La dette à long terme a augmenté de 12,3 % en 2021 pour s'établir à 3,3 G\$, tandis que la dette nette a augmenté de 10,7 %, à 3,2 G\$. Au 31 décembre 2020, la dette à long terme était demeurée la même qu'au 31 décembre 2019, soit 2,9 G\$, puisque le remboursement prévu en 2020 a été reporté en raison de la pandémie de COVID-19. La dette nette a diminué de 19,6 M\$ comparativement au 31 décembre 2019, pour s'établir à 2,8 G\$ au 31 décembre 2020. 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. L'Administration a reçu des renoncations de la part du fiduciaire jusqu'au 1^{er} janvier 2023. Ainsi, à la date de l'autorisation des états financiers, l'Administration respectait ses clauses restrictives.



Le total de la dette par passager embarqué est un indicateur financier clé du secteur des aéroports. En 2021, le total de la dette par passager embarqué a augmenté pour s'établir à 1 055,31 \$, tandis que la dette nette par passager embarqué a diminué à 1 016,36 \$, en raison dans les deux cas de la hausse de la dette à long terme et de la trésorerie détenue à la suite de la restructuration de la dette en 2021. Pour l'AAC, le total de la dette par passager embarqué a augmenté de 329,28 \$ en 2019 à 1 049,98 \$ en 2020, et la dette nette par passager embarqué a augmenté de 323,98 \$ en 2019 à 1026,03 \$ en 2020. La dette par passager embarqué de l'AAC avait suivi 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, 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 renseignements.

En 2021, l'AAC a mis en place une plateforme relative aux marchés financiers globale, dont les sûretés et les autres modalités d'usage de tous les emprunts, y compris les facilités bancaires, les obligations et d'autres titres de créance, sont précisées dans son acte de fiducie cadre. En 2021, la plateforme a servi à refinancer la dette, et l'AAC continuera d'accéder aux marchés financiers pour financer des programmes d'investissement futurs et refinancer sa dette à son échéance, au besoin.

Le tableau qui suit présente de l'information sur les liquidités disponibles de l'AAC :

LIQUIDITÉS ET FACILITÉS DE CRÉDIT (EN MILLIONS DE DOLLARS)	<i>Aux 31 décembre 2021</i>	<i>Aux 31 décembre 2020</i>	2021/2020 % de variation	<i>Aux 31 décembre 2019</i>	2020/2019 % de variation
1) Trésorerie et équivalents de trésorerie	120,9	66,5	81,8	46,9	41,9
Facilités de crédit					
2) Facilité de crédit d'exploitation disponible	332,5	200,0	66,3	100,0	100,0
Moins : Lettres émises	(49,8)	(14,3)	n. s.	(14,3)	(0,0)
Montant prélevé	—	(50,0)	100,0	—	n. s.
Facilité de crédit d'exploitation	282,7	135,7	108,3	85,7	58,3
Total des liquidités, montant net (compte tenu de la trésorerie)	403,6	202,2	99,6	132,6	52,5
3) Facilité de lettres de crédit disponible	70,0	55,0	27,3	55,0	—
Moins : Lettres émises	(60,0)	(33,8)	(77,6)	(45,0)	24,9
Facilité de lettres de crédit	10,0	21,2	(52,8)	10,0	n. s.

Au 31 décembre 2021, le total du montant net des liquidités de l'AAC s'élevait à 403,6 M\$, en hausse de 201,4 M\$, ou 99,6 %, par rapport au 31 décembre 2020. L'augmentation de 2021 est attribuable à un montant supplémentaire de 132,5 M\$ disponible à la suite du remplacement de la facilité d'exploitation existante par la nouvelle facilité de crédit consortiale, en plus des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation.

Au 31 décembre 2020, le total du montant net des liquidités de l'AAC se chiffrait à 202,2 M\$, en hausse de 69,6 M\$, ou 52,5 %, par rapport au 31 décembre 2019. La hausse de 2020 s'explique par une augmentation de 100 M\$ de la facilité d'exploitation de la Banque TD existante, en partie neutralisée par la trésorerie utilisée pour régler les charges d'exploitation pendant la pandémie.

Aux termes de la convention de reconnaissance du locateur, le montant total des obligations émises aux termes de l'acte de fiducie cadre ne peut excéder 4 G\$. Cette limite peut être revue avec la permission de Transports Canada. Cependant, en vertu d'actes complémentaires, cette limite ne peut être augmentée avant le 1^{er} janvier 2023. Le tableau qui suit présente la capacité d'emprunt de l'Administration au 31 décembre 2021 :

CAPACITÉ D'EMPRUNT (EN MILLIONS DE DOLLARS)	2021
Total de la limite d'emprunt	4 000
Obligations émises	(3 290)
Obligation donnée en gage émise – nouvelle facilité d'exploitation	(385)
Obligation donnée en gage émise – nouvelle facilité de lettres de crédit	(77)
Capacité d'emprunt	248

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'AAC. 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'AAC les utilise pour évaluer ses résultats d'exploitation, y compris 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. Elle sert à évaluer le rendement de l'AAC 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'AAC 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 NETTE

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

DETTE 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.

SIÈGES PASSAGERS ATTERRIS :

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

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'AAC. 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 », « 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 : l'incidence prévue de la COVID-19, y compris sur la viabilité financière à long terme de l'aéroport; le trafic passagers et les frets intérieurs et internationaux 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'ACC 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'AAC 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 de la contraction économique en découlant, 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 voyage 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 voyage. L'AAC 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 pandémie; 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'AAC 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'AAC 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 : les risques liés à la pandémie de COVID-19 ou à d'autres urgences sanitaires sur les activités de l'AAC; 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'AAC 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'AAC.

L'information prospective contenue dans le présent document traduit les attentes à la date du présent rapport, et elle est appelée à changer. L'AAC 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.

ADMINISTRATION AÉROPORTUAIRE DE CALGARY ÉTATS FINANCIERS

Pour l'exercice clos les 31 décembre 2021 et 2020

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

La direction de l'Administration aéroportuaire de Calgary (l'« Administration ») est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour les entreprises à capital fermé. Les états financiers et les notes comprennent toutes les informations nécessaires à une présentation fidèle de la situation financière, des résultats d'exploitation et des flux de trésorerie de l'Administration conformément aux Normes comptables canadiennes pour les entreprises à capital fermé, ainsi que d'autres informations que l'Administration est tenue de fournir selon les lois et règlements auxquels elle est assujettie.

La direction de l'Administration maintient des systèmes, des politiques et des procédures appropriés en matière de comptabilité et de contrôle interne qui fournissent à la direction l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et que les documents comptables sont fiables et qu'ils constituent une base adéquate pour l'établissement des états financiers. Les présents états financiers comprennent également des montants qui sont fondés sur des estimations et des jugements qui reflètent les informations disponibles à l'heure actuelle.

Les états financiers ont été audités par PricewaterhouseCoopers LLP/s.r.l./s.e.n.c.r.l., cabinet indépendant de comptables professionnels agréés nommé par le conseil d'administration.

Le comité d'audit et des finances du conseil d'administration se compose de cinq administrateurs qui ne sont pas des employés de l'Administration. Le comité rencontre périodiquement la direction et les auditeurs externes indépendants pour examiner toute question importante qui survient au sujet de la comptabilité, du contrôle interne et de l'audit. Le comité d'audit et des finances examine également les états financiers annuels de l'Administration ainsi que le rapport de l'auditeur indépendant et les recommande au conseil d'administration qui approuve les états financiers.



Robert (Bob) Sartor

Président et chef de la direction



Robert J. Palmer

Vice-président, Commerce, Stratégie
et chef des finances

Le 9 mars 2022
Calgary (Alberta)



Rapport de l'auditeur indépendant

Au conseil d'administration de l'Administration aéroportuaire de Calgary

Notre opinion

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration aéroportuaire de Calgary (l'« Administration ») au 31 décembre 2021, ainsi que de ses résultats d'exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour les entreprises à capital fermé (NCECF).

Notre audit

Nous avons effectué l'audit des états financiers de l'Administration, qui comprennent :

- le bilan au 31 décembre 2021;
- l'état du résultat net et de l'actif net pour l'exercice clos à cette date;
- le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date;
- les notes annexes, qui comprennent les principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section *Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers* de notre rapport.

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

Indépendance

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

Autres informations

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

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

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

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

PricewaterhouseCoopers LLP/s.r.l./s.e.n.c.r.l.
111 5 Avenue SW, Suite 3100, Calgary, Alberta, Canada T2P 5L3
Tél. : +1 403 509 7500, Téléc. : +1 403 781 1825

PwC s'entend de PricewaterhouseCoopers LLP/s.r.l./s.e.n.c.r.l., une société à responsabilité limitée de l'Ontario.

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

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux ASPE, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'Administration à poursuivre ses activités, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'Administration ou de cesser ses activités, ou si elle n'a aucune autre solution réaliste que de le faire.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de l'Administration.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

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

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

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'Administration;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'Administration à poursuivre ses activités. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'Administration à cesser ses activités;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance, entre autres informations, l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.

