

2022

RAPPORT FINANCIER

RAPPORT DE GESTION

de l'exercice clos le 31 décembre 2022
Daté du 8 mars 2023

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 2022 et doit être lu en parallèle avec les états financiers audités et les notes annexes de l'AAC pour les exercices clos les 31 décembre 2022 et 2021, qui sont accessibles à l'adresse www.yyc.com. 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 le 26 juillet 1990 en vertu de la loi de l'Alberta intitulée *Regional Airports Authorities Act* (la « Loi »). L'Administration a pour mandat, tel qu'il est défini dans la Loi, d'assurer la gestion et le fonctionnement sécuritaire et efficace des aéroports dont la responsabilité lui incombe, ainsi que de favoriser le développement économique et communautaire, notamment par la promotion et le soutien de l'amélioration des services aériens et de transport et de l'expansion de l'industrie aéronautique, dans l'intérêt général de la population de sa région. En tant qu'entité sans capital-actions et sans but lucratif, le bénéfice net généré par l'Administration est réinvesti dans les aéroports qu'elle contrôle afin qu'elle puisse remplir ce mandat.

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

FAITS SAILLANTS

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. Les déplacements ont été paralysés en avril 2020 et l'effet s'est fait ressentir jusqu'en 2021. Toutefois, à compter du deuxième trimestre de 2021 et pour le reste de l'exercice, l'Administration a connu une augmentation croissante de la demande, ce qui s'est traduit par une amélioration des résultats d'exploitation. Cette amélioration continue est visible dans les résultats financiers et opérationnels obtenus au cours du quatrième trimestre et de l'exercice 2022.

Pour le quatrième trimestre de 2022 :

- Le nombre de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 53,1 % par rapport au quatrième trimestre de 2021, pour s'établir à 3,9 millions, faisant d'YYC le quatrième aéroport le plus fréquenté au Canada.
- Les embarquements locaux ont atteint 1,2 million, soit une augmentation de 61,0 % par rapport au quatrième trimestre de 2021, entraînant une hausse de 58,7 % des produits tirés des FAA, qui ont été portés à 43,0 M\$ pour la période.
- YYC a enregistré une hausse de 17,4 % des atterrissages par rapport au quatrième trimestre de 2021, qui s'explique principalement par une augmentation de 27,0 % des atterrissages d'aéronefs de passagers. YYC a également enregistré une hausse de 33,7 % des sièges passagers atterrissés par rapport au quatrième trimestre de 2021.
- La hausse susmentionnée du trafic passagers et du trafic aérien s'est traduite par une augmentation de 49,3 % du total des produits des activités ordinaires, qui se sont établis à 111,2 M\$ au quatrième trimestre de 2022.

- L'Administration a généré un BAIIA de 51,1 M\$ au quatrième trimestre de 2022, ce qui représente une augmentation de 24,7 M\$ par rapport au BAIIA de 26,4 M\$ au quatrième trimestre de 2021.

Pour l'exercice 2022 complet :

- Le nombre de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 128,4 % par rapport à 2021, pour s'établir à 14,5 millions, faisant d'YYC le quatrième aéroport le plus fréquenté au Canada et l'aéroport ayant connu la meilleure reprise par rapport aux niveaux d'avant la pandémie.
- Les embarquements locaux ont atteint 4,5 millions, soit une augmentation de 134,4 % par rapport à 2021, entraînant une hausse de 133,4 % des produits tirés des FAA, qui ont été portés à 158,7 M\$ pour la période.
- YYC a enregistré une hausse de 58,0 % des atterrissages par rapport à 2021, qui s'explique principalement par une augmentation de 85,3 % des atterrissages d'aéronefs de passagers. YYC a également enregistré une hausse de 95,9 % des sièges passagers atterrissés par rapport à 2021.
- La hausse susmentionnée du trafic passagers et du trafic aérien s'est traduite par une augmentation de 92,3 % du total des produits des activités ordinaires, qui se sont établis à 415,9 M\$ en 2022.
- L'Administration a généré un BAIIA de 192,7 M\$ en 2022, ce qui représente une augmentation de 130,6 M\$ par rapport au BAIIA de 62,1 M\$ en 2021.

ÉVALUATION FINANCIÈRE DE LA DIRECTION

Les déplacements transfrontaliers et internationaux ont été limités au premier trimestre de 2022, les restrictions de déplacement à l'international ayant été élargies par le gouvernement fédéral dans le but de ralentir la propagation du variant Omicron de la COVID-19, ce qui a donné lieu à une reprise de 54,7 % au premier trimestre de 2022 par rapport aux niveaux d'avant la pandémie de 2019. YYC a enregistré une reprise importante du trafic passagers depuis le deuxième trimestre de 2022, les niveaux du deuxième, du troisième et du quatrième trimestres s'établissant respectivement à 84,3 %, à 88,8 % et à 92,3 % des niveaux d'avant la pandémie de 2019, ce qui correspond à une reprise de 80,5 % pour l'exercice complet par rapport à 2019. Bien que la COVID-19 ait eu une incidence importante sur l'industrie aéronautique et qu'elle soit toujours considérée comme une urgence sanitaire mondiale par l'Organisation mondiale de la santé, il a été reconnu que la pandémie a atteint un point tournant. Bien que la durée totale et la portée de la pandémie de 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 YYC. Un nouveau risque auquel l'industrie aéronautique est exposée est la possibilité d'une récession mondiale, qui pourrait avoir une incidence importante sur la demande de voyages d'agrément et d'affaires. Cependant, l'industrie connaît actuellement une hausse marquée de la demande après deux ans de restrictions liées à la pandémie, les passagers achetant des billets d'avion avec empressement, apparemment indifférents aux hausses de prix. Cette hausse soudaine de la demande a exercé de fortes pressions sur les aéroports et les transporteurs aériens d'un point de vue opérationnel, ce qui a initialement causé des problèmes d'horaires de vol et de manutention des bagages dans un certain nombre d'importants aéroports canadiens. En tant que plaque tournante du trafic intérieur, YYC s'est mieux tiré d'affaire que les autres aéroports canadiens pendant la majeure partie de la pandémie, passant du quatrième au deuxième rang des aéroports les plus achalandés; sa situation a également contribué à la reprise des activités, car l'augmentation du trafic passagers a été moins volatile que dans certains aéroports. Au début du deuxième trimestre de 2022, YYC était redevenu le quatrième aéroport canadien le plus achalandé en termes de trafic passagers.

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES ET DONNÉES CLÉS SUR L'EXPLOITATION

DONNÉES FINANCIÈRES (EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2022	2021	2022/21 Variation en \$	2022	2021	2022/21 Variation en \$
Total des produits des activités ordinaires	111,2	74,5	36,7	415,9	216,3	199,6
Charges d'exploitation directes	47,7	39,5	(8,2)	173,6	131,2	(42,4)
Bail avec le Canada	10,3	6,9	(3,4)	41,8	18,8	(23,0)
Frais de manutention liés aux frais d'améliorations aéroportuaires	2,1	1,7	(0,4)	7,8	4,2	(3,6)
BAIIA	51,1	26,4	24,7	192,7	62,1	130,6
Perte nette	(32,6)	(170,5)	137,9	(79,4)	(314,8)	235,4
<i>Se reporter à la rubrique « Performance financière » pour de plus amples détails.</i>						
<i>Se reporter à la rubrique « Résultats d'exploitation nets » pour de plus amples détails.</i>						
Flux de trésorerie disponibles (en millions de dollars)	23,9	32,9	(9,0)	79,3	79,4	(0,1)
<i>Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour de plus amples détails</i>						

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

Trimestres clos les 31 décembre

Exercices clos les 31 décembre

DONNÉES SUR L'EXPLOITATION	2022	2021	2022/21 % de variation	2022	2021	2022/21 % de variation
Passagers embarqués et débarqués (<i>en milliers</i>)	3 863,2	2 523,8	53,1	14 452,1	6 326,4	128,4
Embarquements locaux (<i>en milliers</i>)	1 240,9	770,7	61,0	4 548,5	1 940,3	134,4
% d'embarquements de correspondance	35,8 %	37,8 %	-2,0 pts	36,8 %	37,5 %	-0,7 pts
Atterrissages d'avions (<i>en milliers</i>)	22,9	19,5	17,4	90,2	57,1	58,0
PMD total (<i>en millions de kilogrammes</i>)	1 405,3	1 119,0	25,6	5 455,6	3 178,5	71,6
Sièges passagers atterris (<i>en milliers</i>)	2 322,3	1 737,3	33,7	8 951,6	4 570,5	95,9
Coefficient d'occupation	83,2 %	71,3 %	11,9 pts	80,4 %	67,9 %	12,5 pts
Produits autres qu'aéronautiques par embarquement	20,24 \$	19,20 \$	5,4	19,83 \$	24,02 \$	(17,4)
Produits aéronautiques par siège passager atterri	12,53 \$	13,58 \$	(7,7)	12,79 \$	16,13 \$	(20,7)
Charges d'exploitation directes par passager embarqué et débarqué	12,35 \$	15,65 \$	21,1	12,01 \$	20,74 \$	42,1
Marge du BAIIA	46,0 %	35,4 %	10,6 pts	46,3 %	28,7 %	17,6 pts
Flux de trésorerie disponibles par passager embarqué et débarqué	6,19 \$	13,04 \$	52,5	5,49 \$	12,55 \$	56,3
<i>Se reporter à la rubrique « Activités d'exploitation » pour de plus amples détails.</i>						

La volatilité du trafic passagers causée par la pandémie de COVID-19 en 2021 et la reprise actuelle de l'industrie auront une incidence sur la comparabilité des indicateurs de rendement clés dans le tableau ci dessus.

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

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

TRAFIC PASSAGERS

Le trafic 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, sauf les États-Unis).

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 le plus fréquenté au Canada pour le trafic d'embarquement et de débarquement en 2019 au deuxième aéroport le plus fréquenté au pays à certains moments pendant la pandémie, et était le troisième aéroport le plus fréquenté pendant la majeure partie de 2020 et de 2021. 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. Alors que les restrictions de voyage ont été assouplies vers la fin du premier trimestre de 2022, la demande de voyages transfrontaliers et internationaux et l'activité connexe ont augmenté rapidement à YYC et dans la plupart des aéroports canadiens. Ainsi, YYC est redevenu le quatrième aéroport le plus achalandé au Canada, puisque Vancouver et Montréal sont plus axés sur les voyages transfrontaliers et internationaux.

Le trafic passagers à YYC s'est établi à 3,9 millions de passagers au quatrième trimestre de 2022, en hausse de 1,4 million de passagers, ou 53,1 %, par rapport aux 2,5 millions de passagers enregistrés pour la période correspondante de 2021. Au cours du quatrième trimestre de 2022, les améliorations en pourcentage les plus importantes ont été enregistrées dans le secteur international, suivi par le secteur transfrontalier, puis par le secteur intérieur, qui ont enregistré des hausses du trafic passagers respectives de 94,4 %, de 93,9 % et de 40,8 % par rapport à la période correspondante de 2021. Les hausses importantes enregistrées dans les secteurs transfrontalier et international sont principalement attribuables à la demande contenue de voyages et à l'élimination des restrictions de déplacement à l'international au premier trimestre de 2022.

