

2023

# RAPPORT FINANCIER

# RAPPORT DE GESTION

de l'exercice clos le 31 décembre 2023

Daté du 6 mars 2024

**YYC**

CALGARY  
AIRPORT  
AUTHORITY

L'ADMINISTRATION  
AÉROPORTUAIRE  
DE CALGARY

## RAPPORT DE GESTION

DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2023

Daté du 6 mars 2024

### **INFORMATION PROSPECTIVE**

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

Le présent rapport de gestion traite des résultats financiers et des résultats d'exploitation de l'Administration aéroportuaire de Calgary (l'« AAC » ou l'« Administration ») pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 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 2023 et 2022, qui sont accessibles à l'adresse [www.yyc.com](http://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.

# RAPPORT DE GESTION

## PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

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

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

## FAITS SAILLANTS

Les résultats financiers et les résultats d'exploitation pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2023 ont affiché une forte croissance par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent en raison de l'accroissement du trafic aérien découlant de l'ajout de nouvelles liaisons, de l'augmentation du nombre de sièges disponibles sur les routes existantes et de la hausse de la demande de voyages.

Pour le quatrième trimestre de 2023 :

- Le nombre de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 13,6 % par rapport au quatrième trimestre de 2022, pour s'établir à 4,4 millions, faisant de YYC le quatrième aéroport le plus fréquenté au Canada.
- Les embarquements locaux ont atteint 1,5 million, soit une augmentation de 20,7 % par rapport au quatrième trimestre de 2022, entraînant une hausse de 21,4 % des produits tirés des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA), qui ont été portés à 52,2 M\$ pour la période.
- YYC a enregistré une baisse de 0,9 % des atterrissages par rapport au quatrième trimestre de 2022, qui s'explique par une diminution des atterrissages d'avions d'affaires par rapport à l'exercice précédent, facteur en partie compensé par une augmentation de 0,6 % des atterrissages d'avions de passagers. YYC a également enregistré une hausse de 8,4 % des sièges passagers atterrissés par rapport au quatrième trimestre de 2022.
- La hausse susmentionnée du trafic passagers s'est traduite par un total des produits des activités ordinaires de 120,7 M\$ au quatrième trimestre de 2023, soit une augmentation de 8,5 % par rapport à la période correspondante de 2022.
- L'Administration a généré un BAIIA de 47,7 M\$ (marge de 39,5 %) au quatrième trimestre de 2023, ce qui représente une diminution de 3,4 M\$, ou 6,7 %, par rapport au BAIIA de 51,1 M\$ (marge de 46,0 %) au quatrième trimestre de 2022.

Pour l'exercice 2023 complet :

- Le nombre de passagers embarqués et débarqués s'est établi à 18,5 millions, en hausse de 28,0 % par rapport à 2022, ce qui dépasse les niveaux de 2019 et constitue un nouveau record annuel pour le nombre de passagers embarqués et débarqués à YYC.
- Les embarquements locaux ont atteint 6,0 millions, soit une augmentation de 32,1 % par rapport à 2022, entraînant une hausse de 33,1 % des produits tirés des FAA, qui ont été portés à 211,3 M\$ pour la période.
- YYC a enregistré une hausse de 7,9 % des atterrissages par rapport à 2022, qui s'explique principalement par une augmentation de 10,3 % des atterrissages d'avions de passagers. YYC a également enregistré une hausse de 19,3 % des sièges passagers atterrissés par rapport à 2022.

## RAPPORT DE GESTION

- La hausse susmentionnée du trafic passagers et du trafic aérien s'est traduite par une augmentation de 19,6 % du total des produits des activités ordinaires, qui se sont établis à 497,3 M\$ en 2023.
- L'Administration a généré un BAIIA de 227,9 M\$ (marge de 45,8 %) en 2023, ce qui représente une augmentation de 35,2 M\$, ou 18,3 %, par rapport au BAIIA de 192,7 M\$ (marge de 46,3 %) en 2022.

YYC a enregistré une reprise importante du trafic passagers depuis que le gouvernement fédéral a levé les restrictions de voyage internationales à la fin du premier trimestre de 2022. Cette reprise s'est poursuivie en 2022 et au cours de l'exercice considéré, le trafic de passagers embarqués et débarqués à YYC continuant d'afficher une forte croissance tout au long de 2023. Techniquement, le premier trimestre de 2023 a été la dernière période de présentation de l'information pour laquelle on considère que YYC a connu une reprise du trafic passagers, celui-ci ayant atteint 90,5 % des niveaux d'avant la pandémie, en 2019. Depuis, le trafic passagers a considérablement augmenté à YYC, s'établissant à 104,4 %, à 109,8 % et à 104,8 % respectivement pour le deuxième, le troisième et le quatrième trimestres de 2023, soit une moyenne de 102,8 % pour l'ensemble de l'exercice par rapport à 2019. À ce stade, l'Administration considère que la reprise de YYC après la pandémie de COVID-19 est terminée et elle se concentre dorénavant sur la croissance future continue.

Les résultats financiers et d'exploitation pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2023 ont également dépassé les records historiques établis en 2019.

Pour l'ensemble de l'exercice 2023 :

- le nombre de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 2,8 %, pour atteindre 18,5 millions, comparativement à 18,0 millions en 2019;
- les embarquements locaux ont atteint 6,0 millions, soit une hausse de 9,1 % par rapport à 2019 qui, alliée à la modification en mars 2021 du tarif lié aux FAA de 30 \$ à 35 \$ par embarquement local, s'est traduite par une augmentation de 29,4 % des produits tirés des FAA;
- la hausse susmentionnée du trafic passagers s'est traduite par une augmentation de 15,1 % du total des produits des activités ordinaires par rapport à 2019;
- l'Administration a généré un BAIIA de 227,9 M\$, ce qui représente une augmentation de 25,0 M\$, ou 12,3 %, par rapport au BAIIA de 202,9 M\$ en 2019.