Comptables professionnels agréés

Calgary (Alberta)
Le 9 mars 2022

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

AUX 31 DÉCEMBRE 2021 ET 2020

AUX (EN MILLIERS DE DOLLARS)	NOTE	31 DÉCEMBRE 2021	31 DÉCEMBRE 2020
ACTIF			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		120 858 \$	66 480 \$
Créances	9, 14	18 023	19 946
Stocks	3	5 630	5 451
Charges payées d'avance		3 211	3 224
		147 722	95 101
Incitatifs à la location et autres actifs à long terme		6 268	4 550
Immobilisations corporelles et incorporelles	4, 11	3 044 681	3 150 538
Actif au titre des régimes de retraite	13	36 673	27 883
		3 235 344 \$	3 278 072 \$
PASSIF ET ACTIF NET			
Passifs courants			
Facilité d'exploitation	6	— \$	50 000 \$
Dettes d'exploitation et charges à payer	14	21 946	16 872
Intérêts à payer sur la dette à long terme	5, 14	26 586	87 321
Produits différés		307	442
Partie courante des autres passifs à long terme	7, 12	2 582	2 662
Partie courante de la dette à long terme	5, 14	7 236	50 000
		58 657	207 297
Autres passifs à long terme	7, 14	44 150	24 764
Passif au titre des prestations constituées	13	16 593	18 158
Dette à long terme	5	3 268 769	2 865 901
		3 388 169 \$	3 116 120 \$
Actif net		(152 825)	161 952
		3 235 344 \$	3 278 072 \$

Approuvé par le conseil d'administration :



Matthew Heffernan

Président



Donald Cormack

Président du comité de vérification et du risque

Se reporter aux notes annexes.

ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DE L'ACTIF NET

POUR LES EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2021 ET 2020

(EN MILLIERS DE DOLLARS)	NOTE	31 DÉCEMBRE 2021	31 DÉCEMBRE 2020
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES			
Frais d'améliorations aéroportuaires	8	68 036 \$	46 671 \$
Produits autres qu'aéronautiques	9, 10		
Concessions		26 056	22 937
Location de terrains	15	21 702	20 878
Parc de stationnement		16 253	15 240
Location d'aérogares		8 341	9 119
Autres produits des activités ordinaires		1 941	664
Produit d'intérêts		279	426
		74 572	69 264
Produits aéronautiques			
Frais généraux liés aux aérogares		34 982	23 277
Droits d'atterrissage	15	26 693	24 600
Autres frais aéronautiques	15	12 057	10 272
		73 732	58 149
		216 340	174 084
CHARGES			
Biens et services	3	85 759	97 523
Salaires et avantages du personnel	10, 15	27 968	26 104
Contribution à l'échangeur	17	—	22 450
Impôts fonciers		17 492	17 798
Bail avec le Canada	12	18 801	2 381
Frais de manutention liés aux frais d'améliorations aéroportuaires	8	4 198	2 343
		154 218	168 599
Bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et la dotation à l'amortissement		62 122	5 485
Charges d'intérêts et coûts de financement	4	249 980	100 901
Dotation aux amortissements	16	136 549	137 234
		(324 407) \$	(232 650) \$
Perte d'exploitation			
Autres produits (pertes)			
Profit/(perte) de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	13	9 630	(9 909)
		(314 777) \$	(242 559) \$
PERTE NETTE		(314 777) \$	(242 559) \$
Actif net à l'ouverture de l'exercice		161 952 \$	404 511 \$
Actif net (déficit) à la clôture de l'exercice		(152 825) \$	161 952 \$

Se reporter aux notes annexes.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

POUR LES EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2021 ET 2020

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	NOTE	31 DÉCEMBRE 2021	31 DÉCEMBRE 2020
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION			
Perte nette		(314 777) \$	(242 559) \$
Cotisations versées par l'employeur au volet à cotisations déterminées	13	(1 682)	(1 758)
Ajustements :			
Dotation aux amortissements	4	136 549	137 234
Avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	13	(8 673)	10 818
Pénalité payée sur le remboursement anticipé de la dette à long terme	5	145 965	—
Charges d'intérêts converties en dette à long terme	5	78 686	—
Profit sur cessions de stocks et d'immobilisations corporelles		(31)	—
		36 037	(96 265)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :			
Créances		1 923	8 938
Stocks		(179)	198
Charges payées d'avance		13	2 368
Incitatifs à la location et autres actifs à long terme		(1 718)	(2 852)
Dettes d'exploitation et charges à payer		4 422	(6 640)
Intérêts à payer sur la dette à long terme		26 586	67 740
Produits différés		(135)	(127)
Autres passifs		16 190	22 042
		47 102	91 667
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		83 139	(4 598)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT			
Prélèvement sur la facilité d'exploitation		—	50 000
Remboursement de la facilité d'exploitation	6	(50 000)	—
Remboursement de la dette à long terme	5	(1 867 000)	(25 000)
Coût de transaction sur l'émission de dette à long terme	5	(14 107)	—
Remboursement des obligations locatives	11	(362)	(100)
Pénalité payée sur le remboursement anticipé de la dette à long terme	5	(145 965)	—
Produit tiré de nouveaux titres d'emprunt à long terme	5	2 075 000	25 000
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(2 434)	49 900
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT			
Investissement dans des immobilisations corporelles et incorporelles	4	(30 774)	(17 769)
Variation des dettes d'exploitation et charges à payer liées aux immobilisations corporelles et incorporelles		4 358	(7 903)
Produit tiré de cessions de stocks et d'immobilisations corporelles		89	—
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(26 327)	(25 672)
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		54 378 \$	19 630 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice		66 480 \$	46 850 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice		120 858 \$	66 480 \$
Composition de la trésorerie et des équivalents de trésorerie :			
Fonds en banque		120 858 \$	16 360 \$
Placements à court terme		—	50 120 \$
		120 858 \$	66 480 \$

Se reporter aux notes annexes.

NOTES ANNEXES

AUX 31 DÉCEMBRE 2021 ET 2020 ET POUR LES EXERCICES CLOS À CES DATES

(Les montants dans les tableaux et les notes afférentes aux tableaux sont en milliers 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 à la note 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.

L'Administration, comme le reste de l'industrie aéronautique mondiale, a continué de subir une baisse sévère de l'activité ainsi qu'une baisse correspondante des revenus et des flux de trésorerie en raison de la pandémie de coronavirus (« COVID 19 ») et des restrictions de voyage imposées dans de nombreux pays du monde, particulièrement au Canada. Les conséquences de la pandémie ont commencé à se faire sentir dans le nombre de passagers et dans l'activité aérienne à partir du début de mars 2020 par une baisse sévère et brutale de l'activité. L'Administration a connu une certaine reprise en 2021, mais l'apparition de nouvelles variantes et le maintien des restrictions de voyage continuent de nuire aux activités.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, 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 COVID-19 ne peuvent 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 audités ont été approuvés par le conseil d'administration en vue de leur publication, le 9 mars 2022.

2 PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

BASE D'ÉVALUATION ET DE PRÉSENTATION

Les présents états financiers 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. Les états financiers 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.

COMPTABILISATION DES PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES

Les droits d'atterrissage, les produits tirés des frais généraux liés aux aéroports, les autres frais aéronautiques et les produits tirés du parc de stationnement sont comptabilisés à mesure que les installations aéroportuaires sont utilisées. Les produits liés aux frais d'améliorations aéroportuaires (« FAA ») sont comptabilisés au moment où les passagers en partance montent à bord de l'avion, tel que le signalent les compagnies aériennes. Les autres produits sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés ou au moment où les services sont rendus.

TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

La trésorerie et les équivalents de trésorerie se composent de trésorerie et de placements à court terme hautement liquides dont l'échéance initiale est de 90 jours ou moins.

CRÉANCES

Les créances sont comptabilisées déduction faite de la provision pour créances irrécouvrables à l'état de la situation financière. L'Administration analyse et évalue régulièrement la recouvrabilité des créances en fonction d'une combinaison de facteurs. Si les circonstances liées à la recouvrabilité changent, la provision pour créances irrécouvrables est rajustée. Les créances sont radiées lorsque les efforts de recouvrement ont été épuisés et que leur recouvrement futur est improbable.

STOCKS

Les stocks se composent de matières et de fournitures consommables destinées à être utilisées par l'Administration. Les stocks sont comptabilisés au coût ou à la valeur de réalisation nette si celle-ci est inférieure. Le coût est déterminé selon la méthode du coût moyen pondéré. La valeur de réalisation nette correspond au coût estimé de remplacement.

CONTRAT DE LOCATION (EN TANT QUE PRENEUR)

Le bail avec le Canada et le contrat de location de Springbank sont comptabilisés comme des contrats de location simple.

Allègements de loyer liés à la COVID-19

L'Administration s'est prévalu de la mesure de simplification facultative, en vertu de la modification du chapitre 3065, *Contrats de location* entrée en vigueur pour les exercices clos à compter du 31 décembre 2021, lui permettant de ne pas avoir à évaluer si les allègements de loyer admissibles qui sont une conséquence directe de la pandémie de COVID-19 sont des modifications ou non de contrat de location. Cette mesure est appliquée de façon uniforme aux contrats admissibles présentant des caractéristiques similaires dans des circonstances similaires. Cette mesure de simplification ne s'applique qu'aux paiements initialement exigibles au plus tard le 31 décembre 2022. Pour tous les autres allègements de loyer prévus dans les contrats de location, l'Administration évalue s'il y a une modification ou non du contrat de location.