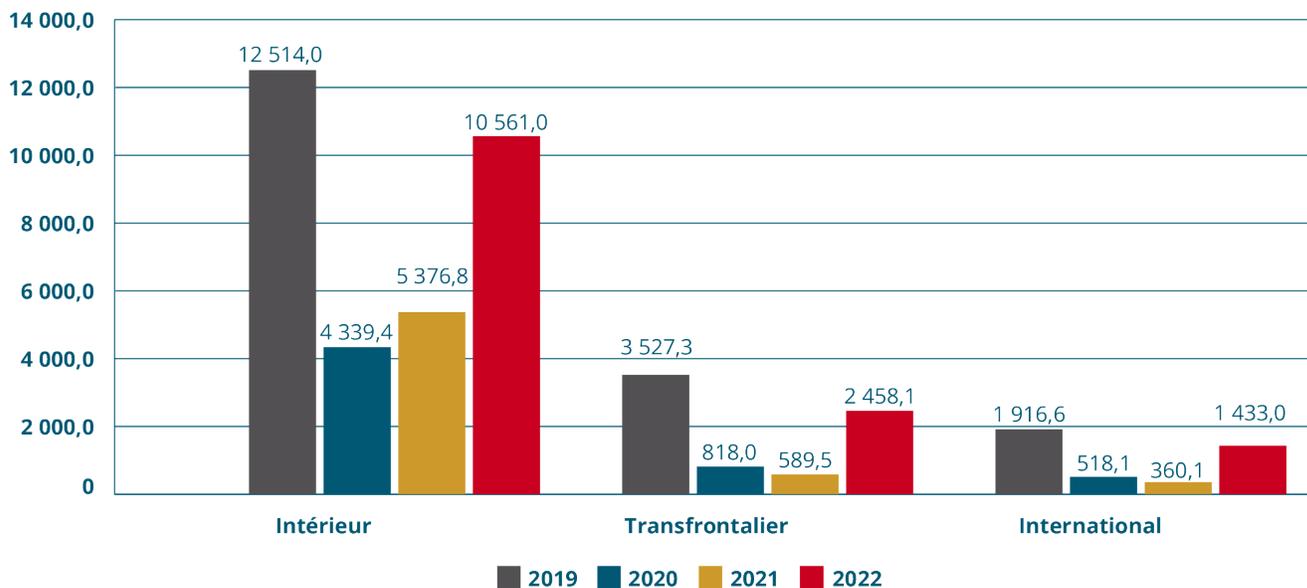
Le trafic passagers à YYC en 2022 s'est chiffré à 14,5 millions, ce qui représente une augmentation de 8,2 millions de passagers, ou 128,4 %, par rapport aux 6,3 millions de passagers pour la période correspondante de 2021. Cette hausse importante découle principalement de la confiance des passagers, qui a stimulé la demande de voyages après l'assouplissement des restrictions de voyage internationales par les gouvernements canadien et étrangers vers la fin de 2021 et le début de 2022.

Le tableau ci-dessous résume le trafic passagers par secteur pour les trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2022 et 2021 :

TRAFIC PASSAGERS (EN MILLIERS)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2022	2021	2022/21 % de variation	2022	2021	2022/21 % de variation
Intérieur	2 731,6	1 940,7	40,8	10 561,0	5 376,8	96,4
Transfrontalier	679,3	350,4	93,9	2 458,1	589,5	317,0
International	452,3	232,7	94,4	1 433,0	360,1	297,9
Total de passagers embarqués et débarqués	3 863,2	2 523,8	53,1	14 452,1	6 326,4	128,4
Embarquements locaux	1 240,9	770,7	61,0	4 548,5	1 940,3	134,4
Embarquements de correspondance	690,7	468,6	47,4	2 648,7	1 164,0	127,6
Total de passagers embarqués	1 931,6	1 239,3	55,9	7 197,2	3 104,3	131,8
Embarquements locaux	64,2 %	62,2 %	2,0 pts	63,2 %	62,5 %	0,7 pts
Embarquements de correspondance	35,8 %	37,8 %	-2,0 pts	36,8 %	37,5 %	-0,7 pts
Total de passagers embarqués	100,0 %	100,0 %		100,0 %	100,0 %	

TOTAL DE PASSAGERS EMBARQUÉS ET DÉBARQUÉS

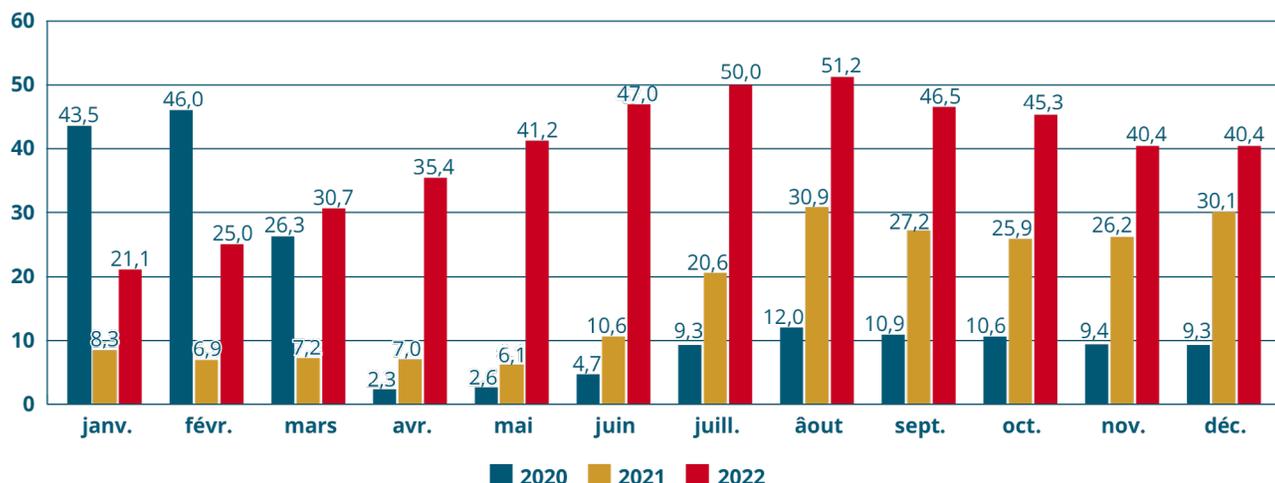
2019, 2020, 2021 et 2022 (en milliers)



Le tableau précédent présente le trafic de passagers embarqués et débarqués par catégorie de vol pour les exercices 2019, 2020, 2021 et 2022. Au début de la pandémie de COVID-19, à la mi-mars 2020, les deux premiers mois de 2020 ont connu une activité de vol « pré-pandémie » normale. Par conséquent, l'exercice 2020 complet ne montre pas l'ampleur de l'incidence de la pandémie par rapport à la période correspondante de 2021. La demande de voyages ayant commencé à se redresser au deuxième semestre de 2021, la tendance s'est poursuivie avec un net raffermissement du trafic passagers tout au long de 2022.

VOLUMES QUOTIDIENS MOYENS DE PASSAGERS PAR MOIS

2020, 2021 et 2022 (en milliers)



Les volumes quotidiens de passagers à YYC ont augmenté de 128,9 % en 2022, passant à un volume moyen de 39 600 passagers par jour, comparativement à un volume moyen de 17 300 passagers par jour pour la période correspondante de 2021. Pendant l'exercice 2021, le trafic passagers a été directement touché par les nouvelles restrictions de voyage à l'échelle internationale imposées par le gouvernement canadien le 30 décembre 2020; ces restrictions ont cependant été levées avant la fin du premier trimestre de 2022.

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

Au cours du quatrième trimestre de 2022, le pourcentage d'embarquements locaux et celui des embarquements de correspondance sont revenus aux niveaux d'avant la pandémie, soit respectivement 64,2 % et 35,8 %, comparativement à 62,2 % et à 37,8 % pour la période correspondante de 2021.

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2022, les passagers d'embarquements locaux ont augmenté de 134,4 % pour atteindre 4,5 millions de passagers et les passagers d'embarquements de correspondance ont augmenté de 127,6 % par rapport à 2021 pour s'établir à 2,6 millions de passagers. Les pourcentages d'embarquements locaux par rapport aux embarquements de correspondance sont revenus aux niveaux d'avant la pandémie, soit respectivement 63,2 % et 36,8 %, comparativement à 62,5 % et à 37,5 % pour la période correspondante de 2021.

TRAFIC AÉRIEN

Le trafic aérien se mesure par le nombre d'atterrissages d'avions. Chaque avion a un poids maximal au décollage (« PMD »), précisé par les fabricants des appareils, et un nombre total de sièges. Le PMD et le nombre de sièges entrent dans le calcul de la majorité des frais des transporteurs aériens affichés pour chaque atterrissage d'avion et des produits des activités ordinaires provenant des droits d'atterrissage. Le coefficient d'occupation, à savoir le ratio du nombre de passagers sur le nombre de sièges, est une mesure de l'utilisation de la capacité des avions et il correspond au pourcentage de sièges occupés par des passagers.

Le tableau suivant résume les atterrissages d'avions, le PMD, le nombre de sièges, le nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers et le coefficient d'occupation pour les trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2022 et 2021 :

TRAFIC AÉRIEN	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2022	2021	2022/21 % de variation	2022	2021	2022/21 % de variation
<i>(en milliers)</i>						
Atterrissages d'avions	22,9	19,5	17,4	90,2	57,1	58,0
Atterrissages d'avions de passagers	17,4	13,7	27,0	68,0	36,7	85,3
Sièges passagers atterris	2 322,3	1 737,3	33,7	8 951,6	4 570,5	95,9
<i>(en millions)</i>						
PMD total (en kg)	1 405,3	1 119,0	25,6	5 455,6	3 178,5	71,6
PMD passager (en kg)	1 179,1	869,8	35,6	4 534,7	2 303,0	96,9
Nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers	133,5	126,8	5,3	131,6	124,4	5,8
Coefficient d'occupation	83,2 %	71,3 %	11,9 pts	80,4 %	67,9 %	12,5 pts

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2022, les atterrissages d'avions de passagers ont respectivement augmenté de 26,8 % et de 85,3 % par rapport aux périodes correspondantes de 2021, en raison de l'assouplissement des restrictions imposées sur les voyages aériens liées à la pandémie de COVID-19, ce qui a fait augmenter la demande de transport de passagers au fur et à mesure de la reprise de l'industrie. Le nombre total d'atterrissages d'avions, qui comprend les mouvements d'avions de passagers et d'avions autres que des avions de passagers, a augmenté de 17,4 % au quatrième trimestre de 2022 par rapport à la période correspondante de 2021. À la faveur de la reprise des activités d'Edelweiss Air et de la mise en service de Lynx Air, Eurowings et Canada Jetlines, 15 compagnies aériennes exerçaient leurs activités à YYC en 2022, comparativement à 11 en 2021.

Au cours du quatrième trimestre de 2022, le PMD s'est établi à 1 405,3 millions de kilogrammes, en hausse de 25,6 % par rapport à la période correspondante de 2021. Cette variation s'explique principalement par l'augmentation de 35,6 % du PMD passagers attribuable à l'accroissement du nombre d'atterrissages et par l'utilisation de plus gros appareils à mesure que l'industrie se remet de la pandémie de COVID-19. Pour l'exercice 2022, le PMD s'est établi à 5 455,6 millions de kilogrammes, en hausse de 71,6 % par rapport à 2021.

Le nombre de sièges passagers atterris a augmenté de 0,6 million, ou 33,7 %, au quatrième trimestre de 2022 pour s'établir à 2,3 millions de sièges, comparativement à 1,7 million de sièges pour la période correspondante de 2021. Le nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers s'élevait à 133,5 au quatrième trimestre de 2022, ce qui représente une augmentation de 6,7 sièges, ou 5,3 %, comparativement à 126,8 sièges par mouvement d'avions de passagers pour la période correspondante de 2021 en raison de l'utilisation de plus gros appareils. Les coefficients d'occupation, qui sont passés de 71,3 % au quatrième trimestre de 2021 à 83,2 % au quatrième trimestre de 2022, affichent une hausse de 11,9 points de pourcentage. Le nombre de sièges passagers atterris s'est établi à 9,0 millions pour l'exercice 2022, en hausse de 4,4 millions, ou 95,9 % par rapport à 4,6 millions pour la période correspondante de 2021.

Au quatrième trimestre de 2022, les atterrissages de fret ont diminué de 17,6 % pour atteindre 1 265, contre 1 535 pour la période correspondante de 2021, tandis que le PMD de fret a diminué de 19,0 % au cours de la même période. Pour l'exercice 2022, les atterrissages de fret ont diminué de 0,1 % pour atteindre 5 362, contre 5 365 en 2021.

PERFORMANCE FINANCIÈRE

RÉSULTATS D'EXPLOITATION NETS

Le tableau qui suit présente le sommaire des résultats d'exploitation nets de l'Administration pour les trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2022 et 2021 :

RÉSULTATS D'EXPLOITATION NETS (EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2022	2021	2022/21 Variation en \$	2022	2021	2022/21 Variation en \$
Perte nette	(32,6)	(170,5)	137,9	(79,4)	(314,8)	235,4
Avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(22,3)	9,6	31,9	(22,3)	9,6	31,9
Perte d'exploitation	(10,3)	(180,1)	169,8	(57,1)	(324,4)	267,3
Plus : Charges d'intérêts et coûts de financement	27,2	172,4	(145,2)	113,4	250,0	(136,6)
Dotation aux amortissements	34,2	34,1	0,1	136,4	136,5	(0,1)
BAIIA	51,1	26,4	24,7	192,7	62,1	130,6
Marge du BAIIA	46,0 %	35,4 %	10,6 pts	46,3 %	28,7 %	17,6 pts

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2022, l'Administration a subi une perte d'exploitation nette respective de 10,3 M\$ et de 57,1 M\$, contre une perte d'exploitation de 180,1 M\$ et de 324,4 M\$ pour les périodes correspondantes de 2021. L'amélioration des résultats en 2022 s'explique principalement par la hausse des produits des activités ordinaires découlant de l'amélioration du trafic passagers et du trafic aérien en 2022 et par la pénalité de 146,0 M\$ comptabilisée en 2021 pour le remboursement anticipé de la dette à long terme. Ces éléments ont été en partie contrebalancés par la hausse des charges découlant de l'accroissement de l'empreinte opérationnelle de l'aéroport pour répondre à l'augmentation du trafic passagers, par la hausse des loyers au titre du bail du Canada découlant de l'augmentation des produits tirés des aéroports et par la hausse des salaires et avantages du personnel en raison de la fin du programme de SSUC.