## FAITS NOUVEAUX

Le 22 février 2024, Lynx Air a demandé et obtenu auprès de la Cour du Banc du Roi de l'Alberta une ordonnance de protection contre ses créanciers en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la « LACC ») et a cessé ses activités le 26 février 2024 à 00 h 01 (heure des Rocheuses). La cessation des activités de Lynx Air ne devrait pas avoir d'incidence significative sur l'Administration. La direction a pris des mesures pour atténuer le risque de pertes financières de l'Administration et continuera de le faire. Par ailleurs, on s'attend à ce que la demande soit absorbée en grande partie par d'autres transporteurs.

# RAPPORT DE GESTION

## 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		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
<b>Total des produits des activités ordinaires</b>	<b>120,7</b>	111,2	9,5	<b>497,3</b>	415,9	81,4
Charges d'exploitation directes	<b>58,6</b>	47,7	(10,9)	<b>210,5</b>	173,6	(36,9)
Bail avec le Canada	<b>12,4</b>	10,3	(2,1)	<b>50,6</b>	41,8	(8,8)
Frais de gestion applicables aux frais d'améliorations aéroportuaires	<b>2,0</b>	2,1	0,1	<b>8,3</b>	7,8	(0,5)
<b>BAIIA</b>	<b>47,7</b>	51,1	(3,4)	<b>227,9</b>	192,7	35,2
<b>Perte nette</b>	<b>(11,0)</b>	(32,6)	21,6	<b>(21,8)</b>	(79,4)	57,6
<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>						
<b>Flux de trésorerie disponibles (en millions de dollars)</b>	<b>18,3</b>	23,9	(5,6)	<b>113,2</b>	79,3	33,9
<i>Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour de plus amples détails.</i>						

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

DONNÉES SUR L'EXPLOITATION	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2023	2022	Variation (%)	2023	2022	Variation (%)
Passagers embarqués et débarqués (en milliers)	<b>4 388,1</b>	3 863,2	13,6	<b>18 493,5</b>	14 452,1	28,0
Embarquements locaux (en milliers)	<b>1 498,0</b>	1 240,9	20,7	<b>6 009,0</b>	4 548,5	32,1
Embarquements de correspondance	<b>31,9 %</b>	35,8 %	-3,9 pts	<b>34,6 %</b>	36,8 %	-2,2 pts
Atterrissages d'avions (en milliers)	<b>22,7</b>	22,9	(0,9)	<b>97,3</b>	90,2	7,9
PMD total (en millions de kilogrammes)	<b>1 512,1</b>	1 405,3	7,6	<b>6 339,9</b>	5 455,6	16,2
Sièges passagers atterris (en milliers)	<b>2 518,5</b>	2 322,3	8,4	<b>10 682,1</b>	8 951,6	19,3
Coefficient d'occupation	<b>87,3 %</b>	83,2 %	4,1 pts	<b>86,1 %</b>	80,4 %	5,7 pts
Produits autres qu'aéronautiques par embarquement	<b>20,47 \$</b>	20,24 \$	1,1	<b>20,23 \$</b>	19,83 \$	2,0
Produits aéronautiques par siège passager atterri	<b>9,33 \$</b>	12,53 \$	(25,5)	<b>9,36 \$</b>	12,79 \$	(26,8)
Charges d'exploitation directes par passager embarqué et débarqué	<b>13,35 \$</b>	12,35 \$	(8,1)	<b>11,38 \$</b>	12,01 \$	5,2
Marge du BAIIA	<b>39,5 %</b>	46,0 %	-6,5 pts	<b>45,8 %</b>	46,3 %	-0,5 pts
Flux de trésorerie disponibles par passager embarqué et débarqué	<b>4,17 \$</b>	6,19 \$	(32,6)	<b>6,12 \$</b>	5,49 \$	11,5
<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 jusqu'en 2022 et la reprise de l'industrie ont une incidence sur la comparabilité des indicateurs de rendement clé dans le tableau ci-dessus.

# RAPPORT DE GESTION

## ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

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

### Trafic passagers

Le trafic de passagers embarqués et débarqués total à YYC est classé dans l'un des trois secteurs suivants : intérieur (passagers voyageant au Canada), transfrontalier (passagers voyageant aux États-Unis depuis le Canada, ou vice-versa) et international (passagers voyageant à l'étranger, sauf aux États-Unis, depuis le Canada, ou vice-versa).