CONTRAT DE LOCATION (EN TANT QUE BAILLEUR)

Les produits tirés des concessions sont gagnés chaque mois et sont comptabilisés en fonction d'un pourcentage des ventes ou de garanties spécifiques de loyer minimum des concessionnaires, ou ils peuvent être gagnés en fonction d'une combinaison de paiements contractuels mensuels et de droits d'utilisation. Les produits locatifs liés aux terrains et aux aérogares sont comptabilisés chaque mois sur la durée des ententes respectives.

Allègements de loyer liés à la COVID-19

L'Administration s'est prévaluée de la mesure de simplification facultative, en vertu de la modification du chapitre 3065, Contrats de location entrée en vigueur pour les exercices clos à compter du 31 décembre 2021, lui permettant de ne pas avoir à évaluer si les allègements de loyer admissibles qui sont une conséquence directe de la pandémie de COVID-19 sont des modifications ou non de contrat de location. Cette mesure est appliquée de façon uniforme aux contrats admissibles présentant des caractéristiques similaires dans des circonstances similaires. Cette mesure de simplification ne s'applique qu'aux paiements initialement exigibles au plus tard le 31 décembre 2022. Pour les autres allègements de loyer prévus dans les contrats de location, l'Administration évalue s'il y a une modification ou non du contrat de location.

IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût diminué du cumul des amortissements. Le coût comprend toutes les dépenses directement attribuables à l'acquisition ou à la construction d'un actif qui doivent être engagées pour permettre sa mise en service.

L'amortissement est comptabilisé sur la durée d'utilité estimative aux taux suivants :

PLAN D'AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS ET DES ACTIFS INTANGIBLES		
Terrains cédés à bail	Sur la durée résiduelle du bail avec le Canada	Mode linéaire
Bâtiments et structures	De 10 à 51 ans	Mode linéaire
Matériel informatique	3 ans	Mode linéaire
Véhicules	De 18 à 30 %	Mode dégressif
Matériel et outillage	De 10 à 30 ans	Mode linéaire
Mobilier et agencements	15 ans	Mode linéaire
Logiciels	3 ans	Mode linéaire

L'Administration a fait l'acquisition de terrains à des fins d'exploitation et d'aménagement futur. Selon les modalités du bail avec le Canada, la propriété des terrains doit être transférée au gouvernement du Canada au début des travaux d'aménagement, auquel moment l'Administration doit reclasser les terrains dans les terrains cédés à bail et commencer à les amortir selon le mode linéaire sur la durée des exercices financiers complets qui restent jusqu'à l'échéance du bail avec le Canada.

Les différentes composantes des bâtiments et structures comprennent des bâtiments de l'aérogare, d'autres bâtiments et structures ainsi que des routes et des terrains d'aviation. Cette catégorie d'actifs est amortie selon la durée d'utilité économique estimative de la composante en question, pourvu que cette durée ne dépasse pas celle du bail avec le Canada, étant donné que la propriété de tous les actifs de l'Administration sera transférée au gouvernement du Canada à l'échéance du bail avec le Canada.

Les travaux de construction en cours sont inscrits à l'actif et comptabilisés au coût. Les coûts sont virés au compte d'immobilisations approprié et commencent à être amortis lorsque le projet est quasi achevé et que les actifs sont prêts à être utilisés.

COÛTS D'EMPRUNT

Les coûts d'emprunt relatifs à la dette à long terme utilisée pour financer la construction d'immobilisations corporelles sont ajoutés au coût de ces actifs durant la période nécessaire pour achever la construction de l'actif et le préparer en vue de son utilisation prévue. Tous les autres coûts d'emprunt sont comptabilisés à l'état du résultat net et de l'actif net au poste « Charges d'intérêts et coûts de financement ».

DÉPRÉCIATION

Les actifs à long terme sont soumis à un test de dépréciation lorsque des événements ou des circonstances indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable à partir des activités futures. Lorsqu'il existe des indices de dépréciation de la valeur comptable des actifs, une perte de valeur est constatée à l'égard d'un actif à long terme lorsque sa valeur comptable excède le total des flux de trésorerie non actualisés attendus de son utilisation et de sa cession. Le montant de la perte est déterminé en déduisant la juste valeur de l'actif (basée sur les flux de trésorerie actualisés attendus de son utilisation et de sa cession) de sa valeur comptable.

AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

L'Administration propose à ses employés admissibles des régimes de retraite à cotisations définies et à prestations définies. Les nouveaux employés permanents participent au régime de retraite à cotisations définies dès la date de leur embauche. Les employés temporaires deviennent des participants du régime de retraite à cotisations définies après 24 mois de service continu. Le régime de retraite à prestations définies comporte à la fois un volet à prestations définies et un volet à cotisations définies. Le régime à prestations définies est fermé aux nouveaux employés non syndiqués depuis le 1^{er} janvier 2010 et aux employés syndiqués depuis le 1^{er} août 2013. L'Administration n'offre pas d'avantages complémentaires de retraite. Le coût des prestations de retraite au titre du régime à cotisations définies et du volet à cotisations définies du régime à prestations définies est passé en charges dans l'exercice au cours duquel les cotisations ont été acquises.

Les évaluations actuarielles des régimes de retraite à prestations définies sont réalisées annuellement par des actuaires agréés au moyen de la méthode de répartition des prestations et d'hypothèses relatives au taux d'actualisation, à la progression des salaires et au calendrier de retraite. L'actif (ou le passif) connexe au titre des prestations de retraite qui est comptabilisé à l'état de la situation financière correspond à la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations de retraite à la date de clôture, diminuée de la juste valeur des actifs du régime, le cas échéant. La valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations est déterminée en actualisant les sorties de trésorerie futures estimatives au moyen des taux d'intérêt dont sont assorties des obligations de société de grande qualité dont la durée à courir jusqu'à l'échéance avoisine celle du passif au titre des prestations constituées connexe dans le cas des régimes non enregistrés à prestations définies et au moyen du taux d'actualisation sur une base de continuité dans le cas des régimes enregistrés à prestations définies dont la durée à courir jusqu'à l'échéance avoisine celle du passif au titre des prestations constituées connexe. Les gains et les pertes actuariels sont comptabilisés en totalité dans la période au cours de laquelle ils se produisent, sont inclus dans l'état du résultat net et de l'actif net au poste « Avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite ». Le coût des services rendus est comptabilisé à l'état du résultat net et de l'actif net au poste « Salaires et avantages du personnel ». Le coût des services passés est comptabilisé immédiatement dans la mesure où les droits aux prestations sont acquis. En ce qui concerne les régimes de retraite capitalisés, un excédent n'est comptabilisé que dans la mesure où cet excédent est considéré comme recouvrable. La probabilité de recouvrement est déterminée principalement selon la mesure dans laquelle l'Administration peut unilatéralement réduire les cotisations futures au régime de retraite. La variation de l'obligation au titre des prestations au cours de l'exercice est comptabilisée au poste « Avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite » de l'état du résultat net et de l'actif net.

PRODUITS DIFFÉRÉS

Les produits différés se composent principalement de produits tirés de la location de terrains, de la location d'espaces et des frais aéronautiques reçus avant que les terrains ou les installations soient utilisés.

INSTRUMENTS FINANCIERS

Les actifs financiers, y compris la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances et les créances à long terme sont initialement évalués à la juste valeur et ultérieurement comptabilisés au coût amorti.

Les passifs financiers, y compris les dettes et charges à payer, les autres passifs, la ligne de crédit d'exploitation et la dette à long terme sont initialement évalués à la juste valeur et ultérieurement comptabilisés au coût amorti.

Les actifs financiers et les passifs financiers sont classés respectivement comme des actifs courants et des passifs courants si les paiements sont exigibles dans un délai de 12 mois suivant la date de l'état de la situation financière. Sinon, ils sont présentés respectivement comme des actifs non courants et des passifs non courants à l'état de la situation financière.

Les coûts de transaction liés à l'obtention d'un financement par emprunt autre qu'une ligne de crédit sont comptabilisés en déduction directe du passif connexe à l'état de la situation financière. Les charges différées sont amorties sur la durée de la dette connexe et incluses au poste « Charges d'intérêts et coûts de financement » à l'état du résultat net et de l'actif net.

CONVERSION DES MONNAIES ÉTRANGÈRES

Les états financiers sont présentés en dollars canadiens, soit la monnaie fonctionnelle de l'Administration. Les transactions conclues en monnaies étrangères sont converties dans la monnaie fonctionnelle aux taux de change en vigueur à la date des transactions. Les écarts de change résultant du règlement des transactions en monnaies étrangères et de la conversion, aux cours de change en vigueur à la date de clôture de l'exercice, des actifs et des passifs monétaires libellés dans une autre monnaie que la monnaie fonctionnelle de l'Administration sont comptabilisés à l'état du résultat net et de l'actif net.

UTILISATION D'ESTIMATIONS ET INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

L'établissement d'états financiers 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 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.

MODIFICATIONS DE MÉTHODES COMPTABLES

L'Administration continue d'évaluer l'incidence des nouvelles normes et interprétations, ainsi que des normes et interprétations révisées. Les nouvelles modifications qui ont été publiées et dont la date d'entrée en vigueur est le 1^{er} janvier 2021 n'ont pas eu d'incidence importante sur les états financiers de l'Administration.

3 STOCKS

Au 31 décembre 2021, la totalité des stocks était comptabilisée au coût moyen pondéré. Au cours de l'exercice, un montant de 3 441 \$ (4 256 \$ en 2020) a été comptabilisé à titre de charges au poste « Biens et services » de l'état du résultat net et de l'actif net. De ce montant, une tranche de 78 \$ (451 \$ en 2020) attribuable à l'obsolescence a été sortie de l'état de la situation financière.