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2022, le BAIIA était respectivement de 51,1 M\$ et de 192,7 M\$, en hausse de 24,7 M\$ et de 130,6 M\$ par rapport aux périodes correspondantes de 2021. Toujours pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2022, la marge du BAIIA était respectivement de 46,0 % et de 46,3 %, soit une hausse de 10,6 et de 17,6 points de pourcentage par rapport aux périodes correspondantes de 2021. L'augmentation du BAIIA et de la marge du BAIIA est attribuable à l'accroissement des produits des activités ordinaires découlant de l'augmentation de l'activité des vols et du trafic passagers enregistrée à mesure que se poursuit la reprise suivant la pandémie de COVID-19.

PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES

Les produits des activités ordinaires proviennent i) des produits aéronautiques (qui comprennent les frais généraux liés aux aérogares, 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, et 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 de l'Administration pour les trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2022 et 2021 :

PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES (EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2022	2021	2022/21 Variation en \$	2022	2021	2022/21 Variation en \$
Frais d'améliorations aéroportuaires	43,0	27,1	15,9	158,7	68,0	90,7
Concessions	18,0	8,4	9,6	66,6	26,1	40,5
Parc de stationnement	10,5	6,3	4,2	36,5	16,3	20,2
Location de terrains	6,0	5,7	0,3	23,6	21,7	1,9
Location d'aéroports	2,4	2,0	0,4	9,4	8,3	1,1
Autres produits des activités ordinaires	0,4	1,3	(0,9)	3,2	1,9	1,3
Produit d'intérêts	1,8	0,1	1,7	3,4	0,3	3,1
Produits autres qu'aéronautiques	39,1	23,8	15,3	142,7	74,6	68,1
Frais généraux liés aux aéroports	18,5	9,6	8,9	52,5	35,0	17,5
Droits d'atterrissage	7,1	9,3	(2,2)	41,6	26,7	14,9
Autres frais aéronautiques	3,5	4,7	(1,2)	20,4	12,0	8,4
Produits aéronautiques	29,1	23,6	5,5	114,5	73,7	40,8
Total des produits des activités ordinaires	111,2	74,5	36,7	415,9	216,3	199,6
			% de variation			% de variation
Produits autres qu'aéronautiques par embarquement	20,24 \$	19,20 \$	5,4	19,83 \$	24,02 \$	(17,5)
Produits aéronautiques par siège passager atterri	12,53 \$	13,58 \$	(7,7)	12,79 \$	16,13 \$	(20,7)

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2022, les produits tirés des FAA se sont établis respectivement à 43,0 M\$ et à 158,7 M\$, en hausse de 15,9 M\$ et de 90,7 M\$, ou 58,7 % et 133,4 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2021. L'augmentation des produits tirés des FAA au cours de ces périodes s'explique principalement par la hausse du nombre de passagers d'embarquements locaux. Le 1^{er} mars 2021, le tarif lié aux FAA a été augmenté de 5 \$ par embarquement local.

Le total des produits autres qu'aéronautiques a augmenté de 15,3 M\$, ou 64,3 %, au quatrième trimestre de 2022, tandis qu'il a augmenté de 68,1 M\$, ou 91,3 %, en 2022 rapport à 2021. Les hausses découlent essentiellement de l'amélioration du trafic passagers et des initiatives commerciales ciblées, qui génèrent la plupart des produits autres qu'aéronautiques.

Les produits tirés des concessions comprennent les produits tirés des loyers générés par les concessionnaires et les hôtels dans les aéroports, les fournisseurs de services de transport terrestre et les fournisseurs de voitures de location, et de la publicité. Le principal moteur de ces sources de produits des activités ordinaires est le trafic passagers. Ainsi, le trafic passagers montrant des signes d'une amélioration importante, les effets positifs sont visibles dans les produits tirés des concessions. Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2022, les produits tirés des concessions se sont élevés respectivement à 18,0 M\$ et à 66,6 M\$, soit une augmentation de 9,6 M\$ et de 40,5 M\$, ou 114,3 % et 155,2 % par rapport aux périodes correspondantes de 2021. En 2022, 11 magasins d'aliments et de boissons et commerces de détail et de services qui avaient été fermés pendant la pandémie ont réouvert à YYC. Un hôtel situé dans l'aéroport a réouvert ses portes en décembre 2022, après avoir été fermé pendant la pandémie pour des rénovations.

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2022, les produits tirés du parc de stationnement se sont établis respectivement à 10,5 M\$ et à 36,5 M\$, ce qui représente une augmentation de 4,2 M\$ et de 20,2 M\$, ou 66,7 % et 123,9 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2021. Ces hausses proviennent surtout du stationnement public découlant de l'augmentation du trafic passagers au cours de l'exercice ainsi que du succès croissant du système de réservation de stationnement en ligne de YYC, qui a donné lieu à un taux de réservations plus élevé. YYC a lancé une campagne de marketing fructueuse au quatrième trimestre au moyen de publicités à l'intérieur de l'aéroport, à la radio et dans les médias sociaux afin d'attirer de nouveaux clients vers le parc de stationnement de YYC.

Les produits tirés de la location de terrains proviennent de la sous-location de terrains aéroportuaires à des entreprises qui veulent exercer leurs activités sur des terrains de YYC. La plupart des contrats de location de terrains ont tendance à être de longue durée et sont habituellement assortis d'un taux fixe pour le nombre d'acres loués, certains comportant des clauses d'indexation; par conséquent, cette source de produits ne fluctue pas en fonction du trafic passagers. Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2022, les produits tirés de la location de terrains se sont établis respectivement à 6,0 M\$ et à 23,6 M\$, en hausse de 0,3 M\$ et de 1,9 M\$, ou 5,3 % et 8,8 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2021. Ces augmentations résultent des hausses de loyer annuelles et de l'ajout d'un casino et de deux nouveaux locataires par l'Administration en 2022, ainsi que d'un certain nombre de modifications apportées aux contrats de location de locataires existants ayant besoin d'espace supplémentaire.

Les produits tirés de la location d'aéroports proviennent de la location d'espaces physiques à l'intérieur des aéroports à des entreprises qui veulent exercer leurs activités dans un aéroport. Ces contrats de location sont habituellement assortis d'un loyer par pied carré et couvrent des éléments comme les comptoirs de service à la clientèle et les locaux pour bureaux. Par conséquent, le trafic passagers n'a pas d'incidence directe sur cette source de produits. Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2022, les produits tirés de la location d'aéroports se sont établis respectivement à 2,4 M\$ et à 9,4 M\$, en hausse de 0,4 M\$ et de 1,1 M\$, ou 20,0 % et 13,3 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2021.

Les autres produits se composent des produits des activités ordinaires tirés d'activités tels que les frais de recouvrement des loyers du gouvernement fédéral, les frais de services de construction, les produits d'assurance et les frais de laissez-passer pour les bureaux. En 2022, les autres produits se sont établis à 3,2 M\$, soit une hausse de 1,3 M\$ par rapport à 2021 qui s'explique en grande partie par les produits d'assurance de 1,5 M\$ reçus au premier trimestre de 2022.

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2022, le total des produits aéronautiques s'est établi respectivement à 29,1 M\$ et à 114,5 M\$, en hausse de 5,5 M\$ et de 40,8 M\$, ou 23,3 % et 55,4 % par rapport aux périodes correspondantes de 2021. La hausse d'une année sur l'autre est due à l'augmentation du nombre d'atterrissages d'avions, à l'accroissement du nombre de sièges passagers atterris et de passagers embarqués, ainsi qu'à l'utilisation accrue des passerelles. L'Administration a conclu des accords commerciaux à long terme prévoyant des réductions sur les frais aéronautiques si certains seuils de croissance sont atteints. Pour le quatrième trimestre de 2022, l'attribution de ces réductions a donné lieu à des diminutions respectives de 2,2 M\$, et de 1,2 M\$, ou 23,7 % et 25,5 %, des droits d'atterrissage et autres frais aéronautiques par rapport aux périodes correspondantes de 2021. Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, les frais généraux liés aux aéroports ont augmenté de 8,9 M\$, ou 92,7 %, par rapport à la période correspondante de 2021 en raison de l'accroissement du nombre de sièges passagers atterris, compte tenu des réductions.

CHARGES

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

Le tableau qui suit résume les charges de l'Administration pour les trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2022 et 2021 :

CHARGES (EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2022	2021	2022/2021 Variation en \$	2022	2021	2022/21 Variation en \$
Biens et services	33,2	25,2	(8,0)	117,7	85,7	(32,0)
Salaires et avantages du personnel	10,2	9,9	(0,3)	38,7	28,0	(10,7)
Impôts fonciers	4,3	4,4	0,1	17,2	17,5	0,3
Charges d'exploitation directes	47,7	39,5	(8,2)	173,6	131,2	(42,4)
Bail avec le Canada	10,3	6,9	(3,4)	41,8	18,8	(23,0)
Frais de manutention liés aux frais d'améliorations aéroportuaires	2,1	1,7	(0,4)	7,8	4,2	(3,6)
Total des charges d'exploitation	60,1	48,1	(12,0)	223,2	154,2	(69,0)
Dotations aux amortissements	34,2	34,1	(0,1)	136,4	136,5	0,1
Charges d'intérêts et coûts de financement	27,2	172,4	145,2	113,4	250,0	136,6
Perte (profit) au titre de la réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	22,3	(9,6)	(31,9)	22,3	(9,6)	(31,9)
Total des charges	143,8	245,0	101,2	495,3	531,1	35,8
			% de variation			% de variation
Charges d'exploitation directes par passager embarqué et débarqué	12,35 \$	15,65 \$	21,1	12,01 \$	20,74 \$	42,1

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2022, les charges liées aux biens et services ont augmenté respectivement de 8,0 M\$ et de 32,0 M\$, ou 31,7 % et 37,3 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2021. Ces hausses découlent en grande partie de l'utilisation par l'aéroport d'une empreinte opérationnelle réduite en 2021 pour gérer les coûts et pour appairer le trafic passagers, alors qu'en 2022, l'installation était totalement ouverte afin de satisfaire à un trafic passagers et un trafic aérien accrus. Bien que la plupart des charges d'exploitation des installations aéroportuaires soient fixes, certaines charges liées aux biens et aux services varient en fonction du trafic passagers, de sorte qu'elles ont naturellement diminué au cours des trimestres qui ont suivi le début de la pandémie et qu'elles reviennent maintenant aux niveaux d'avant la pandémie, à mesure que le trafic passagers augmente. La hausse découle également de l'augmentation des coûts des services publics, qui ont augmenté de 5,2 M\$ par rapport à 2021, les tarifs contractuels ayant augmenté au début de l'exercice, et la consommation a diminué en raison de l'accroissement de l'empreinte opérationnelle.

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2022, les salaires et avantages du personnel ont augmenté respectivement de 0,3 M\$ et de 10,7 M\$, ou 3,0 % et 38,2 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2021. Les effectifs de l'Administration ayant été considérablement réduits au début de la pandémie, l'augmentation pour l'exercice considéré s'explique principalement par les charges salariales attribuables à l'augmentation des niveaux de dotation en personnel nécessaires pour répondre à la hausse du trafic passagers et à l'empreinte opérationnelle accrue de l'aéroport. La prestation de SSUC de 5,4 M\$ reçue au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2021 a aussi contribué à la hausse des charges en 2022, car le programme de SSUC a pris fin en octobre 2021.