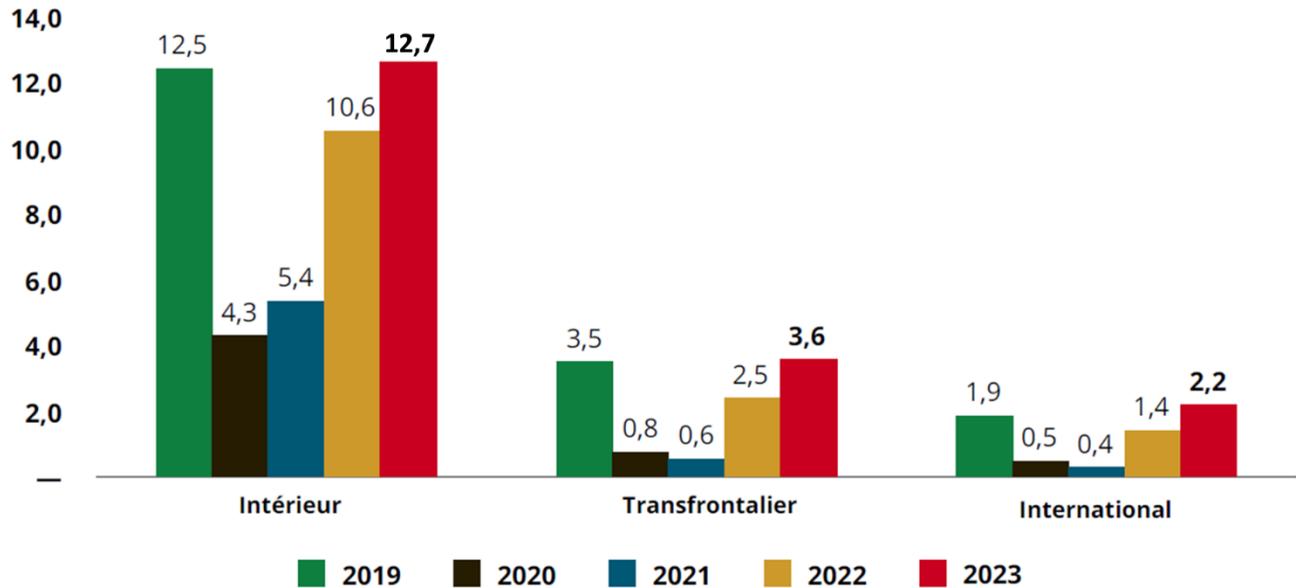
Le trafic de passagers embarqués et débarqués total à YYC s'est établi à 4,4 millions de passagers au quatrième trimestre de 2023, en hausse de 0,5 million de passagers, ou 13,6 %, par rapport aux 3,9 millions de passagers enregistrés pour la période correspondante de 2022. Au cours du quatrième trimestre de 2023, les améliorations en pourcentage les plus importantes ont été enregistrées dans le secteur transfrontalier, suivi par le secteur international, puis par le secteur intérieur, qui ont enregistré des hausses du trafic passagers respectives de 29,4 %, de 17,6 % et de 9,0 % par rapport à la période correspondante de 2022. La hausse importante enregistrée dans le secteur transfrontalier est principalement attribuable à l'intensification du trafic aérien à la suite de l'ajout par WestJet d'une nouvelle liaison avec Détroit en mai 2023, ainsi qu'à l'augmentation du nombre de sièges disponibles sur certaines liaisons existantes, notamment avec Los Angeles, Las Vegas et New York, qui font l'objet d'une demande accrue, comme le reflète la hausse du coefficient d'occupation. United a également contribué à la croissance du nombre de passagers sur les liaisons transfrontalières en augmentant le nombre de sièges disponibles sur les liaisons existantes avec San Francisco, Chicago, Denver et Houston. Cette croissance du trafic passagers dans le secteur transfrontalier a été partiellement contrebalancée par la réduction des activités d'Air Canada à YYC. L'augmentation dans le secteur international est quant à elle attribuable à la croissance des activités de WestJet, qui a ajouté de nouvelles liaisons internationales avec Barcelone, Édimbourg et Tokyo-Narita en mai 2023, et augmenté le nombre de sièges disponibles sur les liaisons existantes avec Paris, le Libéria et le Belize. Discover et Flair ont également contribué à la croissance du nombre de passagers dans le secteur international, tandis que la réduction de la capacité d'Air Canada a freiné la croissance du secteur.

Le trafic de passagers embarqués et débarqués total à YYC pour l'exercice 2023 s'est chiffré à 18,5 millions, ce qui représente une augmentation de 4,0 millions de passagers, ou 28,0 %, par rapport aux 14,5 millions de passagers pour l'exercice 2022. 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 au début du deuxième trimestre de 2022, ainsi que de la croissance importante des activités de WestJet, qui a ajouté de nouvelles liaisons internationales et transfrontalières, repris des liaisons transfrontalières auparavant abandonnées, comme avec Austin et Chicago, accru le nombre de sièges disponibles sur des liaisons existantes et enregistré une hausse globale du coefficient d'occupation. D'autres compagnies aériennes telles que Lynx, Flair et United ont également contribué à la croissance du trafic passagers, principalement grâce à l'augmentation du nombre de sièges disponibles sur des liaisons existantes. Air Canada a continué de réduire sa capacité à YYC tout au long de l'exercice dans le cadre de son plan visant à améliorer sa stabilité opérationnelle globale et à contrer les pressions sur les ressources causées par une pénurie de pilotes.

Le tableau ci-après résume le trafic passagers par secteur pour les trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022 :