AUX	31 DÉCEMBRE 2021	31 DÉCEMBRE 2020
Liquides	532 \$	400 \$
Matériel	5 098	5 051
	5 630 \$	5 451 \$

4 IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES

AU 31 DÉCEMBRE 2021	TERRAINS	IMMOBILISATIONS CORPORELLES						IMMOBILISATIONS INCORPORELLES		TOTAL	
		Terrains	Terrains cédés à bail	Bâtiments et structures	Matériel infor- matique	Véhicules	Matériel et outillage	Mobilier et agence- ments	Construction en cours		Logiciels
Coût											
Solde d'ouverture	5 809 \$	24 513 \$	4 369 018 \$	66 415 \$	42 918 \$	170 367 \$	25 443 \$	3 687 \$	74 479 \$	—	4 782 649 \$
Entrées	—	3 510	14 166	722	3 526	970	—	4 899	348	2 633	30 774
Transferts	—	—	1 383	26	—	—	—	(1 439)	30	—	—
Cessions et sorties	—	—	(181 483)	(26 772)	(1 175)	(10 036)	(5 083)	—	(36 806)	—	(261 355)
Solde de clôture	5 809	28 023	4 203 084	40 391	45 269	161 301	20 360	7 147	38 051	2 633	4 552 068
Amortissement cumulé											
Solde d'ouverture	—	4 936	1 401 068	64 778	33 801	44 079	11 587	—	71 862	—	1 632 111
Dotation aux amortissements	—	456	123 900	1 390	1 815	6 540	691	—	1 757	—	136 549
Cessions et sorties	—	—	(181 483)	(26 771)	(1 156)	(9 999)	(5 058)	—	(36 806)	—	(261 273)
Solde de clôture	—	5 392	1 343 485	39 397	34 460	40 620	7 220	—	36 813	—	1 507 387
Valeur comptable nette	5 809 \$	22 631 \$	2 859 599 \$	994 \$	10 809 \$	120 681 \$	13 140 \$	7 147 \$	1 238 \$	2 633 \$	3 044 681 \$

AU 31 DÉCEMBRE 2020	TERRAINS	IMMOBILISATIONS CORPORELLES						IMMOBILISATIONS INCORPORELLES		TOTAL	
		Terrains	Terrains cédés à bail	Bâtiments et structures	Matériel infor- matique	Véhicules	Matériel et outillage	Mobilier et agence- ments	Construction en cours		Logiciels
Coût											
Solde d'ouverture	5 809 \$	24 513 \$	4 347 962 \$	64 960 \$	41 908 \$	169 748 \$	25 394 \$	14 795 \$	74 321 \$	—	4 769 410 \$
Entrées	—	—	11 810	827	991	479	49	3 613	—	—	17 769
Transferts	—	—	9 246	628	19	140	—	(10 191)	158	—	—
Cessions et sorties	—	—	—	—	—	—	—	(4 530)	—	—	(4 530)
Solde de clôture	5 809	24 513	4 369 018	66 415	42 918	170 367	25 443	3 687	74 479	—	4 782 649
Amortissement cumulé											
Solde d'ouverture	—	4 484	1 278 048	63 123	32 043	37 451	10 896	—	68 832	—	1 494 877
Dotation aux amortissements	—	452	123 020	1 655	1 758	6 628	691	—	3 030	—	137 234
Cessions et sorties	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Solde de clôture	—	4 936	1 401 068	64 778	33 801	44 079	11 587	—	71 862	—	1 632 111
Valeur comptable nette	5 809 \$	19 577 \$	2 967 950 \$	1 637 \$	9 117 \$	126 288 \$	13 856 \$	3 687 \$	2 617 \$	—	3 150 538 \$

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. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, 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 270 \$ (160 \$ en 2020). Au cours de l'exercice, des coûts d'emprunt pour les projets actifs ont été incorporés au taux de 3,25 %, lequel correspond au taux moyen pondéré des débetures en circulation de l'Administration (3,40 % en 2020).

5 DETTE À LONG TERME

Le 7 octobre 2021, l'Administration a conclu 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.

Le 7 octobre 2021, l'Administration a achevé sa première émission d'obligations par le biais du premier acte de fiducie supplémentaire émis en vertu de l'acte de fiducie cadre et a émis six séries d'obligations pour un total de 2,075 G\$ (le « premier acte de fiducie supplémentaire »). Pour les cinq premières séries d'obligations émises (séries A à E), l'intérêt court quotidiennement et est payable semestriellement le 7 avril et le 7 octobre de chaque année de la durée de la série d'obligations en question. Pour la sixième série d'obligations émises (série F), les paiements de capital et d'intérêts sont payables semestriellement le 7 avril et le 7 octobre de chaque année de la durée de l'obligation. Les fonds tirés du premier acte de fiducie supplémentaire ont été affectés au remboursement d'une partie des débetures de l'Administration détenues par le gouvernement de l'Alberta, aux pénalités pour remboursement anticipé encourues, aux coûts de transaction et à certains frais d'exploitation.

Le remboursement des débetures a été comptabilisé comme une extinction en vertu des NCECF. L'écart entre le montant du remboursement et la valeur comptable des débetures remboursées de 146 965 \$ a été comptabilisé en charges dans l'exercice considéré.

Le 7 octobre 2021, par le biais d'un deuxième acte de fiducie supplémentaire émis en vertu de l'acte de fiducie-cadre, l'Administration a émis 11 séries d'obligations totalisant 1,215 G\$ (« deuxième acte de fiducie supplémentaire ») dans le cadre d'un échange non monétaire contre les débetures restantes détenues par le gouvernement de l'Alberta et le paiement d'intérêts différés courus de juin 2020 au 7 octobre 2021 de 166 007 \$. Pour la première série d'obligations émises (4002957), les paiements de capital et d'intérêts sont payables semestriellement le 7 avril et le 7 octobre de chaque année de la durée de l'obligation. Pour les dix prochaines séries d'obligations émises (séries 4002958 à 4002967), l'intérêt court quotidiennement et est payable semestriellement le 7 avril et le 7 octobre de chaque année de la durée de la série d'obligations en question.

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

ACTE DE FIDUCIE SUPPLÉMENTAIRE	SÉRIE	TAUX D'INTÉRÊT	DATE D'ÉCHÉANCE	31 DÉCEMBRE 2021	31 DÉCEMBRE 2020
Premier	Séries A	3,1990 %	7 octobre 2036	350 000	—
Premier	Séries B	3,3410 %	7 octobre 2036	300 000	—
Premier	Séries C	3,4540 %	7 octobre 2036	350 000	—
Premier	Séries D	3,5540 %	7 octobre 2036	350 000	—
Premier	Séries E	3,5540 %	7 octobre 2036	300 000	—
Premier	Séries F	3,7540 %	7 octobre 2036	425 000	—
Deuxième	4002957	2,2580 %	7 octobre 2036	166 007	—
Deuxième	4002958	3,0120 %	6 avril 2035	25 000	—
Deuxième	4002959	3,6430 %	15 février 2042	100 000	—
Deuxième	4002960	3,1530 %	15 décembre 2047	25 000	—
Deuxième	4002961	2,5622 %	16 septembre 2049	70 000	—
Deuxième	4002962	3,8550 %	17 mars 2034	83 000	—
Deuxième	4002963	2,7900 %	15 mars 2030	125 000	—
Deuxième	4002964	4,0590 %	30 novembre 2033	107 901	—
Deuxième	4002965	4,2580 %	15 septembre 2033	113 000	—
Deuxième	4002966	3,4200 %	29 juin 2032	200 000	—
Deuxième	4002967	3,5130 %	16 juin 2029	200 000	—
Total des obligations émises				3 289 908	—
Moins : Frais d'émission de la dette				(13 903)	—
Moins : Partie courante				(7 236)	—
Dette à long terme				3 268 769	—

L'acte de fiducie cadre renferme certaines clauses financières restrictives qui doivent être calculées annuellement. L'Administration a reçu des renonciations de la part du fiduciaire jusqu'au 1^{er} janvier 2023. Ainsi, à la date des états financiers, l'Administration n'enfreignait pas les clauses restrictives.