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2022, les charges locatives au titre du bail avec le Canada de YYC ont augmenté respectivement de 3,4 M\$ et de 23,0 M\$, ou 49,3 % et 122,3 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2021 en raison de la hausse des produits des activités ordinaires de YYC. Les charges locatives au titre du bail avec le Canada en 2022 et en 2021 ont été comptabilisées en fonction du taux de location contractuel multiplié par les produits admissibles réels pour toute la période. Bien que Transports Canada n'ait pas renoncé au loyer pour 2021, les paiements ont été reportés jusqu'en janvier 2024, sur une période de 10 ans. Pour 2022, l'Administration a recommencé à effectuer les versements mensuels au titre du bail avec le Canada.

Les frais de gestion liés aux améliorations aéroportuaires (les « frais de gestion des FAA ») sont en corrélation avec le total des produits tirés des FAA et sont calculés en pourcentage des FAA bruts perçus par les compagnies aériennes pour le compte de l'Administration et versés aux compagnies aériennes. Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2022, les frais de gestion des FAA s'établissaient respectivement à 2,1 M\$ et à 7,8 M\$, en hausse de 0,4 M\$ et de 3,6 M\$, ou 23,5 % et 85,7 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2021 en raison de l'augmentation des produits tirés des FAA. Étant donné que le trafic passagers s'est considérablement redressé en 2022, les frais de gestion des FAA ont représenté 5 % des produits tirés des FAA en 2022, comparativement à 6 % en 2021 alors que le trafic passagers avait diminué à YYC et entraîné une hausse des tarifs facturés par les transporteurs aux termes de l'entente.

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2022, les charges d'intérêts et coûts de financement se sont chiffrés respectivement à 27,2 M\$ et à 113,4 M\$, en baisse de 145,2 M\$ et de 136,6 M\$, ou 84,2 % et 54,6 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2021. Cette diminution s'explique en grande partie par des pénalités de remboursement anticipé de 146,0 M\$ imposées à l'Administration pour le remboursement anticipé de débentures de 1,9 G\$ lors de la restructuration de la dette à long terme réalisée le 7 octobre 2021. L'Administration a obtenu le report des paiements d'intérêts pour 2021, paiements qui ont été versés lors de la restructuration de la dette à long terme réalisée le 7 octobre 2021. Pour 2022, l'Administration a recommencé à effectuer les paiements d'intérêts semestriels, le premier paiement ayant eu lieu le 7 avril 2022.

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 2021 au trimestre clos le 31 décembre 2022 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	TRIMESTRES CLOS							
	2022				2021			
	T4	T3	T2	T1	T4	T3	T2	T1
Produits des activités ordinaires	111,2	129,5	102,4	72,8	74,4	72,9	36,1	32,9
Charges d'exploitation	(60,1)	(59,1)	(53,5)	(50,5)	(48,0)	(38,2)	(31,9)	(36,1)
BAIIA	51,1	70,4	48,9	22,3	26,4	34,7	4,2	(3,2)
Avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(22,3)	—	—	—	9,6	—	—	—
Dotations aux amortissements	(34,2)	(34,1)	(34,1)	(34,0)	(34,1)	(34,0)	(34,2)	(34,2)
Charges d'intérêts et coûts de financement	(27,2)	(29,0)	(28,7)	(28,5)	(172,4)	(25,9)	(26,0)	(25,7)
(Perte) profit net	(32,6)	7,3	(13,9)	(40,2)	(170,5)	(25,2)	(56,0)	(63,1)

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

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

PROJETS D'INVESTISSEMENT

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

Le tableau suivant présente l'information sur les dépenses d'investissement réelles pour les trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2022 et 2021.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT (EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2022	2021	2022/21 Variation en \$	2022	2021	2022/21 Variation en \$
Projets d'amélioration	9,0	5,3	3,7	20,2	11,3	8,9
Investissement de restauration	6,2	1,7	4,5	17,7	12,8	4,9
Projets générateurs de revenus	1,3	0,2	1,1	3,8	1,3	2,5
Dépenses d'investissement	16,5	7,2	9,3	41,7	25,4	16,3
Contrats de location-acquisition	—	1,7	—	—	3,4	(3,4)
Total de l'investissement	16,5	8,9	7,6	41,7	28,8	12,9

Les dépenses d'investissement au quatrième trimestre de 2022 se sont élevées à 16,5 M\$, en hausse de 9,3 M\$ par rapport à la période correspondante de 2021. En 2022, les dépenses d'investissement s'établissaient à 41,7 M\$.

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

PROJET	DESCRIPTION	DÉPENSES ENGAGÉES AU COURS DE L'EXERCICE (EN M\$)	DÉPENSES ENGAGÉES À CE JOUR (EN M\$)	DÉPENSES TOTALES APPROXIMATIVES PRÉVUES (EN M\$)	ACHÈVEMENT PRÉVU
Reconstruction de la piste ouest*	Retrait et remplacement complet en vue de la modernisation des éléments de la piste ouest	8,3	10,7	200,0	2025
Programme de restauration de la chaussée côté piste**	Retrait et remplacement des panneaux de béton vieillissants de l'aire de trafic	6,1	s.o.	s.o.	s.o.
Remise en état du système de gicleurs	Modernisation du système de gicleurs du bâtiment de l'aérogare du trafic intérieur	4,4	5,6	50,0 \$	2034
Remise en état du parc de stationnement	Mise à niveau de l'infrastructure vieillissante du parc de stationnement P1	2,5	3,6	30,0 \$	2030
Mises à niveau du transformateur du hall B	Mise à niveau du système de distribution électrique du hall B	0,7	0,7	7,8	2024

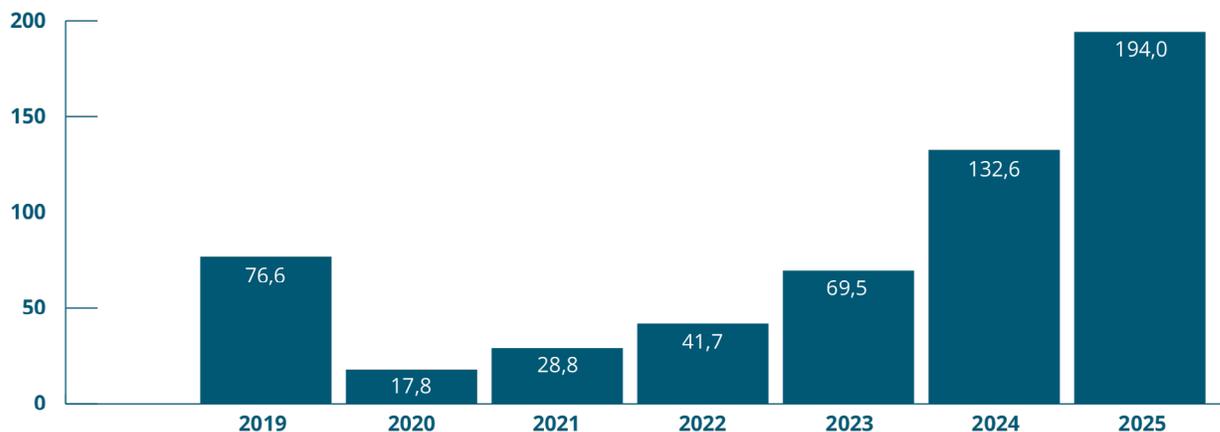
* L'Administration a obtenu une subvention de 57,5 M\$ dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (« PIEA ») pour le projet de reconstruction de la piste ouest; à ce jour, des demandes d'indemnisation totalisant 7,0 M\$ ont été soumises.

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

Le tableau suivant présente des renseignements sur les dépenses d'investissement réelles pour 2019, 2020, 2021 et 2022 et les dépenses d'investissement prévues de l'Administration de 2023 à 2025, le projet de reconstruction de la piste ouest représentant le principal facteur d'augmentation pour la période.

TOTAL DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

(en millions de dollars)



ACTIF ET PASSIF

Aux 31 décembre 2022 et 2021, le total de l'actif, du passif et du déficit net consolidés s'établissait comme suit :

ACTIF NET (EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 DÉCEMBRE 2022	31 DÉCEMBRE 2021	2022/21 Variation en \$
Total de l'actif	3 186,3	3 235,3	(49,0)
Total du passif	3 418,5	3 388,1	(30,4)
Déficit net	(232,2)	(152,8)	(79,4)

Au 31 décembre 2022, le total de l'actif de l'Administration avait diminué de 49,0 M\$ par rapport au 31 décembre 2021, en raison principalement d'une baisse de 94,7 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 52,7 M\$ de la trésorerie par suite de la hausse du BAIIA. Le total du passif de l'Administration a augmenté de 30,4 M\$, principalement en raison d'une hausse de 39,5 M\$ des dettes d'exploitation et charges à payer attribuable principalement à l'écart temporel entre la comptabilisation des charges locatives au titre du bail avec le Canada au cours de l'exercice considéré et le paiement réel de l'ajustement annuel au mois de mars de l'exercice suivant, partiellement compensé par une réduction de 6,5 M\$ de la dette à long terme et une diminution de 3,4 M\$ du passif au titre des prestations constituées.

L'Administration avait enregistré un déficit net de 232,2 M\$ au 31 décembre 2022, en raison essentiellement de l'incidence de la pandémie de COVID-19 depuis 2020 et de la pénalité de 146,0 M\$ payée sur le remboursement anticipé de la dette à long terme à la suite de la restructuration de la dette le 7 octobre 2021.

TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Le tableau qui suit fournit de l'information sur les flux de trésorerie pour les trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2022 :

FLUX DE TRÉSORERIE (EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2022	2021	2022/21 Variation en \$	2022	2021	2022/21 Variation en \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(8,9)	41,3	(50,2)	97,4	77,6	19,8
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(10,7)	(13,5)	2,8	(37,0)	(24,3)	(12,7)
Pénalité payée sur le remboursement anticipé de la dette à long terme	—	(146,0)	146,0	—	(146,0)	146,0
Remboursement des obligations locatives	(0,1)	—	(0,1)	(0,5)	(0,3)	(0,2)
Coût de transaction sur l'émission de la dette à long terme	—	(14,1)	14,1	—	(14,1)	14,1
Emprunts (remboursements), montant net	(3,6)	209,7	(213,3)	(7,2)	161,5	(168,7)
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(23,3)	77,4	(100,7)	52,7	54,4	(1,7)

Les flux de trésorerie nets ont diminué de 23,3 M\$ pour le trimestre clos le 31 décembre 2022 et de 100,7 M\$ par rapport à la période correspondante de 2021 en raison de la baisse des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation et de financement. Les flux de trésorerie nets ont augmenté de 52,7 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, en baisse de 1,7 M\$ par rapport à la période correspondante de 2021 en raison de la hausse des flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement et du remboursement net de la dette, en partie compensée par la hausse des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation.

Le tableau qui suit fournit de l'information sur les flux de trésorerie disponibles de l'Administration pour les trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2022 :

FLUX DE TRÉSORERIE (EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2022	2021	2022/21 Variation en \$	2022	2021	2022/21 Variation en \$
Résultat net	(32,6)	(170,5)	137,9	(79,4)	(314,8)	235,4
Plus : Dotation aux amortissements	34,2	34,1	0,1	136,4	136,5	(0,1)
Charges d'intérêts et coûts de financement	27,2	172,4	(145,2)	113,4	250,0	(136,6)
Perte (profit) au titre de la réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	22,3	(9,6)	(31,9)	22,3	(9,6)	(31,9)
BAIIA	51,1	26,4	24,7	192,7	62,1	130,6
Moins : Charges d'intérêts et coûts de financement, déduction faite des pénalités pour remboursement anticipé et reports de paiement	(27,2)	(0,4)	(26,8)	(113,4)	(1,5)	(111,9)
Plus : Report du loyer au titre du bail avec le Canada	—	6,9	(6,9)	—	18,8	(18,8)
Flux de trésorerie disponibles	23,9	32,9	(9,0)	79,3	79,4	(0,1)
			% de variation			% de variation
Flux de trésorerie disponibles par passager embarqué et débarqué	6,19 \$	13,04 \$	(52,5)	5,49 \$	12,55 \$	(56,3)

Les flux de trésorerie disponibles correspondent à l'évaluation du résultat net généré par les activités d'exploitation de l'Administration diminué des coûts du service de la dette, 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.