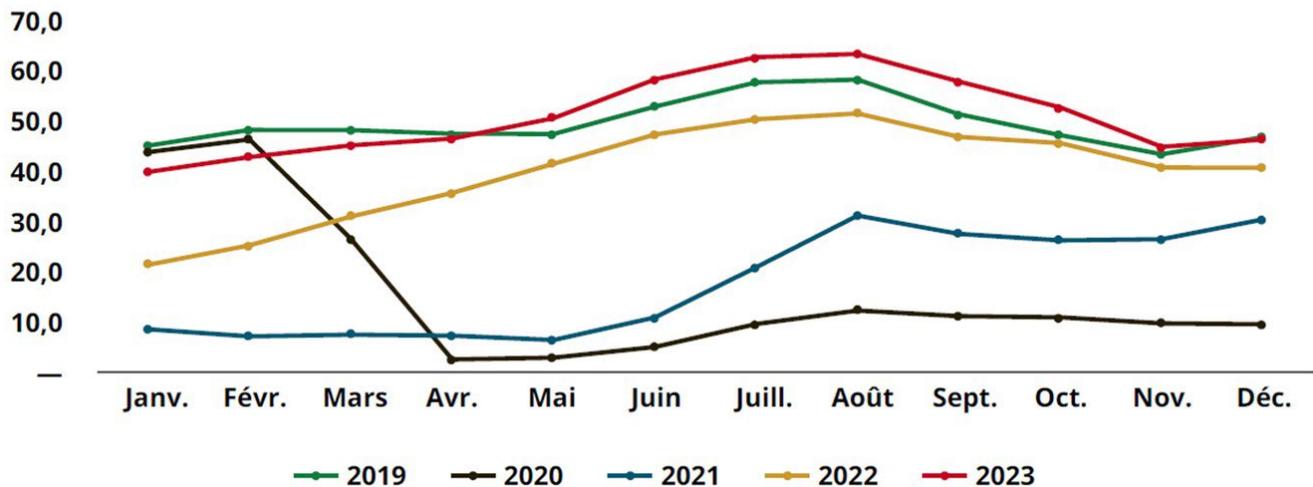
	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2023	2022	Variation (%)	2023	2022	Variation (%)
<b>TRAFIC PASSAGERS (en milliers)</b>						
Intérieur	2 977,5	2 731,6	9,0	12 699,7	10 561,0	20,3
Transfrontalier	878,7	679,3	29,4	3 586,3	2 458,1	45,9
International	531,9	452,3	17,6	2 207,5	1 433,0	54,0
<b>Total de passagers embarqués et débarqués</b>	<b>4 388,1</b>	<b>3 863,2</b>	<b>13,6</b>	<b>18 493,5</b>	<b>14 452,1</b>	<b>28,0</b>
Embarquements locaux	1 498,0	1 240,9	20,7	6 009,0	4 548,5	32,1
Embarquements de correspondance	700,2	690,7	1,4	3 183,6	2 648,7	20,2
<b>Total de passagers embarqués</b>	<b>2 198,2</b>	<b>1 931,6</b>	<b>13,8</b>	<b>9 192,6</b>	<b>7 197,2</b>	<b>27,7</b>
Embarquements locaux	68,1 %	64,2 %	3,9 pts	65,4 %	63,2 %	2,2 pts
Embarquements de correspondance	31,9 %	35,8 %	-3,9 pts	34,6 %	36,8 %	-2,2 pts
<b>Total de passagers embarqués</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>		<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	

**Total des passagers embarqués et débarqués  
Pour les exercices 2019 à 2023 (en millions)**



Le tableau précédent présente le trafic de passagers embarqués et débarqués par catégorie de vol pour les exercices 2019 à 2023. Le trafic de passagers embarqués et débarqués total en 2020 et en 2021 illustre l'ampleur des répercussions de la pandémie de COVID-19. La reprise de la demande, qui a commencé au premier trimestre de 2022, a tout de même été freinée par les restrictions de voyage et le variant Omicron. Elle s'est ensuite accélérée tout au long de 2022 et de 2023, à mesure que les restrictions de voyage ont été levées, les niveaux d'avant la pandémie ayant même été dépassés au deuxième, au troisième et au quatrième trimestres de 2023. Le trafic de passagers embarqués et débarqués total s'est établi à 18,5 millions de passagers en 2023, excédant de 0,5 million de passagers le record annuel établi en 2019. En août 2023, le trafic de passagers embarqués et débarqués total à YYC a atteint 1 950 milliers de passagers, un nouveau record mensuel.

**Volumes quotidiens moyens de passagers par mois  
Pour les exercices 2019 à 2023 (en milliers)**



## RAPPORT DE GESTION

Le volume quotidien de passagers à YYC est passé de 39 600 en moyenne en 2022 à 50 700 en 2023, soit une augmentation de 28,0 %. Le trafic passagers au premier trimestre de 2022 a été touché par les restrictions de voyage internationales toujours en vigueur en raison de la propagation du variant Omicron, apparu à la fin de 2021. Ces restrictions ont cependant été levées avant la fin du premier trimestre de 2022.

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 2023, le nombre de passagers d'embarquements locaux a atteint 1,5 million, tandis que le nombre de passagers d'embarquements de correspondance s'est établi à 0,7 million, ce qui représente respectivement des augmentations de 20,7 % et de 1,4 % par rapport à la période correspondante de 2022. La répartition en pourcentage entre les embarquements locaux et les embarquements de correspondance était respectivement de 68,1 % et de 31,9 %, contre 64,2 % et 35,8 % pour la période correspondante de 2022. YYC a connu une augmentation de son trafic de correspondance en raison de son rôle d'aéroport pivot pour les vols internationaux de WestJet. Cependant, cette hausse a été contrebalancée par les liaisons directes offertes par de nouvelles compagnies aériennes, comme Porter, et l'augmentation du nombre de sièges disponibles sur les vols de transporteurs comme Lynx, Flair et United, qui partent principalement de YYC, ce qui a favorisé le trafic passagers local.

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2023, le nombre de passagers d'embarquements locaux a atteint 6,0 millions, tandis que le nombre de passagers d'embarquements de correspondance s'est établi à 3,2 millions, ce qui représente respectivement des augmentations de 32,1 % et de 20,2 % par rapport à 2022. La répartition en pourcentage entre les embarquements locaux et les embarquements de correspondance était respectivement de 65,4 % et de 34,6 %, contre 63,2 % et 36,8 % en 2022.