Les remboursements de capital sur la dette à long terme au cours des cinq prochains exercices et par la suite se détaillent comme suit :

REMBOURSEMENTS DU PRINCIPAL DE LA DETTE À LONG TERME	
2022	7 236 \$
2023	7 526 \$
2024	7 717 \$
2025	8 022 \$
2026	8 284 \$
Par la suite	3 251 123 \$
	3 289 908 \$

Au 31 décembre 2021, il n'y avait aucune débenture émise et en circulation en vertu de l'accord précédent avec le gouvernement de l'Alberta :

SÉRIE	TAUX D'INTÉRÊT	DATE D'ÉCHÉANCE	31 DÉCEMBRE 2021	31 DÉCEMBRE 2020
2016-43	1,4450 %	15 juin 2021	—	50 000
2004-10	5,1245 %	1 ^{er} décembre 2023	—	20 000
2010-15	4,6790 %	16 février 2025	—	25 000
2010-16	4,6640 %	15 mars 2025	—	30 000
2015-40	2,2678 %	15 juin 2025	—	100 000
2016-42	2,3760 %	15 mars 2026	—	50 000
2016-44	2,2250 %	15 septembre 2026	—	50 000
2007-14	4,7950 %	14 février 2027	—	50 000
2012-30	3,1340 %	17 décembre 2027	—	109 000
2013-31	3,2580 %	15 mars 2028	—	89 000
2013-32	3,4090 %	17 juin 2028	—	98 000
2014-36	3,5130 %	17 juin 2029	—	200 000
2014-37	3,2930 %	15 septembre 2029	—	100 000
2014-38	3,1550 %	15 décembre 2029	—	150 000
2015-39	2,7900 %	15 mars 2030	—	125 000
2015-41	2,9800 %	14 septembre 2030	—	150 000
2011-19	4,5440 %	15 mars 2031	—	13 000
2011-20	4,2760 %	15 juin 2031	—	25 000
2011-21	3,7575 %	11 août 2031	—	100 000
2011-22	3,8080 %	19 septembre 2031	—	100 000
2011-23	3,5590 %	15 décembre 2031	—	75 000
2012-24	3,4750 %	15 février 2032	—	50 000
2012-25	3,4670 %	15 mars 2032	—	137 000
2012-26	3,4140 %	2 avril 2032	—	25 000
2012-27	3,4200 %	29 juin 2032	—	200 000
2012-28	3,4005 %	17 septembre 2032	—	86 000
2012-29	3,2460 %	4 octobre 2032	—	75 000
2013-33	4,2580 %	15 septembre 2033	—	113 000
2013-34	4,0590 %	30 novembre 2033	—	107 901
2014-35	3,8550 %	17 mars 2034	—	83 000
2020-50	3,0120 %	6 avril 2035	—	25 000
2016-45	3,4899 %	15 décembre 2036	—	60 000
2017-46	3,6430 %	15 février 2042	—	100 000
2017-47	3,5180 %	3 avril 2042	—	50 000
2017-48	3,1530 %	15 décembre 2047	—	25 000
2019-49	2,5622 %	16 septembre 2049	—	70 000
Total des débentures émises au gouvernement de l'Alberta			—	2 915 901
Moins : Partie courante de la dette à long terme			—	50 000
Dette à long terme			—	2 865 901

6 FACILITÉS DE CRÉDIT

Le 7 octobre 2021, l'Administration a annulé toutes ses facilités de crédit existantes et a obtenu de nouvelles facilités de crédit. Au 31 décembre 2020, un montant de 50 000 \$ avait été prélevé sur la facilité d'exploitation précédente, montant qui a été remboursé au cours de l'exercice. Toutes les lettres de crédit existantes émises en vertu de l'ancienne facilité de crédit totalisant 48 120 \$ au 31 décembre 2020 ont été annulées et réémises en vertu de la nouvelle facilité d'exploitation.

Au 31 décembre 2021, l'Administration disposait d'une ligne de crédit d'exploitation renouvelable de 350 000 \$ (la « nouvelle facilité d'exploitation ») auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes (le « prêteur »). Les prélèvements sur la nouvelle 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 nouvelle 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. Au 31 décembre 2021, aucun montant n'avait été prélevé sur la nouvelle facilité d'exploitation.

Les lettres de crédit en cours aux termes de la nouvelle facilité d'exploitation au 31 décembre 2021 totalisent 49 767 \$ et ont été émises pour des charges d'exploitation spécifiques, y compris une lettre de crédit de 29 853 \$ 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.

En date du 7 octobre 2021, l'Administration dispose d'une facilité de lettres de crédit renouvelable de 70 000 \$ (la « nouvelle 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 31 décembre 2021, la lettre de crédit en cours en vertu de la nouvelle facilité de lettre de crédit était de 60 033 \$. 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.

Le 7 octobre 2021, par le biais d'un troisième et d'un quatrième actes de fiducie supplémentaires émis aux termes de l'acte de fiducie cadre, l'Administration a émis deux obligations cédées en garanties aux prêteurs des nouvelles facilités d'exploitation et de lettres de crédit contre 385 000 \$ et 77 000 \$, 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 renonciations à l'égard des clauses restrictives jusqu'au 1^{er} janvier 2023. Ainsi, à la date des états financiers, l'Administration n'enfreignait pas les clauses restrictives.

7 AUTRES PASSIFS

Les autres passifs comprennent les dépôts de garantie en trésorerie que les locataires et les compagnies aériennes remettent à l'Administration afin de lui fournir une garantie à l'égard des créances éventuelles. Ils comprennent également un montant au titre des allocations de retraite reportées par les employés jusqu'au moment de leur retraite. L'Administration n'a aucune autre obligation de constituer une provision pour allocations de retraite pour les employés.

AUX	31 DÉCEMBRE 2021	31 DÉCEMBRE 2020
Courants		
Dépôts de garantie	1 338 \$	1 186 \$
Régime incitatif à long terme	173	522
Allocations de retraite	77	74
Passif au titre des incitatifs à la location	532	746
Contrat de location-acquisition (note 11)	462	134
Partie courante des autres passifs à long terme	2 582 \$	2 662 \$
Non courants		
Dépôts de garantie	2 735 \$	2 087 \$
Régime incitatif à long terme	84	116
Loyer à payer au titre du bail avec le Canada (note 12)	16 074	—
Montant à payer – Ville de Calgary (note 17)	20 678	20 678
Passif au titre des incitatifs à la location	1 038	1 130
Contrat de location-acquisition (note 11)	3 541	753
Autres passifs à long terme	44 150 \$	24 764 \$

8 FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

Les produits tirés des frais d'amélioration aéroportuaires (FAA) sont perçus auprès des passagers par les transporteurs aériens en vertu d'un protocole d'entente conclue entre divers aéroports du Canada, les transporteurs aériens participants desservant ces aéroports et l'Association du transport aérien du Canada. Conformément au protocole d'entente, les FAA sont perçus par les transporteurs aériens signataires auprès des passagers pour le compte de l'Administration et remis à celle-ci, déduction faite des frais de gestion de 6 % (5 % en 2020). Les produits tirés des FAA déduction faite des frais de gestion servent à financer les coûts des nouvelles infrastructures aéroportuaires, les coûts des améliorations majeures apportées aux installations actuelles de l'Aéroport international de Calgary et de l'Aéroport de Springbank et les coûts de financement connexes. L'Administration comptabilise les produits tirés des FAA au montant brut à l'état du résultat net et de l'actif net. En 2021, les FAA étaient de 35,00 \$ (30,00 \$ en 2020) pour chaque passager en partance de l'Aéroport international de Calgary (YYC).

9 PRODUITS AUTRES QU'AÉRONAUTIQUES

En raison de l'impact de la pandémie de COVID-19 dans le secteur du transport aérien, l'Administration a fourni un soutien aux locataires en leur offrant soit des dispenses de loyer, soit des reports de loyer. L'Administration 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.

Le montant constaté à l'état du résultat net et de l'actif net pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 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 de 6 942 \$ (10 193 \$ en 2020). Le montant total des créances locatives se rapportant au report des paiements de loyers au 31 décembre 2021 était de 646 \$ (1 336 \$ en 2020).

10 AIDE GOUVERNEMENTALE

L'Administration a demandé et obtenu l'autorisation de participer à la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC). L'Administration 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. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, une subvention de 5 412 \$ (8 810 \$ en 2020) a été comptabilisée dans l'état du résultat net et de l'actif net en réduction de la charge au titre des « Salaires et avantages ». Un montant de néant était à recevoir de cette subvention au 31 décembre 2021 (1 432 \$ en 2020).

En 2020, l'Administration a participé au programme d'Aide d'urgence du Canada pour le loyer commercial (AUCLC). Le programme offrait des prêts non remboursables sous conditions aux propriétaires d'immeubles commerciaux admissibles pour la période d'avril 2020 à août 2020. Comme l'Administration a respecté les conditions, l'aide de 298 \$ est comptabilisée au résultat net dans les « Produits autres qu'aéronautiques » dans l'état du résultat net et de l'actif net pour l'exercice clos le 31 décembre 2020. Il n'y avait aucun montant à recevoir au titre de ce programme au 31 décembre 2021 et 2020.

11 CONTRATS DE LOCATION-ACQUISITION

L'actif au titre de droits d'utilisation de l'Administration se rapporte principalement à la location de matériel.

AU	31 DÉCEMBRE 2021	31 DÉCEMBRE 2020
Coût		
Solde à l'ouverture	987 \$	— \$
Entrées	3 478	987
Solde à la clôture de la période	4 465 \$	987 \$
Amortissement cumulé		
Solde à l'ouverture	94 \$	— \$
Amortissement	317	94
Solde à la clôture de la période	411 \$	94 \$
Valeur comptable nette à la clôture de la période ^{a)}	4 054 \$	893 \$

a) Comprend les « Immobilisations corporelles et incorporelles » de l'état de la situation financière

AU	31 DÉCEMBRE 2021	31 DÉCEMBRE 2020
Durée résiduelle moyenne pondérée des contrats (en années)	6,26	6,25
Taux d'actualisation moyen pondéré (en %)	2,93	2,24

L'Administration a comptabilisé des obligations locatives liées à la location de matériel. Le rapprochement des variations des obligations locatives s'établit comme suit :

AU	31 DÉCEMBRE 2021	31 DÉCEMBRE 2020
Solde d'ouverture	887 \$	— \$
Entrées	3 478	987
Charges d'intérêts	59	14
Paiements locatifs	(421)	(114)
Solde à la clôture de l'exercice	4 003 \$	887 \$
Moins : Partie courante ^{a)}	462	134
Contrat de location-acquisition à long terme ^{b)}	3 541	753

a) Comprend la « Partie courante des autres passifs à long terme » de l'état de la situation financière.

b) Comprend les « Autres passifs à long terme » de l'état de la situation financière.