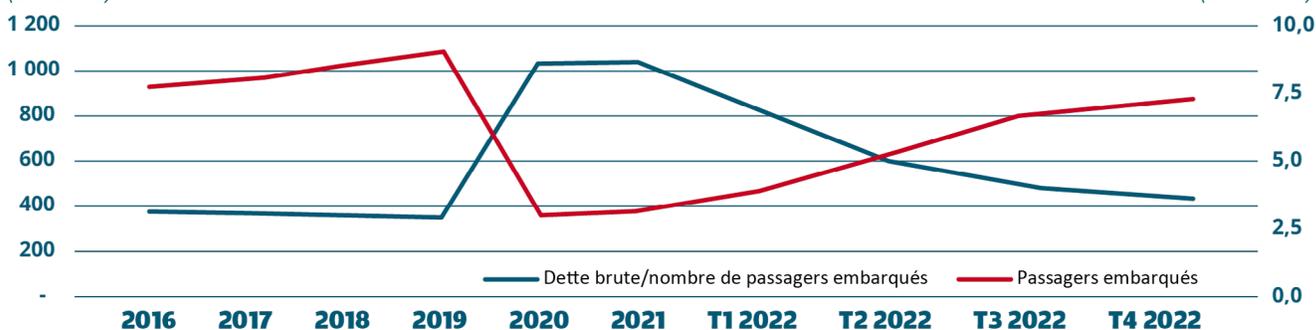
Le tableau qui suit présente de l'information sur la dette de l'Administration aux 31 décembre 2022 et 2021 :

DETTE À LONG TERME (EN MILLIONS DE DOLLARS)	AU 31 DÉCEMBRE 2022	AU 31 DÉCEMBRE 2021	2022/21 Variation en \$
Dettes à long terme, y compris la partie courante	3 269,8	3 276,0	6,2
Trésorerie	173,6	120,9	52,7
Dettes nettes	3 096,2	3 155,1	58,9
Principaux indicateurs de crédit			% de variation
Ratio de couverture du service de la dette	1,65	0,25	
Ratio de couverture du service de la dette brut	5,01	1,63	
Dettes brutes / nombre de passagers embarqués (en dollars)	454,32 \$	1 055,31 \$	56,9
Dettes nettes / nombre de passagers embarqués (en dollars)	430,20 \$	1 016,36 \$	57,7

Les principaux indicateurs de crédit présentés dans le tableau ci-dessus ont été calculés en fonction des résultats d'exploitation pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2022.

Au 31 décembre 2022, la dette à long terme était stable à 3,3 G\$, tandis que la dette nette a diminué de 58,9 M\$ pour s'établir à 3,1 G\$ du fait essentiellement de l'augmentation de la trésorerie. La dette nette est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour de plus amples détails.

L'acte de fiducie-cadre renferme certaines clauses financières restrictives qui doivent être calculées annuellement. 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 annuels audités, l'Administration respectait ses clauses restrictives. D'après un calcul effectué avec les données des douze derniers mois, l'Administration dépasse le seuil requis par les clauses restrictives aux termes de l'acte de fiducie-cadre.

DETTE PAR PASSAGER EMBARQUÉ*(en dollars)***PASSAGERS EMBARQUÉS***(en millions)*

La dette brute par passager embarqué est un indicateur financier clé du secteur des aéroports. Au 31 décembre 2022, la dette brute et la dette nette par passager embarqué ont diminué pour s'établir respectivement à 454,32 \$ et à 430,20 \$ en raison, dans les deux cas, de la hausse du trafic passagers enregistrée au quatrième trimestre de 2022. La dette par passager embarqué de l'Administration suivait une trajectoire à la baisse au cours des dernières années; toutefois, elle s'est accrue considérablement en 2020 en raison de l'augmentation de la dette et de la diminution du volume de passagers en raison de la pandémie de COVID-19. Alors que l'augmentation du trafic passagers se poursuit avec la reprise, la dette par passager embarqué tend maintenant à reculer vers des niveaux historiques, comme l'illustre le graphique ci dessus. La dette nette par passager embarqué est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour de plus amples renseignements.

Le tableau qui suit présente de l'information sur la dette de l'Administration aux 31 décembre 2022 et 2021 :

LIQUIDITÉS ET FACILITÉS DE CRÉDIT (EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 DÉCEMBRE 2022	31 DÉCEMBRE 2021	2022/21 Variation en \$
1) Trésorerie et équivalents de trésorerie	173,6	120,9	52,7
Facilités de crédit :			
2) Facilité de crédit d'exploitation disponible	332,5	332,5	—
Moins : Lettres émises	(49,3)	(49,8)	0,5
Facilité de crédit d'exploitation	283,2	282,7	0,5
Total des liquidités, montant net (compte tenu de la trésorerie)	456,8	403,6	53,2
3) Facilité de lettres de crédit disponible	70,0	70,0	—
Moins : Lettres émises	(60,0)	(60,0)	—
Facilité de lettres de crédit	10,0	10,0	—

Au 31 décembre 2022, le total du montant net des liquidités de l'Administration s'élevait à 456,8 M\$, en hausse de 53,2 M\$, ou 13,2 %, par rapport au 31 décembre 2021. L'augmentation de 2022 est attribuable à un montant supplémentaire de 52,7 M\$ disponible en trésorerie et en équivalents de trésorerie en raison des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation de 97,4 M\$ pour la période, contrebalancés en partie par les activités d'investissement et de financement au cours de la période.

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 aux 31 décembre 2022 et 2021 :

CAPACITÉ D'EMPRUNT (EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 DÉCEMBRE 2022	31 DÉCEMBRE 2021	2022/21 Variation en \$
Total de la limite d'emprunt	4 000,0	4 000,0	—
Obligations émises	(3 282,6)	(3 289,9)	7,3
Obligation donnée en gage émise – nouvelle facilité d'exploitation	(385,0)	(385,0)	—
Obligation donnée en gage émise – nouvelle facilité de lettres de crédit	(77,0)	(77,0)	—
Capacité d'emprunt	255,4	248,1	7,3

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

BAIIA ET MARGE DU BAIIA

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

FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES

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

FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES PAR PASSAGER EMBARQUÉ ET DÉBARQUÉ

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

DETTE BRUTE

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

DETTE BRUTE PAR PASSAGER EMBARQUÉ

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

DETTE NETTE

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

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 ATERRIS :

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

PDM :

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

MISE EN GARDE CONCERNANT L'INFORMATION PROSPECTIVE

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs ou de l'information prospective au sujet de l'Administration. Cette information prospective repose sur la formulation de divers jugements, attentes, estimations, projections et hypothèses et est exposée à des risques et à des incertitudes. Des termes tels que « croire », « s'attendre à », « planifier », « avoir l'intention de », « estimer », « prévoir » 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 continue 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; le niveau de la demande ou d'activité future de l'aéroport; les besoins de capitaux d'emprunt de l'Administration et sa capacité à accéder aux marchés financiers, y compris sa capacité à refinancer ses emprunts à leur échéance ou au besoin; la capacité de l'Administration à respecter les clauses restrictives, y compris celles liées à ses titres de créance en cours; le niveau d'endettement et le coût des services; les produits des activités ordinaires, les flux de trésorerie, le fonds de roulement et les liquidités; les projets d'investissement et autres aménagements à l'aéroport, ainsi que les calendriers, les budgets et les financements de ces projets et aménagements; les dépenses d'investissement prévues entre 2023 et 2025; et le financement des engagements en capital en cours.

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 du fait de la pandémie de COVID-19. La demande de voyages demeure volatile et peut être fortement affectée par les restrictions imposées par le Canada et par les gouvernements à l'échelle internationale, l'apparition de nouveaux variants de la COVID-19 et les inquiétudes publiques au sujet des déplacements liées à la pandémie de COVID-19 et autres urgences sanitaires. Bien que les conditions se soient considérablement améliorées en 2022, rien ne garantit que les développements futurs ou les mesures prises en réponse à la COVID-19 ou à d'autres urgences sanitaires n'auront pas une incidence importante sur la demande de transport aérien et les activités de l'Administration.

D'autres facteurs et hypothèses importants comprennent : l'incidence continue de la pandémie de COVID-19 et la durée prévue de cette dernière; les actions du gouvernement et des passagers; la reprise économique post-pandémique, notamment la reprise continue du trafic passagers et du trafic aérien aux niveaux d'avant la pandémie; la clientèle de YYC et l'économie diversifiée fourniront la base d'une forte demande pour le déplacement aérien à l'avenir; la capacité du transporteur aérien répondra à la demande future de transport aérien dans la région de Calgary; Calgary continuera d'attirer des voyageurs nationaux et internationaux; aucun autre événement significatif, tel qu'une catastrophe naturelle ou un autre désastre, qui ait une incidence sur le cours normal des activités ou sur l'environnement macroéconomique ne se produira; l'Administration pourra accéder aux marchés financiers à des conditions et à des taux compétitifs; et aucun dépassement de coût important lié aux projets d'investissement ne se produira. Ces hypothèses sont fondées sur l'information dont l'Administration dispose à l'heure actuelle, y compris l'information qu'elle a obtenue d'experts et d'analystes tiers.

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 l'incidence de la pandémie de COVID-19 ou à d'autres urgences sanitaires sur les activités de l'Administration; l'instabilité des transporteurs aériens; les volumes de passagers; l'incapacité à atteindre les objectifs commerciaux; le non-paiement des clients et la capacité de l'Administration à respecter les clauses restrictives prévues dans son acte de fiducie cadre et ses facilités de crédit actuelles et futures; la volatilité persistante de l'économie actuelle et future, y compris les chocs sur l'environnement macroéconomique (variations des prix du carburant, des taux d'intérêt, de l'inflation, des devises, de l'emploi et des dépenses); la possibilité de récessions au Canada, aux États-Unis et à l'échelle internationale; le changement des tendances dans l'offre et la demande; 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, incluant le conflit entre la Russie et l'Ukraine; les interruptions de travail; les perturbations causées par des conditions météorologiques extrêmes, des catastrophes naturelles ou d'autres événements ayant une incidence sur les réseaux de l'industrie aérienne; les troubles géopolitiques; les actes de terrorisme ou menaces à la cybersécurité; les perturbations de l'infrastructure des technologies de l'information; la perte de personnel clé; les changements de lois ou de réglementations, y compris la réglementation des tarifs; les modifications défavorables au bail foncier avec le gouvernement du Canada qui régit les terrains de l'aéroport; l'utilisation des télécommunications et des transports terrestres comme alternatives au transport aérien; la perte de produits commerciaux; les coûts et restrictions des émissions de carbone; les développements ou procédures réglementaires défavorables; les facteurs environnementaux et les changements climatiques; le changement de la perception du transport aérien; la disponibilité de la responsabilité civile aérienne et d'autres assurances; le calendrier d'encaissement du produit d'assurance; le risque lié à la construction; les poursuites et les litiges; et les autres risques mentionnés de temps à autre dans les autres documents déposés par l'Administration.

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

ADMINISTRATION AÉROPORTUAIRE DE CALGARY ÉTATS FINANCIERS

Pour les exercices clos les 31 décembre 2022 et 2021

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 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 six 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 8 mars 2023
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 2022, ainsi que des résultats de son 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 la Société, qui comprennent :

- l'état de la situation financière au 31 décembre 2022;
- l'état du résultat net et du déficit 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. Nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent du rapport de gestion.

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, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

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

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux NCECF, 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.

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

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

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 8 mars 2023

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

AUX 31 DÉCEMBRE 2022 ET 2021

AUX (EN MILLIONS DE DOLLARS)	NOTE	31 DÉCEMBRE 2022	31 DÉCEMBRE 2021
ACTIF			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		173,6 \$	120,9 \$
Créances	10, 15	35,4	18,0
Stocks	3	7,4	5,6
Charges payées d'avance		3,3	3,2
		219,7	147,7
Incitatifs à la location		4,4	4,9
Autres actifs à long terme et charges payées d'avance		2,7	3,5
Immobilisations corporelles	4, 12	2 946,8	3 040,6
Immobilisations incorporelles	5	1,0	1,9
Actif au titre des régimes de retraite	14	11,7	36,7
		3 186,3 \$	3 235,3 \$
PASSIF ET ACTIF NET			
Passifs courants			
Dettes d'exploitation et charges à payer	15, 20	57,9	18,4
Intérêts à payer sur la dette à long terme	6, 15	26,5	26,6
Produits différés		0,5	0,3
Partie courante des autres passifs à long terme	8, 13	11,2	8,6
Partie courante de la dette à long terme	6, 15	7,5	7,2
		103,6	61,1
Autres passifs à long terme	8, 15	39,4	41,6
Passif au titre des prestations constituées	14	13,2	16,6
Dette à long terme	6	3 262,3	3 268,8
		3 418,5 \$	3 388,1 \$
Déficit net		(232,2)	(152,8)
		3 186,3 \$	3 235,3 \$

Se reporter aux notes annexes.