### Trafic aérien

Tous les avions ont 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 2023 et 2022 :

	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2023	2022	Variation (%)	2023	2022	Variation (%)
<b>TRAFIC AÉRIEN</b>						
<i>(en milliers)</i>						
Atterrissages d'avions	22,7	22,9	(0,9)	97,3	90,2	7,9
Atterrissages d'avions de passagers	17,5	17,4	0,6	75,0	68,0	10,3
Sièges passagers atterriss	2 518,5	2 322,3	8,4	10 682,1	8 951,6	19,3
<i>(en millions)</i>						
PMD total (en kg)	1 512,1	1 405,3	7,6	6 339,9	5 455,6	16,2
PMD passager (en kg)	1 281,1	1 179,1	8,7	5 432,4	4 534,7	19,8
Nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers	143,9	133,5	7,8	142,4	131,6	8,2
Coefficient d'occupation	87,3 %	83,2 %	4,1 pts	86,1 %	80,4 %	5,7 pts

## RAPPORT DE GESTION

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2023, les atterrissages d'avions de passagers ont respectivement augmenté de 0,6 % et de 10,3 % par rapport aux périodes correspondantes de 2022, en raison de l'intensification du trafic aérien de WestJet sur des liaisons existantes, de l'ajout de nouvelles liaisons internationales avec Barcelone, Édimbourg et Tokyo-Narita en mai 2023, de l'offre de nouvelles liaisons transfrontalière avec Détroit et Washington respectivement en mai et en juin 2023 et de l'inauguration d'une nouvelle liaison intérieure avec Moncton en juin 2023. WestJet a également repris des liaisons transfrontalières auparavant abandonnées, comme avec Austin et Chicago en mai 2023. D'autres transporteurs, comme Lynx, Flair et United ont également contribué à l'augmentation du nombre d'atterrissages d'avions de passagers, facteur partiellement contrebalancé par la réduction du trafic aérien d'Air Canada à YYC. 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 respectivement diminué de 0,9 % et augmenté de 7,9 % pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2023, par rapport aux périodes correspondantes de 2022. La baisse du quatrième trimestre de 2023 est attribuable à la diminution du nombre d'atterrissages d'avions d'affaires autres que de passagers au cours de la période, alors que l'ensemble du trafic aérien a augmenté au cours des trois premiers trimestres de l'exercice. Avec l'arrivée de Porter, qui a commencé ses activités au début de 2023, le nombre de compagnies aériennes de transport de passagers en exploitation à YYC était de 16 en 2023, comparativement à 15 en 2022.

Au cours du quatrième trimestre de 2023, le PMD total s'est établi à 1 512,1 millions de kilogrammes, en hausse de 7,6 % par rapport à la période correspondante de 2022. Cette variation s'explique principalement par l'augmentation de 8,7 % du PMD passagers attribuable à l'utilisation de plus gros appareils par les transporteurs aériens, notamment le Boeing 787 Dreamliner par WestJet pour les nouvelles liaisons internationales. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, le PMD total s'est établi à 6 339,9 millions de kilogrammes, en hausse de 16,2 % par rapport à 2022.

Le nombre de sièges passagers atterrissés a augmenté de 0,2 million, ou 8,4 %, au quatrième trimestre de 2023 pour s'établir à 2,5 millions de sièges, comparativement à 2,3 millions de sièges pour la période correspondante de 2022. Le nombre moyen de sièges par mouvement d'avions de passagers s'élevait à 143,9 au quatrième trimestre de 2023, ce qui représente une augmentation de 10,4 sièges, ou 7,8 %, comparativement à 133,5 sièges par mouvement d'avions de passagers pour la période correspondante de 2022, en raison de l'utilisation de plus gros appareils. Le coefficient d'occupation, qui est passé de 83,2 % au quatrième trimestre de 2022 à 87,3 % au quatrième trimestre de 2023, affiche une hausse de 4,1 points de pourcentage; il s'agit du coefficient d'occupation le plus élevé pour un quatrième trimestre depuis 2019.

Le nombre de sièges passagers atterrissés s'est établi à 10,7 millions pour l'exercice 2023, comparativement à 9,0 millions en 2022, soit une hausse de 1,7 million, ou 19,3 %. Le nombre moyen de sièges par mouvement d'avions de passagers s'élevait à 142,4, comparativement à 131,6 sièges pour la période correspondante de 2022, ce qui représente une augmentation de 10,8 sièges, ou 8,2 %. Le coefficient d'occupation, qui est passé de 80,4 % pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 à 86,1 % pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, affiche une hausse de 5,7 points de pourcentage; il s'agit du coefficient d'occupation le plus élevé pour une période de douze mois depuis 2019.

Au quatrième trimestre de 2023, le nombre d'atterrissages de fret a augmenté de 10, ou 0,8 %, pour atteindre 1 275, contre 1 265 pour la période correspondante de 2022, tandis que le PMD de fret a augmenté de 6,0 % au cours de la même période, de plus gros appareils ayant été utilisés pour répondre à la demande de fret. Cependant, le nombre d'atterrissages de fret a diminué de 416, ou 7,8 %, atteignant 4 946 pour l'ensemble de l'exercice 2023, comparativement à 5 362 en 2022. En 2023, le PMD de fret a diminué de 7,4 %, la demande d'expédition de fret tendant à revenir aux niveaux d'avant la pandémie, une tendance qui reflète la croissance interne du marché par opposition à la croissance gonflée enregistrée pendant la pandémie de COVID-19. En outre, à mesure que les mouvements d'avions de passagers augmentent, davantage de fret ventral est transporté sur des vols commerciaux de passagers, plutôt qu'à l'aide d'avions-cargos.