Au 31 décembre 2021, l'analyse des échéances des soldes contractuels non actualisés des obligations locatives pour les cinq prochains exercices et par la suite se présente comme suit :

AU	
2022	573
2023	573
2024	573
2025	573
2026	573
Par la suite	1 643
Total des paiements de loyer	4 508
Moins : intérêts théoriques	505
Total	4 003

12 BAIL AVEC LE CANADA

Aux termes du bail avec le Canada, l'Administration contracte une obligation locative annuelle envers Transports Canada établie selon un pourcentage variable du montant brut des produits des activités ordinaires, le pourcentage maximal étant de 12 %. Les versements mensuels sur le bail avec le Canada sont estimés en fonction du calcul de l'année précédente. Le taux annualisé effectif pour 2021 s'est établi à 8,55 % (8,17 % en 2020).

Transports Canada a renoncé aux paiements de location et a fourni un allègement de loyer de mars 2020 à décembre 2020 en raison de l'effet de la pandémie de COVID-19 sur le secteur du transport aérien. Il n'y a eu aucune renonciation au paiement des loyers pour l'exercice clos le 31 décembre 2021. L'Administration a appliqué la mesure de simplification pour les allègements de loyer liés à la COVID-19 à ce contrat de location. Le montant constaté à l'état du résultat net et de l'actif net pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 afin de refléter les variations des paiements de loyers découlant de l'allègement de loyer consenti auquel l'Administration a appliqué la mesure de simplification relative aux allègements de loyer liés à la COVID-19 est de néant (11 904 \$ en 2020).

Aux termes d'une modification du bail avec le Canada visant l'obligation locative annuelle pour 2021, l'Administration a reporté le paiement et commencera à verser des paiements mensuels le 1^{er} janvier 2024 et les paiements s'étaleront sur 10 ans. Aucun intérêt n'est engagé sur le solde impayé.

Les paiements locatifs estimatifs prévus aux termes du bail avec le Canada pour les cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

AU	
2022	37 926
2023	43 460
2024	51 215
2025	52 458
2026	53 345

13 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

L'Administration offre à la quasi-totalité des employés un régime de retraite agréé qui comporte des volets à cotisations définies (le « régime CD ») et à prestations définies (« régime PD »). L'Administration offre également des régimes de retraite non enregistrés pour certains employés.

RÉGIME CD

La majorité des employés participent au régime CD. Depuis le 1^{er} août 2013, les nouveaux employés syndiqués et, depuis le 1^{er} janvier 2010, les nouveaux employés non syndiqués de l'Administration participent automatiquement au régime CD. De plus, certains participants au régime PD participent également au régime CD. Pour les hauts dirigeants, les cotisations qui excèdent les limites maximales prévues par la *Loi de l'impôt sur le revenu s'accumulent* théoriquement et sont payées à même les revenus généraux de l'Administration lorsque le cadre met fin à son emploi. Le coût des prestations de retraite comptabilisée pour le régime CD était de 1 223 \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 (1 088 \$ en 2020).

RÉGIME PD

Le régime PD prévoit des prestations pour les employés syndiqués embauchés avant le 1^{er} août 2013 et les employés non syndiqués embauchés avant le 1^{er} janvier 2010. Les prestations de retraite sont calculées en fonction des années de service et des gains des employés à la retraite et sont indexées annuellement à 100 % de l'indice des prix à la consommation au Canada.

RÉGIME DE RETRAITE NON ENREGISTRÉ

L'Administration offre un régime de retraite non enregistré qui verse des prestations à des employés et à des retraités en vertu de la lettre d'entente signée le 26 juin 1992, qui garantit que les prestations acquises après le 1^{er} juillet 1992 ne seront pas inférieures aux dispositions relatives aux prestations de retraite et à l'indexation prévues par la *Loi sur la pension de la fonction publique* et la *Loi sur les prestations de retraite supplémentaires* (garantie minimale) pour les personnes admissibles au régime à cette date. Le régime non enregistré offre également des prestations à certains anciens dirigeants qui ont participé au régime PD et dont les prestations étaient limitées aux maximums autorisés en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les prestations du régime non enregistré sont payées à même les revenus généraux de l'Administration à mesure que les paiements deviennent exigibles. Pour les anciens dirigeants, la garantie du régime non enregistré est fournie au moyen d'une lettre de crédit dans un compte en fiducie d'une convention de retraite.

ÉVALUATION ACTUARIELLE

L'Administration mesure ses obligations au titre des prestations déterminées à l'aide d'une évaluation actuarielle pour le régime PD et d'une évaluation comptable pour le régime non enregistré. Les évaluations actuarielles les plus récentes des régimes ont été effectuées en date du 1^{er} janvier 2021 et les prochaines évaluations actuarielles prévues seront effectuées en date du 1^{er} janvier 2022. Les coûts du régime PD et du régime non enregistré sont

établis selon la méthode actuarielle de répartition des prestations en fonction de l'estimation par la direction du taux de rendement futur de la juste valeur des actifs des régimes de retraite, de la progression des salaires, des taux de mortalité, de l'inflation et d'autres facteurs ayant une incidence sur le versement des prestations futures.

GOVERNANCE

Les prestations du régime PD et du régime CD sont versées à partir de fonds administrés par des fiduciaires. Le conseil d'administration de l'Administration est responsable de la gouvernance des régimes et des décisions en matière de politiques relatives à la gestion du passif, au financement et aux placements, y compris la sélection des gestionnaires de placement et des options de placement pour les régimes. L'objectif de la politique de placement de l'Administration pour le régime PD est de maximiser le rendement total à long terme tout en protégeant la valeur du capital des fonds investis contre les fluctuations importantes du marché par la diversification et la sélection des placements.

Le tableau qui suit présente de l'information sur les composantes du coût des prestations de retraite pour le régime PD et le régime non enregistré :

	<i>Exercice clos le</i> 31 décembre 2021	<i>Exercice clos le</i> 31 décembre 2020
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	889 \$	831 \$
Produits financiers	(510)	(566)
Écart entre le rendement prévu et le rendement réel des actifs	(4 144)	(6 676)
(Gain actuariel) perte actuarielle	(4 976)	17 151
Coût (gain) des prestations définies	(8 741)	10 740
Coût des prestations lié au compte notionnel	68	78
Cotisations versées par l'employeur au volet à cotisations définies	1 682	1 633
Total du coût (gain) net des prestations	(6 991) \$	12 451 \$

Selon l'évaluation actuarielle datée du 1^{er} janvier 2021 et extrapolée au 31 décembre 2021, les variations des actifs et des obligations au titre des régimes de retraite de l'Administration sont les suivantes :

AUX	31 DÉCEMBRE 2021			31 DÉCEMBRE 2020		
	Régime PD	Régime non enregistré	Total	Régime PD	Régime non enregistré	Total
Valeur de marché des actifs du régime						
Solde d'ouverture	117 691 \$	— \$	117 691 \$	109 710 \$	— \$	109 710 \$
Produits d'intérêts	3 729	—	3 729	4 199	—	4 199
Cotisations de l'employeur	909	773	1 682	844	789	1 633
Cotisations salariales	966	—	966	951	—	951
Versement des prestations	(5 240)	(773)	(6 013)	(4 689)	(789)	(5 478)
Rendement réel des actifs du régime	4 144	—	4 144	6 676	—	6 676
Solde à la clôture de l'exercice	122 199 \$	— \$	122 199 \$	117 691 \$	— \$	117 691 \$
Obligations au titre des prestations de retraite						
Solde d'ouverture	89 808 \$	18 158 \$	107 966 \$	74 248 \$	16 552 \$	90 800 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	858	99	957	799	110	909
Coût financier	2 787	432	3 219	3 128	505	3 633
Cotisations salariales	966	—	966	951	—	951
Versement des prestations	(5 240)	(773)	(6 013)	(4 689)	(789)	(5 478)
Perte actuarielle (profit actuariel)	(3 653)	(1 323)	(4 976)	15 371	1 780	17 151
Solde à la clôture de l'exercice	85 526 \$	16 593 \$	102 119 \$	89 808 \$	18 158 \$	107 966 \$
Situation de capitalisation	36 673	(16 593)	20 080	27 883	(18 158)	9 725

Les coûts de réévaluation pour 2021 se sont traduits par un recouvrement de 9 120 \$ (charge de 10 475 \$ en 2020). En 2021, une tranche de 957 \$ du total du coût des prestations (909 \$ en 2020) a été comptabilisée comme charges au poste « Salaires et avantages du personnel » de l'état du résultat net et de l'actif net.