Approuvé par le conseil d'administration,



Matthew Heffernan

Président du conseil d'administration



Donald Cormack

Président du comité d'audit et des finances

ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DU DÉFICIT NET

POUR LES EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2022 ET 2021

EXERCICES CLOS LES (EN MILLIONS DE DOLLARS)	NOTE	31 DÉCEMBRE 2022	31 DÉCEMBRE 2021
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES			
Frais d'améliorations aéroportuaires	9	158,7 \$	68,0 \$
Produits autres qu'aéronautiques	10, 11		
Concessions		66,6	26,1
Parc de stationnement		36,5	16,3
Location de terrains	16	23,6	21,7
Location d'aérogares		9,4	8,3
Produit d'intérêts		3,4	1,9
Autres produits des activités ordinaires		3,2	0,3
		142,7	74,6
Produits aéronautiques			
Frais généraux liés aux aérogares		52,5	35,0
Droits d'atterrissage		41,6	26,7
Autres frais aéronautiques		20,4	12,0
		114,5	73,7
		415,9	216,3
CHARGES			
Biens et services	3	117,7	85,7
Bail avec le Canada	13	41,8	18,8
Salaires et avantages du personnel	11, 16	38,7	28,0
Impôts fonciers		17,2	17,5
Frais de manutention liés aux frais d'améliorations aéroportuaires	9	7,8	4,2
		223,2	154,2
		192,7	62,1
Bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et la dotation à l'amortissement			
Dotation aux amortissements	4, 5	136,4	136,5
Charges d'intérêts et coûts de financement	17	113,4	250,0
		(57,1) \$	(324,4) \$
Autres produits (charges)			
(Perte) profit de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	14	(22,3)	9,6
		(79,4) \$	(314,8) \$
Déficit net à l'ouverture de l'exercice			
		(152,8) \$	162,0 \$
Déficit net à la clôture de l'exercice			
		(232,2) \$	(152,8) \$

Se reporter aux notes annexes.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

POUR LES EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2022 ET 2021

EXERCICES CLOS LES (EN MILLIONS DE DOLLARS)	NOTE	31 DÉCEMBRE 2022	31 DÉCEMBRE 2021
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION			
Perte nette		(79,4) \$	(314,8) \$
Cotisations versées par l'employeur au volet à cotisations déterminées	14	(1,4)	(1,7)
Ajustements :			
Dotation aux amortissements	4, 5	136,4	136,5
Dotation à l'amortissement des coûts de financement différés	6	1,1	0,2
Avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	14	22,8	(8,7)
Pénalité payée sur le remboursement anticipé de la dette à long terme	6	—	146,0
Charges d'intérêts converties en dette à long terme	6	—	78,7
		79,5	36,2
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :			
Créances		(11,9)	1,9
Stocks		(1,8)	(0,2)
Charges payées d'avance		(0,1)	—
Incitatifs à la location		0,5	(0,4)
Autres actifs à long terme et charges payées d'avance		0,8	(3,3)
Dettes d'exploitation et charges à payer		33,1	0,9
Intérêts à payer sur la dette à long terme		(0,1)	26,4
Produits différés		0,2	(0,1)
Autres passifs		(2,8)	16,2
		17,9	41,4
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		97,4	77,6
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT			
Remboursement de la facilité d'exploitation	7	—	(50,0)
Remboursement de la dette à long terme	6	(7,2)	(1 867,0)
Coût de transaction sur l'émission de dette à long terme	6	—	(14,1)
Achat d'actifs loués	12	—	3,5
Remboursement des obligations locatives	12	(0,5)	(0,3)
Pénalité payée sur le remboursement anticipé de la dette à long terme	6	—	(146,0)
Produit tiré de nouveaux titres d'emprunt à long terme	6	—	2 075,0
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(7,7)	1,1
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT			
Investissement dans des immobilisations corporelles et incorporelles	4, 5	(41,7)	(28,8)
Subventions gouvernementales pour immobilisations reçues	11	1,5	—
Variation des dettes d'exploitation et charges à payer liées aux immobilisations corporelles et incorporelles		3,2	4,4
Produit tiré de cessions de stocks et d'immobilisations corporelles		—	0,1
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(37,0)	(24,3)
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		52,7 \$	54,4 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice		120,9 \$	66,5 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice		173,6 \$	120,9 \$
Composition de la trésorerie et des équivalents de trésorerie :			
Fonds en banque		113,6 \$	120,9 \$
Placements à court terme		60,0 \$	— \$
		173,6 \$	120,9 \$

Se reporter aux notes annexes.

NOTES ANNEXES

AUX 31 DÉCEMBRE 2022 ET 2021 ET POUR LES EXERCICES CLOS À CES DATES

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

1 DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

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

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

En vertu de la Loi, l'Administration réinvestit tous les surplus dans la rénovation et l'agrandissement des aéroports dont elle est responsable. L'Administration est autorisée à contracter des emprunts afin d'investir dans l'infrastructure aéroportuaire et d'assurer le fonctionnement des installations. Les immobilisations comprennent des investissements dans des biens loués à bail et des biens en propriété franche de l'Administration, tel qu'il est précisé aux notes 4 et 5. 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.

La direction continue d'analyser l'ampleur de l'incidence financière de la pandémie de COVID-19 sur sa situation financière, sa performance financière et ses flux de trésorerie, celle-ci demeurant importante en 2021. 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 le 8 mars 2023.

2 PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

BASE D'ÉVALUATION ET DE PRÉSENTATION

Les présents états financiers annuels 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 annuels 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.

CONTRATS DE LOCATION

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 contrats 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.

CONTRATS 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.

CONTRATS 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.

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. Les coûts associés aux accords d'infonuagique sont amortis sur la durée de la licence initiale.

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

TABLEAU D'AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES		
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 du déficit 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 1er janvier 2010 et aux employés syndiqués depuis le 1er 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 sociétés 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 du déficit 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 du déficit 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 du déficit 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.

AIDE GOUVERNEMENTALE

L'Administration comptabilise l'aide gouvernementale lorsqu'il existe une assurance raisonnable qu'elle a respecté et continuera de respecter toutes les conditions qui y sont liées. L'aide relative aux immobilisations corporelles est reportée au poste « Subventions gouvernementales pour immobilisations reçues » dans les autres passifs à long terme de l'état de la situation financière, puis amortie selon la même méthode que la durée de vie utile attribuée aux immobilisations corporelles. L'aide relative aux charges d'exploitation est comptabilisée en réduction de la charge correspondante.

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 et passifs financiers résultant de transactions entre parties liées sont initialement évalués au coût.

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 du déficit 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 du déficit 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 (charges) 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 1er janvier 2022 n'ont pas eu d'incidence importante sur les états financiers de l'Administration, à l'exception de ce qui suit :

NOC-20 TRAITEMENT COMPTABLE DES ACCORDS D'INFONUAGIQUE PAR LE CLIENT

Cette note d'orientation fournit des indications sur le traitement comptable des dépenses liées à un accord d'infonuagique par le client et sur la manière de déterminer s'il existe un actif incorporel logiciel dans l'accord. La note d'orientation s'applique aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2024, et l'application anticipée est permise. Le 1er janvier 2022, comme le permet la note d'orientation, l'Administration a adopté l'approche simplifiée. L'Administration différera tous les coûts admissibles engagés pour la configuration et la mise en œuvre d'un accord d'infonuagique et les amortira sur la durée de la licence initiale. L'incidence sur les états financiers de l'Administration a été un reclassement de 2,1 M\$ d'immobilisations incorporelles dans les autres actifs à long terme et charges payées d'avance pour l'exercice clos le 31 décembre 2021.

3 STOCKS

Au 31 décembre 2022, la totalité des stocks était comptabilisée au coût moyen pondéré. Au cours de l'exercice, un montant de 3,4 M\$ (3,4 M\$ en 2021) a été comptabilisé au titre des stocks utilisés au poste « Biens et services » de l'état du résultat net et du déficit net. De ce montant, une tranche de 0,1 M\$ (0,1 M\$ en 2021) attribuable à l'obsolescence a été sortie de l'état de la situation financière.

AUX	31 DÉCEMBRE 2022	31 DÉCEMBRE 2021
Matériel	6,7 \$	5,1 \$
Liquides	0,7	0,5
	7,4 \$	5,6 \$

4 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Au 31 décembre 2022	Terrains	Terrains cédés à bail	Bâtiments et structures	Matériel informatique	Véhicules	Matériel et outillage	Mobilier et agencements	Construction en cours	Total
Coût:									
Solde d'ouverture	5,8 \$	28,0 \$	4 203,1 \$	40,4 \$	45,2 \$	161,3 \$	20,3 \$	7,1 \$	4 511,2 \$
Entrées	—	1,6	0,1	—	—	1,1	—	38,7	41,5
Transferts	—	—	2,6	—	0,2	0,1	—	(2,9)	—
Cessions et sorties	—	—	—	—	(0,1)	(0,3)	—	—	(0,4)
Solde de clôture	5,8	29,6	4 205,8	40,4	45,3	162,2	20,3	42,9	4 552,3
Amortissement cumulé									
Solde d'ouverture	—	5,4	1 343,5	39,5	34,5	40,5	7,2	—	1 470,6
Dotations aux amortissements	—	0,5	127,7	0,8	1,7	3,9	0,7	—	135,3
Cessions et sorties	—	—	—	—	(0,1)	(0,3)	—	—	(0,4)
Solde de clôture	—	5,9	1 471,2	40,3	36,1	44,1	7,9	—	1 605,5
Valeur comptable nette	5,8 \$	23,7 \$	2 734,6 \$	0,1 \$	9,2 \$	118,1 \$	12,4 \$	42,9 \$	2 946,8 \$

Au 31 décembre 2021	Terrains	Terrains cédés à bail	Bâtiments et structures	Matériel informatique	Véhicules	Matériel et outillage	Mobilier et agencements	Construction en cours	Total
Coût:									
Solde d'ouverture	5,8 \$	24,5 \$	4 368,9 \$	66,4 \$	42,9 \$	170,4 \$	25,4 \$	3,7 \$	4 708,0 \$
Entrées	—	3,5	14,2	0,7	3,5	1,0	—	4,9	27,8
Transferts	—	—	1,5	—	—	—	—	(1,5)	—
Cessions et sorties	—	—	(181,5)	(26,7)	(1,2)	(10,1)	(5,1)	—	(224,6)
Solde de clôture	5,8	28,0	4 203,1	40,4	45,2	161,3	20,3	7,1	4 511,2
Amortissement cumulé									
Solde d'ouverture	—	4,9	1 401,1	64,8	34,0	44,1	11,6	—	1 560,5
Dotations aux amortissements	—	0,5	123,9	1,4	1,7	6,5	0,7	—	134,7
Cessions et sorties	—	—	(181,5)	(26,7)	(1,2)	(10,1)	(5,1)	—	(224,6)
Solde de clôture	—	5,4	1 343,5	39,5	34,5	40,5	7,2	—	1 470,6
Valeur comptable nette	5,8 \$	22,6 \$	2 859,6 \$	0,9 \$	10,7 \$	120,8 \$	13,1 \$	7,1 \$	3 040,6 \$

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 2022, les intérêts inscrits à l'actif sous « Construction en cours » se sont élevés à 0,5 M\$ (0,3 M\$ en 2021). Au cours de l'exercice, des coûts d'emprunt pour les projets actifs ont été incorporés au taux de 3,42 %, lequel correspond au taux moyen pondéré des titres de créance en circulation de l'Administration (3,25 % en 2021).

5 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

AU 31 DÉCEMBRE 2022	LOGICIELS	TRAVAUX EN COURS	TOTAL
Coût			
Solde d'ouverture	38,3 \$	0,5 \$	38,8 \$
Entrées	—	0,2	0,2
Transferts	0,7	(0,7)	—
Solde de clôture	39,0	—	39,0
Amortissement cumulé			
Solde d'ouverture	36,9	—	36,9
Dotations aux amortissements	1,1	—	1,1
Solde de clôture	38,0	—	38,0
Valeur comptable nette	1,0 \$	— \$	1,0 \$

AU 31 DÉCEMBRE 2021	LOGICIELS	TRAVAUX EN COURS	TOTAL
Coût			
Solde d'ouverture	74,6 \$	— \$	74,6 \$
Entrées	0,5	0,5	1,0
Cessions et sorties	(36,8)	—	(36,8)
Solde de clôture	38,3	0,5	38,8
Amortissement cumulé			
Solde d'ouverture	71,9	—	71,9
Dotations aux amortissements	1,8	—	1,8
Cessions et sorties	(36,8)	—	(36,8)
Solde de clôture	36,9	—	36,9
Valeur comptable nette	1,4 \$	0,5 \$	1,9 \$

6 DETTE À LONG TERME

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

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 émise (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.