# RAPPORT DE GESTION

## PERFORMANCE FINANCIÈRE

### Résultats d'exploitation nets

Le tableau qui suit présente le sommaire des résultats d'exploitation nets de l'Administration pour les trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022 :

RÉSULTATS D'EXPLOITATION NETS (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
<b>Perte nette</b>	<b>(11,0)</b>	(32,6)	21,6	<b>(21,8)</b>	(79,4)	57,6
Profit (perte) au titre des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	<b>8,0</b>	(22,3)	30,3	<b>4,8</b>	(22,3)	27,1
<b>Perte d'exploitation</b>	<b>(19,0)</b>	(10,3)	(8,7)	<b>(26,6)</b>	(57,1)	30,5
Plus Charges d'intérêts et coûts de financement	<b>29,4</b>	27,2	2,2	<b>114,7</b>	113,4	1,3
Dotation aux amortissements	<b>37,3</b>	34,2	3,1	<b>139,8</b>	136,4	3,4
<b>BAIIA</b>	<b>47,7</b>	51,1	(3,4)	<b>227,9</b>	192,7	35,2
Marge du BAIIA	<b>39,5 %</b>	46,0 %	-6,5 pts	<b>45,8 %</b>	46,3 %	-0,5 pts

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2023, l'Administration a subi une perte d'exploitation nette respective de 19,0 M\$ et de 26,6 M\$, contre une perte d'exploitation de 10,3 M\$ et de 57,1 M\$ pour les périodes correspondantes de 2022. La diminution des résultats pour le trimestre clos le 31 décembre 2023 s'explique principalement par la hausse des charges directes d'exploitation, des charges d'intérêts et coûts de financement et de la dotation aux amortissements par rapport à la période correspondante de 2022. L'amélioration des résultats en 2023 résulte essentiellement de la hausse des produits des activités ordinaires découlant de l'augmentation du trafic passagers et du trafic aérien pendant l'année. Cette hausse des produits des activités ordinaires a été en partie contrebalancée par l'augmentation des charges d'exploitation directes, y compris les biens et services et les salaires et avantages du personnel, associées à l'intensification des activités aéroportuaires, ainsi que par la hausse des loyers au titre du bail du Canada du fait de l'augmentation des produits tirés de l'aéroport.

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2023, le BAIIA était respectivement de 47,7 M\$ et de 227,9 M\$, ce qui représente une baisse 3,4 M\$ et une hausse de 35,2 M\$ par rapport aux périodes correspondantes de 2022. Toujours pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2023, la marge du BAIIA était respectivement de 39,5 % et de 45,8 %, soit une baisse de 6,5 et de 0,5 points de pourcentage par rapport aux périodes correspondantes de 2022. La diminution de 3,4 M\$ du BAIIA pour le trimestre clos le 31 décembre 2023 est attribuable à l'augmentation des charges d'exploitation directes engagées au cours de la période. L'augmentation de 35,2 M\$ du BAIIA pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 s'explique par l'augmentation du trafic aérien et du trafic passagers enregistrée, WestJet ayant fait de YYC son aéroport pivot pour ses vols internationaux.

### Produits des activités ordinaires

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

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

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

Le tableau qui suit présente le sommaire des produits des activités ordinaires consolidés de l'Administration pour les trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022 :

## RAPPORT DE GESTION

PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
<b>Frais d'améliorations aéroportuaires</b>	<b>52,2</b>	43,0	9,2	<b>211,3</b>	158,7	52,6
Concessions	20,4	18,0	2,4	91,1	66,6	24,5
Parc de stationnement	12,4	10,5	1,9	49,0	36,5	12,5
Location de terrains	6,3	6,0	0,3	24,3	23,6	0,7
Location d'aérogares	2,7	2,4	0,3	10,2	9,4	0,8
Produit d'intérêts	2,5	1,8	0,7	9,6	3,4	6,2
Autres produits	0,7	0,4	0,3	1,8	3,2	(1,4)
<b>Produits autres qu'aéronautiques</b>	<b>45,0</b>	39,1	5,9	<b>186,0</b>	142,7	43,3
Frais généraux liés aux aérogares	10,3	13,2	(2,9)	44,9	52,5	(7,6)
Droits d'atterrissage	8,7	10,4	(1,7)	36,7	41,6	(4,9)
Autres frais aéronautiques	4,5	5,5	(1,0)	18,4	20,4	(2,0)
<b>Produits aéronautiques</b>	<b>23,5</b>	29,1	(5,6)	<b>100,0</b>	114,5	(14,5)
<b>Total des produits des activités ordinaires</b>	<b>120,7</b>	111,2	9,5	<b>497,3</b>	415,9	81,4
			Variation (%)			Variation (%)
Produits autres qu'aéronautiques par embarquement	20,47 \$	20,24 \$	1,1	20,23 \$	19,83 \$	2,0
Produits aéronautiques par siège passager atterri	9,33 \$	12,53 \$	(25,5)	9,36 \$	12,79 \$	(26,8)

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2023, les produits tirés des FAA se sont établis respectivement à 52,2 M\$ et à 211,3 M\$, en hausse de 9,2 M\$ et de 52,6 M\$, ou 21,4 % et 33,1 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2022. 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 total des produits autres qu'aéronautiques a augmenté de 5,9 M\$, ou 15,1 %, au quatrième trimestre de 2023, tandis qu'il a augmenté de 43,3 M\$, ou 30,3 %, pour l'exercice 2023, par rapport à 2022. Les hausses découlent essentiellement de l'amélioration du trafic passagers, lequel génère la plupart des produits autres qu'aéronautiques, et des initiatives commerciales ciblées, telles que l'augmentation des rendements négociés avec des partenaires clés de commerce de détail et l'augmentation des tarifs des stationnements publics et des tarifs de stationnement mensuels pour l'ensemble de l'exercice.