La répartition des actifs du régime PD au 31 décembre était la suivante :

	2021	2020
Titres à revenu fixe	48 %	50 %
Actions canadiennes	16 %	15 %
Actions étrangères	36 %	35 %

Les principales hypothèses actuarielles utilisées lors de l'évaluation des obligations au titre des prestations constituées sont les suivantes :

	31 DÉCEMBRE 2021		DECEMBER 30, 2020	
	Régime enregistré	Régime non enregistré	Régime enregistré	Régime non enregistré
Taux d'actualisation				
a) Obligation au titre des prestations constituées à la clôture de l'exercice	4,40 %	2,90 %	4,10 %	2,50 %
b) Coût net des prestations	3,80 %	2,50 %	4,40 %	3,10 %
Taux d'augmentation des salaires	2,75 %	2,75 %	2,75 %	2,75 %
Indexation avant ou après la retraite	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %

Le paiement annuel estimé en 2021 pour financer le déficit de solvabilité tel qu'il a été déterminé par l'évaluation actuarielle du 1^{er} janvier 2021 était de 2 071 \$ (1 699 \$ en 2020), dont 2 071 \$ (425 \$ en 2020) a été financé par une lettre de crédit. Le 15 avril 2020, afin d'offrir un allègement temporaire aux promoteurs de régimes de retraite à prestations définies sous réglementation fédérale, le gouvernement du Canada a annoncé un moratoire sur les paiements spéciaux de solvabilité du 1^{er} avril 2020 jusqu'à la fin de 2020. Par conséquent, l'Administration n'a financé que 425 \$ du paiement annuel estimatif de 1 699 \$ pour 2020.

14 INSTRUMENTS FINANCIERS

HIÉRARCHIE DES JUSTES VALEURS

Les instruments financiers de l'Administration se composent de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des créances, des prélèvements sur la facilité d'exploitation, 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, 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 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 31 décembre 2021, 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 3 544 959 \$ (2 769 936 \$ en 2020).

GESTION DES RISQUES

Le conseil d'administration de l'Administration (le « conseil ») est responsable de surveiller les principaux risques liés aux activités dans lesquelles l'Administration est engagée, d'établir un juste équilibre entre les risques encourus et le rôle qui est conféré à l'Administration par la Loi, ainsi que de confirmer la mise en place de systèmes permettant de surveiller et de gérer ces risques efficacement afin de garantir la viabilité de l'Administration à long terme. Le conseil a mis sur pied le comité d'audit et des finances, qui examine les risques financiers importants associés au rendement futur, à la croissance et aux occasions manquées cernées par la direction qui pourraient avoir une incidence importante sur la capacité de l'Administration à atteindre ses objectifs d'ordre stratégique et opérationnel. Le conseil est également chargé de s'assurer que la direction dispose de politiques et de procédures efficaces pour cerner, évaluer, gérer et atténuer ces risques.

RISQUES LIÉS AUX INSTRUMENTS FINANCIERS

L'Administration est exposée à divers risques financiers dans le cours normal de ses activités, tels que les risques de marché découlant du risque de crédit et du risque de liquidité, et les fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt.

RISQUE DE CRÉDIT

Le risque de crédit s'entend du risque qu'une contrepartie à un instrument financier manque à ses obligations conformément aux modalités du contrat. L'Administration est exposée au risque de crédit du fait de ses créances et de ses créances à long terme, qui se composent principalement de frais aéronautiques et de FAA dus par des transporteurs aériens et de droits de concession dus par des exploitants de concessions. La majeure partie des droits de concession exigibles sont réglés mensuellement, 15 jours après la fin de chaque mois. La majeure partie des frais aéronautiques exigibles sont facturés tous les 7 jours et réglés dans les 15 jours qui suivent. La majeure partie des FAA exigibles sont réglés mensuellement, le premier jour du mois suivant. L'obligation de l'Administration de fournir des lettres de crédit, des dépôts de garantie et de maintenir une provision pour pertes de crédit potentielles contribue à réduire le risque de crédit lié aux créances. Le droit de l'Administration, en vertu de la Loi relative aux cessions d'aéroports, de saisir et de retenir des avions jusqu'au paiement des frais aéronautiques en souffrance réduit le risque de pertes sur créances.

CRÉANCES EN SOUFFRANCE OU DÉPRÉCIÉES

L'Administration avait les créances suivantes en souffrance ou dépréciées :

AU 31 DÉCEMBRE 2021	TOTAL	CUMUL DES CRÉANCES	MOINS DE 30 JOURS	DE 31 À 60 JOURS	DE 61 À 90 JOURS	PLUS DE 90 JOURS
Créances clients	19 716 \$	7 153 \$	9 644 \$	600 \$	657 \$	1 662 \$
Provision pour perte de crédit	(1 693)	—	—	—	—	—
	18 023 \$	7 153 \$	9 644 \$	600 \$	657 \$	1 662 \$

AU 31 DÉCEMBRE 2020	TOTAL	CUMUL DES CRÉANCES	MOINS DE 30 JOURS	DE 31 À 60 JOURS	DE 61 À 90 JOURS	PLUS DE 90 JOURS
Créances clients	23 846 \$	15 625 \$	3 052 \$	450 \$	975 \$	3 744 \$
Provision pour perte de crédit	(3 900)	—	—	—	—	—
	19 946 \$	15 625 \$	3 052 \$	450 \$	975 \$	3 744 \$

PROVISION POUR CRÉANCES DOUTEUSES	Exercice clos le 31 décembre 2021	Exercice clos le 31 décembre 2020
Solde à l'ouverture de l'exercice	3 900 \$	392 \$
Nouvelle provision	—	3 508
Recouvrement de la provision	(2 156)	—
Provision appliquée aux créances irrécouvrables	(51)	—
Solde à la clôture de l'exercice	1 693 \$	3 900 \$

RISQUE DE LIQUIDITÉ

Le risque de liquidité s'entend du risque que l'Administration éprouve des difficultés à s'acquitter de ses obligations liées à ses passifs financiers. En ce qui concerne la gestion des liquidités, l'Administration a pour objectif de s'assurer, dans la mesure du possible, qu'elle disposera de liquidités suffisantes pour s'acquitter de ses

obligations à leur échéance, à la fois dans des conditions normales et difficiles, sans subir de pertes inacceptables ni risquer de porter atteinte à la réputation de l'Administration.

L'Administration gère son risque de liquidité en maintenant des soldes de trésorerie et des facilités de crédit suffisantes, en mettant à jour et en examinant régulièrement et au besoin ses projections pluriannuelles de flux de trésorerie, ainsi qu'en harmonisant ses ententes de financement à long terme avec ses besoins en flux de trésorerie. L'Administration atténue le risque de liquidité grâce à ses fonds générés par l'exploitation, à un accès facile à des fonds à long terme en quantité suffisante, ainsi qu'à des lignes de crédit consenties au moyen d'une facilité de crédit. Alors que la pandémie de COVID-19 continue d'avoir un impact sur les activités, l'Administration continue de participer aux programmes d'aide gouvernementaux éligibles.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, l'Administration a comptabilisé une perte nette de 314 777 \$. Le fonds de roulement de l'Administration au 31 décembre 2021 est de 89 065 \$ et de 403 591 \$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et des facilités de crédit disponibles. L'Administration continue de surveiller l'impact de la pandémie de COVID-19 sur l'exploitation et les conséquences financières associées.

Les échéances contractuelles des passifs financiers de l'Administration, fondées sur les flux de trésorerie contractuels non actualisés qui comprennent les flux de trésorerie liés au capital et aux intérêts, s'établissent comme suit :

<i>Au 31 décembre 2021</i>	VALEUR COMPTABLE	TOTAL	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et par la suite
Dettes et charges à payer	21 946 \$	21 946 \$	21 946 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	— \$
Partie courante de la dette à long terme	7 236	7 236	7 236	—	—	—	—	—
Dette à long terme	3 282 672	5 416 694	86 245	120 067	120 067	120 067	120 067	4 850 181
Intérêts à payer sur la dette à long terme	26 586	26 586	26 586	—	—	—	—	—
Montant à payer - Ville de Calgary^{a)}	20 678	21 759	5 925	5 925	4 414	5 495	—	—
Loyer à payer au titre du bail avec le Canada^{a)}	16 074	18 801	—	—	1 880	1 880	1 880	13 161
	3 375 192 \$	5 513 022 \$	147 938 \$	125 992 \$	126 361 \$	127 442 \$	121 947 \$	4 863 342 \$

a) Comprend les « Autres passifs à long terme » de l'état de la situation financière.

<i>Au 31 décembre 2020</i>	VALEUR COMPTABLE	TOTAL	2021	2022	2023	2024	2025	2026 et par la suite
Dettes et charges à payer	16 872 \$	16 872 \$	16 872 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	— \$
Facilité d'exploitation	50 000	50 000	—	50 000	—	—	—	—
Partie courante de la dette à long terme	50 000	50 000	50 000	—	—	—	—	—
Dette à long terme	2 865 901	2 865 901	—	—	20 000	—	155 000	2 690 901
Intérêts à payer sur la dette à long terme	87 321	87 321	87 321	—	—	—	—	—
	3 070 094 \$	3 070 094 \$	154 193 \$	50 000 \$	20 000 \$	— \$	155 000 \$	2 690 901 \$

RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

Le risque de taux d'intérêt découle des fluctuations des taux d'intérêt. L'Administration est exposée au risque de taux d'intérêt du fait de la trésorerie qu'elle maintient dans des comptes productifs d'intérêts. La trésorerie dans ces comptes est considérée comme très liquide.

L'Administration gère le risque de taux d'intérêt en détenant des dettes à taux fixe et à échéances diverses. L'Administration surveille et gère de façon proactive les échéances de sa dette et ses clauses restrictives et maintient une souplesse financière grâce à l'accès à différents types de produits de crédit potentiels aux termes de l'acte de fiducie-cadre. Le risque de taux d'intérêt auquel l'Administration est exposée a trait à sa ligne de crédit d'exploitation, qu'elle maintient afin de disposer de liquidités tout en obtenant un rendement satisfaisant.