En 2021, 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 147,0 M\$ a été comptabilisé en charge pour l'exercice clos le 31 décembre 2021.

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\$ (« le # 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 autres 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 (en millions de dollars) :

ACTE DE FIDUCIE SUPPLÉMENTAIRE	SÉRIE	TAUX D'INTÉRÊT	DATE D'ÉCHÉANCE	31 DÉCEMBRE 2022	31 DÉCEMBRE 2021
Premier	Séries A	3,1990 %	7 octobre 2036	350,0	350,0
Premier	Séries B	3,3410 %	7 octobre 2038	300,0	300,0
Premier	Séries C	3,4540 %	7 octobre 2041	350,0	350,0
Premier	Séries D	3,5540 %	7 octobre 2051	350,0	350,0
Premier	Séries E	3,5540 %	7 octobre 2053	300,0	300,0
Premier	Séries F	3,7540 %	7 octobre 2061	420,3	425,0
Deuxième	4002957	2,2580 %	7 octobre 2031	163,4	166,0
Deuxième	4002958	3,0120 %	6 avril 2035	25,0	25,0
Deuxième	4002959	3,6430 %	15 février 2042	100,0	100,0
Deuxième	4002960	3,1530 %	15 décembre 2047	25,0	25,0
Deuxième	4002961	2,5622 %	16 septembre 2049	70,0	70,0
Deuxième	4002962	3,8550 %	17 mars 2034	83,0	83,0
Deuxième	4002963	2,7900 %	15 mars 2030	125,0	125,0
Deuxième	4002964	4,0590 %	30 novembre 2033	107,9	107,9
Deuxième	4002965	4,2580 %	15 septembre 2033	113,0	113,0
Deuxième	4002966	3,4200 %	29 juin 2032	200,0	200,0
Deuxième	4002967	3,5130 %	16 juin 2029	200,0	200,0
Total des obligations émises				3 282,6	3 289,9
Moins : Frais d'émission de la dette				(12,8)	(13,9)
Moins : Partie courante				(7,5)	(7,2)
Dettes à long terme				3 262,3	3 268,8

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 1er janvier 2023, de sorte que le premier exercice pour lequel elle aura de l'information à présenter sur ces clauses sera celui se terminant le 31 décembre 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 :

2023	7,5	\$
2024	7,8	\$
2025	8,0	\$
2026	8,3	\$
2027	8,6	\$
Par la suite	3 242,4	\$
	3 282,6	\$

7 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. Le montant de 50 000 \$ prélevé sur la facilité d'exploitation précédente a été remboursé en 2021. Toutes les lettres de crédit existantes émises en vertu de l'ancienne facilité de crédit ont été annulées et réémises en vertu de la nouvelle facilité d'exploitation.

Aux 31 décembre 2022 et 2021, l'Administration disposait d'une ligne de crédit d'exploitation renouvelable de 350,0 M\$ (la « facilité d'exploitation ») auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes (le « prêteur »). Les prélèvements sur la facilité d'exploitation sont sous forme de découvert, d'emprunts au taux préférentiel canadien, d'emprunts au taux de base américain, de lettres de crédit, d'acceptations bancaires et d'emprunts fondés sur le TIOL. La facilité d'exploitation porte intérêt au taux préférentiel du prêteur, majoré d'une marge applicable établie en fonction de la note de crédit reçue par l'Administration et du type de prélèvement sur la facilité. La date d'échéance de la facilité d'exploitation est le 7 octobre 2026. Aux 31 décembre 2022 et 2021, aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité d'exploitation.

Les lettres de crédit en cours aux termes de la facilité d'exploitation au 31 décembre 2022 totalisent 49,3 M\$ (49,8 M\$ en 2021) et ont été émises pour des charges d'exploitation spécifiques, y compris une lettre de crédit de 28,6 M\$ (29,9 M\$ en 2021) 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.

Aux 31 décembre 2022 et 2021, l'Administration disposait d'une facilité de lettres de crédit renouvelable de 70,0 M\$ (la « facilité de lettres de crédit ») qui peut être utilisée pour financer des charges d'exploitation, des projets d'investissement et des projets d'investissement d'envergure. Aux 31 décembre 2022 et 2021, la lettre de crédit en cours en vertu de la facilité de lettre de crédit était de 60,0 M\$. Cette lettre de crédit était exigée aux termes de l'acte de fiducie-cadre pour couvrir au moins 50 % des intérêts nets courus et du montant total en capital à payer pour une période de douze mois suivant la fin de l'exercice. La facilité de lettres de crédit vient à échéance le 7 octobre 2023.

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

Les clauses restrictives incluses dans les facilités d'exploitation et 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 1er janvier 2023. Ainsi, à la date des états financiers, l'Administration n'enfreignait pas les clauses restrictives.

8 AUTRES PASSIFS

AUX	31 DÉCEMBRE 2022	31 DÉCEMBRE 2021
Courants		
Dépôts de garantie	0,1 \$	1,4 \$
Régime incitatif à long terme	0,6	0,2
Allocations de retraite	—	0,1
Passif au titre des incitatifs à la location	0,5	0,5
Montant à payer – Ville de Calgary (note 18)	9,4	5,9
Contrat de location-acquisition (note 12)	0,6	0,5
Partie courante des autres passifs à long terme	11,2 \$	8,6 \$
Non courants		
Dépôts de garantie	3,9 \$	2,7 \$
Régime incitatif à long terme	0,4	0,1
Subventions gouvernementales pour immobilisations reçues (note 11)	7,0	—
Loyer à payer au titre du bail avec le Canada (note 13)	14,9	16,1
Montant à payer – Ville de Calgary (note 18)	8,9	18,3
Passif au titre des incitatifs à la location	1,4	0,9
Contrat de location-acquisition (note 12)	2,9	3,5
Autres passifs à long terme	39,4 \$	41,6 \$

9 FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

Les produits tirés des frais d'améliorations 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 5 % (6 % en 2021). 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 du déficit net. En 2022, les FAA étaient de 35,00 \$ (35,00 \$ en 2021) pour chaque passager en partance de l'Aéroport international de Calgary (YYC).

10 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 pour l'exercice clos le 31 décembre 2021.

Le montant constaté à l'état du résultat net et du déficit net pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 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 néant (6,9 M\$ en 2021). Le montant total des créances locatives se rapportant au report des paiements de loyers au 31 décembre 2022 était de néant (0,6 M\$ en 2021).

11 AIDE GOUVERNEMENTALE

L'Administration a demandé et reçu le paiement de diverses subventions gouvernementales liées au soutien et à la reprise post COVID-19. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, un montant de 0,5 M\$ (5,4 M\$ en 2021) a été comptabilisé dans l'état du résultat net et du déficit net en réduction de la charge au titre des « Salaires et avantages ».

PROGRAMME DES INFRASTRUCTURES ESSENTIELLES DES AÉROPORTS

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

Au 31 décembre 2022, l'Administration a comptabilisé 7,0 M\$ (néant en 2021) au titre du financement admissible dans le poste « Autres passifs à long terme » à l'état de la situation financière. Ce montant sera amorti sur la durée de vie utile de l'actif concerné, lorsque celui-ci sera terminé et mis en service.

12 CONTRATS DE LOCATION-ACQUISITION

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

AUX	31 DÉCEMBRE 2022	31 DÉCEMBRE 2021
Coût		
Solde à l'ouverture	4,5 \$	1,0 \$
Entrées	—	3,5
Solde à la clôture de la période	4,5 \$	4,5 \$
Amortissement cumulé		
Solde à l'ouverture	0,4 \$	0,1 \$
Amortissement	0,5	0,3
Solde à la clôture de la période	0,9	0,4
Valeur comptable nette à la clôture de la période ^{a)}	3,6 \$	4,1 \$

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

AUX	31 DÉCEMBRE 2022	31 DÉCEMBRE 2021
Durée résiduelle moyenne pondérée des contrats (en années)	5,29	6,26
Taux d'actualisation moyen pondéré (en %)	2,96	2,93

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

AUX	31 DÉCEMBRE 2022	31 DÉCEMBRE 2021
Solde d'ouverture	4,0 \$	0,9 \$
Entrées	—	3,5
Charges d'intérêts	0,1	—
Paiements locatifs	(0,6)	(0,4)
Solde à la clôture de l'exercice	3,5 \$	4,0 \$
Moins : Partie courante ^{a)}	0,6	0,5
Contrat de location-acquisition à long terme à la clôture de la période ^{b)}	2,9 \$	3,5 \$

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

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

Au 31 décembre 2022, 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 :

ANNÉES	
2023	0,6 \$
2024	0,6 \$
2025	0,6 \$
2026	0,6 \$
2027	0,5 \$
Par la suite	1,0 \$
Total des paiements de loyer	3,9 \$
Moins : intérêts théoriques	0,4 \$
Total	3,5 \$

13 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 2022 s'est établi à 10,06 % (8,55 % en 2021).

Aux termes d'une modification du bail avec le Canada visant l'obligation locative annuelle pour 2021, l'Administration a reporté le paiement de 18,8 M\$ et commencera à verser des paiements mensuels le 1er janvier 2024 et les paiements s'étaleront sur 10 ans. Aucun intérêt n'est engagé sur le solde impayé.

L'Administration a comptabilisé une charge de 41,8 M\$ au titre de l'obligation locative annuelle pour l'exercice clos le 31 décembre 2022. L'Administration est tenue d'effectuer des paiements mensuels tout au long de l'année, et le solde du passif doit être payé d'ici la fin de février de l'année suivante aux termes du bail avec le Canada. Le solde de la charge de 23,0 M\$ de l'exercice considéré doit être payé au premier trimestre de 2023.

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

ANNÉES	
2023	46,5 \$
2024	52,7 \$
2025	56,2 \$
2026	59,5 \$
2027	61,8 \$

14 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 1er août 2013, les nouveaux employés syndiqués et, depuis le 1er 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 comptabilisé pour le régime CD était de 1,5 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 (1,2 M\$ en 2021).

RÉGIME PD

Le régime PD prévoit des prestations pour les employés syndiqués embauchés avant le 1er août 2013 et les employés non syndiqués embauchés avant le 1er 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 1er 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 1er janvier 2022 et les prochaines évaluations actuarielles prévues seront effectuées en date du 1er janvier 2023. 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 :

EXERCICES CLOS LES	31 DÉCEMBRE 2022	31 DÉCEMBRE 2021
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	0,5 \$	0,9 \$
(Perte/profit au titre de la) réévaluation actuarielle pour les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi		
Produits financiers	(0,3)	(0,5)
Coûts de réévaluation		
Écart entre le rendement prévu et le rendement réel des actifs	22,1	(4,1)
Perte actuarielle (gain actuariel)	0,5	(5,0)
Coût des prestations définies	22,8	(8,7)
Coût des prestations lié au compte notionnel	0,1	—
Cotisations versées par l'employeur au volet à cotisations définies	1,4	1,7
Total du coût (gain) net des prestations	24,3 \$	(7,0) \$

Selon l'évaluation actuarielle datée du 1er janvier 2022 et extrapolée au 31 décembre 2022, les variations des actifs et des obligations au titre des régimes de retraite de l'Administration sont les suivantes :

AUX	31 DÉCEMBRE 2022			31 DÉCEMBRE 2021		
	Régime PD	Régime non enregistré	Total	Régime PD	Régime non enregistré	Total
Valeur de marché des actifs du régime						
Solde d'ouverture	122,2 \$	— \$	122,2 \$	117,7 \$	— \$	117,7 \$
Produits d'intérêts	3,3	—	3,3	3,7	—	3,7
Cotisations de l'employeur	0,6	0,8	1,4	0,9	0,8	1,7
Cotisations salariales	1,3	—	1,3	1,0	—	1,0
Versement des prestations	(5,0)	(0,8)	(5,8)	(5,2)	(0,8)	(6,0)
Rendement réel des actifs du régime	(22,1)	—	(22,1)	4,1	—	4,1
Solde à la clôture de l'exercice	100,3 \$	— \$	100,3 \$	122,2 \$	— \$	122,2 \$
Obligations au titre des prestations de retraite constituées						
Solde d'ouverture	85,5 \$	16,6 \$	102,1 \$	89,8 \$	18,2 \$	108,0 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	0,6	0,1	0,7	0,9	0,1	1,0
Frais d'intérêts	2,5	0,5	3,0	2,8	0,4	3,2
Cotisations salariales	1,3	—	1,3	0,9	—	0,9
Versement des prestations	(5,0)	(0,8)	(5,8)	(5,2)	(0,8)	(6,0)
Perte actuarielle (gain actuariel)	3,7	(3,2)	0,5	(3,7)	(1,3)	(5,0)
Solde à la clôture de l'exercice	88,6 \$	13,2 \$	101,8 \$	85,5 \$	16,6 \$	102,1 \$
Situation de capitalisation	11,7 \$	(13,2) \$	(1,5) \$	36,7 \$	(16,6) \$	20,1 \$
2022						
Actif au titre des régimes de retraite	11,7					
Passif au titre des régimes de retraite	(13,2)					
Situation de capitalisation	(1,5) \$					
2021						
	36,7					
	(16,6)					
	20,1 \$					

Les coûts de réévaluation pour 2022 se sont traduits par une charge de 22,6 M\$ (produit de 9,1 M\$ en 2021). En 2022, une tranche de 0,7 M\$ du total du coût des prestations (1,0 M\$ en 2021) a été comptabilisée comme charge au poste « Salaires et avantages du personnel » de l'état du résultat net et du déficit net.