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2023, les produits tirés des concessions se sont élevés respectivement à 20,4 M\$ et à 91,1 M\$, soit une augmentation de 2,4 M\$ et de 24,5 M\$, ou 13,3 % et 36,8 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2022. Les produits tirés des concessions comprennent les produits tirés des loyers générés par les concessionnaires et les hôtels dans les aérogares, les fournisseurs de services de transport terrestre et les fournisseurs de voitures de location, et de la publicité. Le principal moteur de ces sources de produits des activités ordinaires est le trafic passagers. Ainsi, l'amélioration importante du trafic passagers, conjuguée à la hausse du rendement des contrats de location conclus avec des partenaires clés de commerce de détail, a eu une incidence positive sur les produits tirés des concessions. En 2023, l'Administration a conclu une entente de commandite générant des produits avec Rogers Communications et a accueilli 11 commerces de restauration et de détail nouveaux ou modernisés.

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2023, les produits tirés du parc de stationnement se sont établis respectivement à 12,4 M\$ et à 49,0 M\$, ce qui représente une augmentation de 1,9 M\$ et de 12,5 M\$, ou 18,1 % et 34,2 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2022. Ces hausses proviennent surtout du stationnement public par suite de l'augmentation du trafic passagers au cours de l'exercice, des augmentations des tarifs de stationnement entrées en vigueur en janvier et en juillet 2023, ainsi que de la croissance continue du système de réservation en ligne de YYC, qui a donné lieu à une hausse des produits en raison de l'augmentation des réservations. Le système de réservation en ligne a également permis à YYC de mettre sur pied une liste d'envoi à des clients potentiels récurrents, qui est en croissance constante et utilisée pour des promotions ciblées.

## RAPPORT DE GESTION

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 2023, les produits tirés de la location de terrains se sont établis respectivement à 6,3 M\$ et à 24,3 M\$, en hausse de 0,3 M\$ et de 0,7 M\$, ou 5,0 % et 3,0 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2022. Ces augmentations résultent de l'ajout de nouveaux locataires comme ACE Airport Casino et United Parcel Services, de la hausse annuelle des loyers et d'autres modifications apportées aux baux de locataires existants, facteurs en partie contrebalancés par l'échéance de baux de certains locataires.

Les produits tirés de la location d'aérogares proviennent de la location d'espaces physiques à l'intérieur de celles-ci à des entreprises qui veulent y exercer leurs activités. 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 2023, les produits tirés de la location de l'aérogare se sont établis respectivement à 2,7 M\$ et à 10,2 M\$, en hausse de 0,3 M\$ et de 0,8 M\$, ou 12,5 % et 8,5 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2022. Cette augmentation en glissement annuel est attribuable aux locataires actuels et nouveaux qui ont loué des espaces d'aérogares supplémentaires, ainsi qu'à la hausse annuelle des loyers. Pour 2023, la superficie moyenne totale en pieds carrés louée a augmenté de 8,5 % par rapport à 2022.

Les autres produits se composent des produits des activités ordinaires tirés d'activités telles que les frais de recouvrement des loyers du gouvernement fédéral, les frais de services de construction, les produits d'assurance et les frais de laissez-passer pour les bureaux. Les autres produits ont augmenté de 0,3 M\$ au quatrième trimestre de 2023. Pour l'exercice 2023, ils ont cependant reculé de 1,4 M\$, essentiellement du fait des produits d'assurance de 1,5 M\$ reçus au cours de la période correspondante en 2022.

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2023, le total des produits aéronautiques s'est établi respectivement à 23,5 M\$ et à 100,0 M\$, en baisse de 5,6 M\$ et de 14,5 M\$, ou 19,2 % et 12,7 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2022. Malgré une hausse du nombre d'atterrissages, du nombre de sièges et du PMD par rapport aux périodes correspondantes, les produits aéronautiques ont dans l'ensemble reculé du fait des accords commerciaux à long terme que l'Administration a conclus avec des partenaires aériens, prévoyant des réductions sur les frais aéronautiques si certains seuils de croissance sont atteints. Pour le quatrième trimestre de 2023, l'attribution de ces réductions a donné lieu à une diminution de 2,9 M\$, ou 22,0 %, des frais généraux liés aux aérogares, à une baisse de 1,7 M\$, ou 16,3 %, des droits d'atterrissage et à un recul de 1,0 M\$, ou 18,2 % des autres frais aéronautiques. De même, pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, l'attribution des réductions a entraîné une diminution de 7,6 M\$, ou 14,5 %, des frais généraux liés aux aérogares, une baisse de 4,9 M\$, ou 11,8 %, des droits d'atterrissage et un recul de 2,0 M\$, ou 9,8 %, des autres frais aéronautiques.