RISQUE DE CHANGE

Le risque de change s'entend du risque que les fluctuations des cours de change aient une incidence sur les obligations financières de l'Administration. La monnaie fonctionnelle de l'Administration est le dollar canadien, ses achats et encaissements de revenus importants sont conclus en dollars canadiens, et ses emprunts à long terme sont contractés en dollars canadiens. La direction estime que le risque de change découlant de la conversion des monnaies est négligeable.

RISQUES SECTORIELS

Les risques sectoriels sont liés aux événements qui pourraient survenir au sein du secteur du transport aérien ou qui pourraient le toucher et qui pourraient avoir une incidence négative sur la demande pour le transport de passagers à l'aéroport international de Calgary (YYC) et donc sur les produits des activités ordinaires de l'Administration. Ces risques comprennent, entre autres, les suivants : la croissance démographique; les taux de chômage; la conjoncture économique; les mesures réglementaires et les modifications apportées aux lois; la stabilité du secteur du transport aérien; la capacité et la volonté des compagnies aériennes de fournir le service aérien; l'augmentation du coût des tarifs aériens; les conflits de travail; la disponibilité et le coût du carburant d'aviation; les frais d'assurance; la réglementation environnementale; l'exploitation du système de contrôle du trafic aérien; l'utilisation des télécommunications et des services de transport terrestre comme solution de rechange au transport aérien; les épidémies et les recommandations des organismes de santé à l'intention des voyageurs; la guerre et les attentats terroristes; la menace perçue d'attentats terroristes; ainsi que les mesures de sécurité additionnelles mises en œuvre pour prévenir de tels attentats.

15 TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

En tant que société sans capital-actions, l'Administration a des membres plutôt que des actionnaires. Les membres de l'Administration constituent le conseil d'administration. L'Administration est régie par un conseil d'administration de 17 membres. Les administrateurs sont nommés par quatre organisations : le comité de planification à long terme de la Chambre de commerce de Calgary (onze membres), la ville de Calgary (trois membres), le comté de Rocky View (un membre) et le gouvernement du Canada (deux membres). Le conseil d'administration de l'Administration est collectivement responsable de la surveillance de l'Administration et veille à ce que les principaux dirigeants disposent de politiques et de procédures efficaces.

Les parties liées à l'Administration comprennent aussi les principaux dirigeants. Les principaux dirigeants comprennent les dirigeants de l'Administration à qui incombe l'autorité et la responsabilité de planifier, de diriger et de contrôler les activités de l'Administration. Seulement aux fins susmentionnées, le conseil d'administration est considéré comme faisant partie des principaux dirigeants, bien que ses membres soient tous indépendants des dirigeants de l'Administration.

Le gouvernement du Canada et les entités gouvernementales liées sont considérés comme des parties liées aux fins comptables uniquement en raison de leur capacité de nommer des membres et de la nature importante du bail avec le Canada (voir la note 12). Selon les NCECF, cela répond à la définition d'influence notable, mais non à celle de contrôle.

Certains membres du conseil d'administration occupent des postes dans d'autres sociétés où ils peuvent exercer un contrôle ou une influence notable sur les sociétés qui font affaire avec l'Administration. La nature des transactions consiste principalement en la location de terrains ou de bâtiments appartenant à l'Administration et des droits d'atterrissage.

Les transactions suivantes avec les parties liées à l'Administration sont mesurées à la valeur d'échange et ont été comptabilisées à l'état du résultat net et de l'actif net :

	<i>Exercice clos le</i> 31 décembre 2021	<i>Exercice clos le</i> 31 décembre 2020
Produits autres qu'aéronautiques		
Location de terrains	1 655 \$	2 272 \$
Produits aéronautiques		
Droits d'atterrissage	—	248
Autres frais aéronautiques	2	80
	1 657 \$	2 600 \$

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, les montants à recevoir des parties liées qui sont évalués à la valeur d'échange étaient de 8 \$ (386 \$ en 2020).

RÉMUNÉRATION ET DÉPENSES

Conformément aux pratiques de gouvernance de l'Administration, et comme l'exige la loi de l'Alberta intitulée Regional Airports Authorities Act, l'Administration présente la rémunération et les dépenses des administrateurs et des dirigeants. Elles se détaillent comme suit :

RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS

(tous les chiffres du tableau sont exprimés en dollars entiers)

Président	80 000 \$	Par année
Président de comité	6 500 \$	Par année
Administrateur (à l'exclusion du président)	12 000 \$	Par année
Jetons de présence aux réunions du conseil et de ses comités (en personne)	1 250 \$	Par réunion
Jetons de présence aux réunions du conseil et de ses comités (virtuellement)	1 000 \$	Par réunion

En avril 2020, les administrateurs ont approuvé une réduction de 20 % des honoraires susmentionnés pour le reste de 2020 et jusqu'en novembre 2021. À compter du 22 novembre 2021, les administrateurs ont approuvé l'annulation de la réduction de 20 %.

Total des rémunérations et charges versées au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2021 pour chaque administrateur :

<i>(tous les chiffres du tableau sont exprimés en dollars entiers)</i>	RÉMUNÉRATION	DÉPENSES	TOTAL
Matthew Heffernan (président)*	58 784 \$	— \$	58 784 \$
Michael F. Casey (ancien président)**	50 013	—	50 013
Donald Cormack (président du comité de vérification et des finances)	29 692	—	29 692
Grant B. MacEachern (président du comité de la gouvernance et de la rémunération)	28 717	—	28 717
Andrea Robertson (présidente du comité de la planification et du développement)***	25 607	—	25 607
Jina Abells Morissette	25 475	—	25 475
David C. Blom	29 050	—	29 050
Randy Charron	22 050	—	22 050
Andrea Goertz	21 075	—	21 075
Heather Kennedy	24 900	—	24 900
James Midwinter	23 875	—	23 875
Manjit Minhas	20 275	—	20 275
Lisa Oldridge	25 550	—	25 550
Craig Richmond****	3 233	—	3 233
Phillip Scheibel	19 025	—	19 025
Sheldon Schroeder	22 500	—	22 500
Murray Sigler	19 276	—	19 276

* Mandat de président du comité de la planification et du développement terminé en août 2021; mandat de président débuté en août 2021

** Mandat terminé en août 2021

*** Mandat de présidente du comité de la planification et du développement débuté en août 2021

**** Nouvelle nomination en 2021

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, la rémunération totale du conseil de 449 \$ (460 \$ en 2020) a été comptabilisée à titre de charges au poste « Salaires et avantages du personnel » dans l'état du résultat net et de l'actif net. Les dépenses engagées par les administrateurs en 2021 se sont élevées à néant (0,1 \$ en 2020) et ont été comptabilisées à titre de charges au poste « Biens et services » de l'état du résultat net et de l'actif net.

RÉMUNÉRATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS

L'échelle salariale de base des dirigeants en 2021 allait de 289 \$ à 481 \$ (de 240 \$ à 459 \$ en 2020). La rémunération totale versée aux dirigeants en 2021 s'est élevée à 1 899 \$ (3 639 \$ en 2020) et a été comptabilisée à titre de charge au poste « Salaires et avantages du personnel » de l'état du résultat net et de l'actif net. Le montant indiqué pour 2020 comprenait la rémunération et les indemnités de départ versées à deux anciens dirigeants qui ont quitté leur poste en 2020. Les dépenses engagées par les dirigeants en 2021 se sont élevées à 178 \$ (187 \$ en 2020) et ont été comptabilisées à titre de charges au poste « Biens et services » de l'état du résultat net et de l'actif net.

16 RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

	Exercice clos le 31 décembre 2021	Exercice clos le 31 décembre 2020
Charges (produits) d'intérêts et coûts de financement		
Intérêts sur la dette à long terme	105,003 \$	99,643 \$
Pénalité engagée sur le remboursement anticipé de la dette à long terme	145,965	—
Amortissement des coûts de financement différés	204	—
Ajustement de la juste valeur des charges à payer à long terme	(2,727)	—
Intérêts sur la facilité d'exploitation	762	757
Autres charges d'intérêts	773	501
Charges d'intérêts et coûts de financement	249,980 \$	100,901 \$

17 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, 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 la voie Barlow Trail. La première phase concerne les échangeurs, qui amélioreront l'accès aux installations aéroportuaires. L'Administration a accepté de contribuer 20 000 \$ 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. 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 22 450 \$ au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2020 à l'égard de ces obligations. L'Administration continue d'avoir l'engagement de contribuer à la deuxième phase de la construction et aux coûts additionnels des terrains.

18 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 2021 et en 2020 est considérée comme ayant été générée par des activités aéroportuaires et n'est donc pas assujettie à l'impôt sur le résultat.

19 SOMMES À REMETTRE À L'ÉTAT

Les dettes d'exploitation et charges à payer à l'état de la situation financière comprennent des sommes à remettre à l'État de 554 \$ (112 \$ en 2020). Ce solde comprend les montants à payer au titre de la TPS.

20 DONNÉES COMPARATIVES

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

21 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

Les événements postérieurs à la date de clôture ont été examinés jusqu'au 9 mars 2022, date à laquelle le conseil d'administration a approuvé les présents états financiers annuels. Il n'y a eu aucun événement postérieur à la date de clôture devant être communiqué ou ajusté dans les états financiers annuels.