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

	2022	2021
Titres à revenu fixe	52 %	48 %
Actions canadiennes	9 %	16 %
Actions étrangères	39 %	36 %

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

	31 DÉCEMBRE 2022		31 DÉCEMBRE 2021	
	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	4,58 %	5,10 %	4,40 %	2,90 %
b) Coût net des prestations	3,38 %	2,90 %	3,80 %	2,50 %
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 2022 pour financer le déficit de solvabilité tel qu'il a été déterminé par l'évaluation actuarielle du 1er janvier 2022 était de 0,9 M\$ (2,1 M\$ en 2021) et était financé par une lettre de crédit.

15 INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de l'Administration se composent de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des créances, des créditeurs et charges à payer, des intérêts à payer sur la dette à long terme, de la dette à long terme, des loyers à payer au titre du bail avec le Canada et du montant à recevoir de la Ville de Calgary, classé dans les autres passifs à long terme.

La juste valeur des instruments financiers de l'Administration, à l'exception de la dette à long terme et des charges à payer à long terme, avoisine leur valeur comptable en raison de leur échéance rapprochée. La juste valeur de la dette à long terme et des charges à payer à long terme est considérée comme étant au niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs, car elle est estimée au moyen de l'analyse des flux de trésorerie actualisés en fonction du taux d'emprunt actuel de l'Administration pour des accords d'emprunt similaires. Au 31 décembre 2022, la juste valeur de la dette à long terme de l'Administration et des loyers à payer au titre du bail avec le Canada est de 2 799,5 M\$ (3 545,0 M\$ en 2021).

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 2022	TOTAL	CUMUL DES CRÉANCES	MOINS DE 30 JOURS	DE 31 À 60 JOURS	DE 61 À 90 JOURS	PLUS DE 90 JOURS
Créances clients	36,6 \$	22,2 \$	9,9 \$	1,6 \$	1,0 \$	1,9 \$
Provision pour perte de crédit	(1,2)	—	—	—	—	—
	35,4 \$	22,2 \$	9,9 \$	1,6 \$	1,0 \$	1,9 \$

AU 31 DÉCEMBRE 2022	TOTAL	CUMUL DES CRÉANCES	MOINS DE 30 JOURS	DE 31 À 60 JOURS	DE 61 À 90 JOURS	PLUS DE 90 JOURS
Créances clients	19,7 \$	7,1 \$	9,6 \$	0,6 \$	0,7 \$	1,7 \$
Provision pour perte de crédit	(1,7)	—	—	—	—	—
	18,0 \$	7,1 \$	9,6 \$	0,6 \$	0,7 \$	1,7 \$

PROVISION POUR CRÉANCES DOUTEUSES	31 DÉCEMBRE 2022	31 DÉCEMBRE 2021
Solde à l'ouverture de l'exercice	1,7 \$	3,9 \$
Recouvrement de la provision	(0,5)	(2,2)
Solde à la clôture de l'exercice	1,2 \$	1,7 \$

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.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, l'Administration a comptabilisé une perte nette de 79,4 M\$. Au 31 décembre 2022, l'Administration avait un fonds de roulement de 116,1 M\$ et disposait de 456,8 M\$ en trésorerie et équivalents de trésorerie et en facilités de crédit disponibles.

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 :

AU 31 DÉCEMBRE 2022	VALEUR COMPTABLE	TOTAL	2023	2024	2025	2026	2027	2028 ET PAR LA SUITE
Dettes et charges à payer	57,9 \$	57,9 \$	57,9 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	— \$
Partie courante de la dette à long terme	7,5	7,5	7,5	—	—	—	—	—
Dette à long terme	3 275,1	5 334,0	112,5	120,1	120,1	120,1	120,1	4 741,1
Intérêts à payer sur la dette à long terme	26,5	26,5	26,5	—	—	—	—	—
Montant à payer - Ville de Calgary ^{a)}	18,3	19,3	9,4	4,4	5,5	—	—	—
Loyer à payer au titre du bail avec le Canada ^{a)}	14,9	18,8	—	1,9	1,9	1,9	1,9	11,2
	3 400,2 \$	5 464,0 \$	213,8 \$	126,4 \$	127,5 \$	122,0 \$	122,0 \$	4 752,3 \$

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

AU 31 DÉCEMBRE 2022	VALEUR COMPTABLE	TOTAL	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ET PAR LA SUITE
Dettes et charges à payer	18,4 \$	18,4 \$	18,4 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	— \$
Partie courante de la dette à long terme	7,2	7,2	7,2	—	—	—	—	—
Dette à long terme	3 282,7	5 416,8	86,2	120,1	120,1	120,1	120,1	4 850,2
Intérêts à payer sur la dette à long terme	26,6	26,6	26,6	—	—	—	—	—
Montant à payer - Ville de Calgary ^{a)}	24,2	25,2	5,9	9,4	4,4	5,5	—	—
Loyer à payer au titre du bail avec le Canada ^{a)}	16,1	18,8	—	—	1,9	1,9	1,9	13,1
	3 375,2 \$	5 513,0 \$	144,3 \$	129,5 \$	126,4 \$	127,5 \$	122,0 \$	4 863,3 \$

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

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.

16 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, représenté par le ministre des Transports (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 13). 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.

Les transactions suivantes avec les parties liées à l'Administration sont évaluées au coût et ont été comptabilisées à l'état du résultat net et du déficit net :

EXERCICES CLOS LES	31 DÉCEMBRE 2022	31 DÉCEMBRE 2021
Produits autres qu'aéronautiques		
Location de terrains	1,7 \$	1,7 \$

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 :

(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

Total des rémunérations et charges versées au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2022 pour chaque administrateur :

<i>(Tous les chiffres du tableau sont exprimés en dollars entiers)</i>	RÉMUNÉRATION	DÉPENSES	TOTAL
Matthew Heffernan (président)	146 750 \$	736 \$	147 486 \$
Donald Cormack (président du comité d'audit et des finances)	33 625	—	33 625
Jina Abells Morissette (présidente du comité de la gouvernance et de la rémunération)*	67 806	984	68 790
Andrea Robertson (présidente du comité de la planification et du développement)	35 500	—	35 500
Grant B. MacEachern (président du comité de la gouvernance et de la rémunération)**	28 468	—	28 468
David C. Blom	72 250	571	72 821
Randolph Charron	26 250	—	26 250
Andrea Goertz	29 875	—	29 875
Heather Kennedy	29 375	—	29 375
James Midwinter	65 875	—	65 875
Manjit K. Minhas	26 500	—	26 500
Lisa Oldridge	65 000	—	65 000
Craig Richmond	56 875	620	57 495
Phillip J. Scheibel	27 625	—	27 625
Sheldon Schroeder	29 750	—	29 750
Murray Sigler***	17 883	—	17 883
Tracey Zehl****	5 629	—	5 629

* Mandat de présidente du comité de la gouvernance et de la rémunération débuté en octobre 2022

** Mandat terminé en octobre 2022

*** Mandat terminé en août 2022

**** Nouvelle nomination en octobre 2022

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, la rémunération totale du conseil de 0,8 M\$ (0,4 M\$ en 2021) a été comptabilisée à titre de charge au poste « Salaires et avantages du personnel » dans l'état du résultat net et du déficit net. Les dépenses engagées par les administrateurs en 2022 ont été comptabilisées à titre de charges au poste « Biens et services » de l'état du résultat net et du déficit net. Des jetons de présence ont été versés à certains administrateurs pour leur présence aux réunions des comités spéciaux ad hoc du conseil d'administration.

RÉMUNÉRATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS

L'échelle salariale de base des dirigeants en 2022 allait de 0,3 M\$ à 0,5 M\$ (de 0,3 M\$ à 0,5 M\$ en 2021). La rémunération totale versée aux dirigeants en 2022 s'est élevée à 2,4 M\$ (1,9 M\$ en 2021) et a été comptabilisée à titre de charge au poste « Salaires et avantages du personnel » de l'état du résultat net et du déficit net. Les dépenses engagées par les dirigeants en 2022 se sont élevées à 0,1 M\$ (0,2 M\$ en 2021) et ont été comptabilisées à titre de charges au poste « Biens et services » de l'état du résultat net et du déficit net.

17 CHARGES D'INTÉRÊTS ET COÛTS DE FINANCEMENT

EXERCICES CLOS LES	31 DÉCEMBRE 2022	31 DÉCEMBRE 2021
Intérêts sur la dette à long terme	112,2 \$	105,0 \$
Pénalité courue en raison du remboursement anticipé de la dette à long terme	—	146,0
Dotations à l'amortissement des coûts de financement différés	1,1	0,2
Ajustement de la juste valeur des charges à payer à long terme	(1,2)	(2,7)
Commission d'attente	0,8	—
Intérêts sur la facilité d'exploitation	—	0,8
Autres charges d'intérêts	0,5	0,7
Charges d'intérêts et coûts de financement	113,4 \$	250,0 \$

18 ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

En juin 2011, l'Administration a conclu une entente de sous-location et de licence de tunnel (l'« entente sur le tunnel ») avec la Ville de Calgary (la « Ville »). L'entente sur le tunnel, qui arrive à échéance le 29 juin 2072, exigeait que la Ville prolonge la voie Airport Trail vers l'est, à travers les terrains de l'aéroport et, notamment, construise, exploite et entretienne un tunnel associé sous la piste 17L 35R, ce qui a été réalisé le 1er octobre 2012. L'entente sur le tunnel prévoit également une entente de partage des coûts en ce qui concerne les futurs échangeurs le long de la voie Airport Trail aux intersections de 19th Street et de la voie Barlow Trail. La première phase des échangeurs, qui prévoit l'amélioration de l'accès aux installations aéroportuaires, a été menée à terme à l'automne 2022. La deuxième phase des échangeurs, ou des composantes de ceux-ci, sera construite lorsque les volumes de trafic de la première phase atteindront le niveau requis. L'Administration a convenu de payer alors la moitié du coût d'acquisition des terrains de tiers nécessaires et du projet de construction. Étant donné que la première phase de ces échangeurs est maintenant terminée et que les terrains de tiers de la deuxième phase ont déjà été acquis, l'Administration a comptabilisé un passif de 14,8 M\$ en lien avec ces obligations au 31 décembre 2022 (20,7 M\$ en 2021). L'Administration continue d'avoir l'engagement de contribuer à la deuxième phase de la construction et aux coûts additionnels des terrains.

Au 31 décembre 2022, l'Administration avait des engagements d'environ 13,6 M\$ à l'égard de projets d'investissement entrepris au cours de l'exercice. Les projets d'investissement comprennent divers projets de restauration et les travaux de conception relatifs à la reconstruction de la piste ouest existante.

19 IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

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

20 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 0,6 M\$ (0,6 M\$ en 2021). Ce solde comprend les montants à payer au titre de la TPS.

21 DONNÉES COMPARATIVES

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

22 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

Les événements postérieurs à la date de clôture ont été examinés jusqu'au 8 mars 2023, 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 intermédiaires.