# RAPPORT DE GESTION

## 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 2023 et 2022 :

CHARGES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Biens et services	41,0	33,2	(7,8)	143,6	117,7	(25,9)
Salaires et avantages du personnel	12,7	10,2	(2,5)	47,2	38,7	(8,5)
Impôts fonciers	4,9	4,3	(0,6)	19,7	17,2	(2,5)
<b>Charges d'exploitation directes</b>	<b>58,6</b>	<b>47,7</b>	<b>(10,9)</b>	<b>210,5</b>	<b>173,6</b>	<b>(36,9)</b>
Bail avec le Canada	12,4	10,3	(2,1)	50,6	41,8	(8,8)
Frais de gestion applicables aux frais d'améliorations aéroportuaires	2,0	2,1	0,1	8,3	7,8	(0,5)
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>73,0</b>	<b>60,1</b>	<b>(12,9)</b>	<b>269,4</b>	<b>223,2</b>	<b>(46,2)</b>
Dotation aux amortissements	37,3	34,2	(3,1)	139,8	136,4	(3,4)
Charges d'intérêts et coûts de financement	29,4	27,2	(2,2)	114,7	113,4	(1,3)
(Profit) perte au titre des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(8,0)	22,3	30,3	(4,8)	22,3	27,1
<b>Total des charges</b>	<b>131,7</b>	<b>143,8</b>	<b>12,1</b>	<b>519,1</b>	<b>495,3</b>	<b>(23,8)</b>
			Variation (%)			Variation (%)
Charges d'exploitation directes par passager embarqué et débarqué	13,35 \$	12,35 \$	(8,1)	11,38 \$	12,01 \$	5,2

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2023, les charges liées aux biens et services ont augmenté respectivement de 7,8 M\$ et de 25,9 M\$, ou 23,5 % et 22,0 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2022. Au début de 2022, les services aux termes de certains contrats d'exploitation importants étaient toujours offerts à des niveaux réduits et le financement reçu en lien avec les restrictions de voyage en vigueur pendant la pandémie continuait de compenser une partie des coûts. Tous les services contractuels sont désormais revenus aux niveaux d'avant la pandémie, d'où une hausse des coûts. Par ailleurs, les pressions inflationnistes ont occasionné d'importantes augmentations de coûts pour la plupart des contrats d'exploitation. Des initiatives dans plusieurs domaines, notamment la modernisation de la technologie, la mise à niveau des logiciels et l'amélioration des processus, ont également contribué à une partie de la hausse des coûts sur 12 mois. Les coûts des services publics se sont accrus à la suite de l'augmentation de la taxe sur le carbone et de la hausse rapide des frais de distribution, ceux-ci étant en grande partie fondés sur les taux du marché. Le reste de la hausse est attribuable à plusieurs facteurs liés à l'accroissement du trafic passagers à l'aéroport, y compris l'augmentation des coûts d'entretien, des fournitures utilisées et des frais de cartes de crédit.

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2023, les salaires et avantages du personnel ont augmenté respectivement de 2,5 M\$ et de 8,5 M\$, ou 24,5 % et 22,0 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2022 principalement en raison des charges salariales attribuables à l'augmentation des niveaux de dotation en personnel nécessaires pour répondre à la hausse du trafic passagers.

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2023, les charges locatives au titre du bail avec le Canada de YYC ont augmenté respectivement de 2,1 M\$ et de 8,8 M\$, ou 20,4 % et 21,1 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2022 en raison de la hausse des produits des activités ordinaires de YYC. Les charges locatives au titre du bail avec le Canada en 2023 et en 2022 ont été comptabilisées en fonction du taux de location contractuel multiplié par les produits admissibles réels pour toute la période.

## RAPPORT DE GESTION

Les frais de gestion applicables aux frais d'améliorations aéroportuaires (les « frais de gestion applicables aux 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. Les frais de gestion applicables aux FAA se sont établis à 2,0 M\$ pour le quatrième trimestre de 2023, ce qui représente une baisse de 0,1 M\$, ou 4,8 %, par rapport à la période correspondante de 2022, laquelle s'explique par une réduction des frais de gestion vu l'atteinte par YYC d'un seuil requis de trafic passagers plus élevé, facteur en partie compensé par une hausse des produits tirés des FAA. Les frais de gestion applicables aux FAA se sont établis à 8,3 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, ce qui correspond à une augmentation de 0,5 M\$, ou 6,4 %, par rapport à 2022, laquelle est attribuable à la hausse des produits tirés des FAA, facteur en partie contrebalancé par la réduction des frais de gestion.

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2023, les charges d'intérêts et coûts de financement se sont chiffrés respectivement à 29,4 M\$ et à 114,7 M\$, en hausse de 2,2 M\$ et de 1,3 M\$, ou 8,1 % et 1,1 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2022 qui s'explique en grande partie par un ajustement de la juste valeur des loyers à payer.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2023, la réévaluation des avantages liés aux prestations de retraite a donné lieu à un profit respectif de 8,0 M\$ et de 4,8 M\$, principalement en raison du rendement positif des actifs des régimes.

### 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 2022 au trimestre clos le 31 décembre 2023 :

(en millions de dollars)	Trimestres clos							
	2023				2022			
	T4	T3	T2	T1	T4	T3	T2	T1
Produits des activités ordinaires	120,7	152,6	121,2	102,8	111,2	129,5	102,4	72,8
Charges d'exploitation	(73,0)	(68,8)	(62,4)	(65,2)	(60,1)	(59,1)	(53,5)	(50,5)
<b>BAIIA</b>	47,7	83,8	58,8	37,6	51,1	70,4	48,9	22,3
Dotation aux amortissements	(37,3)	(34,2)	(34,2)	(34,1)	(34,2)	(34,1)	(34,1)	(34,0)
Charges d'intérêts et coûts de financement	(29,4)	(28,3)	(28,5)	(28,5)	(27,2)	(29,0)	(28,7)	(28,5)
Profit (perte) au titre des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	8,0	(6,7)	(1,2)	4,7	(22,3)	—	—	—
<b>(Perte) profit net</b>	<b>(11,0)</b>	<b>14,6</b>	<b>(5,1)</b>	<b>(20,3)</b>	<b>(32,6)</b>	<b>7,3</b>	<b>(13,9)</b>	<b>(40,2)</b>

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

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

# RAPPORT DE GESTION

## 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.

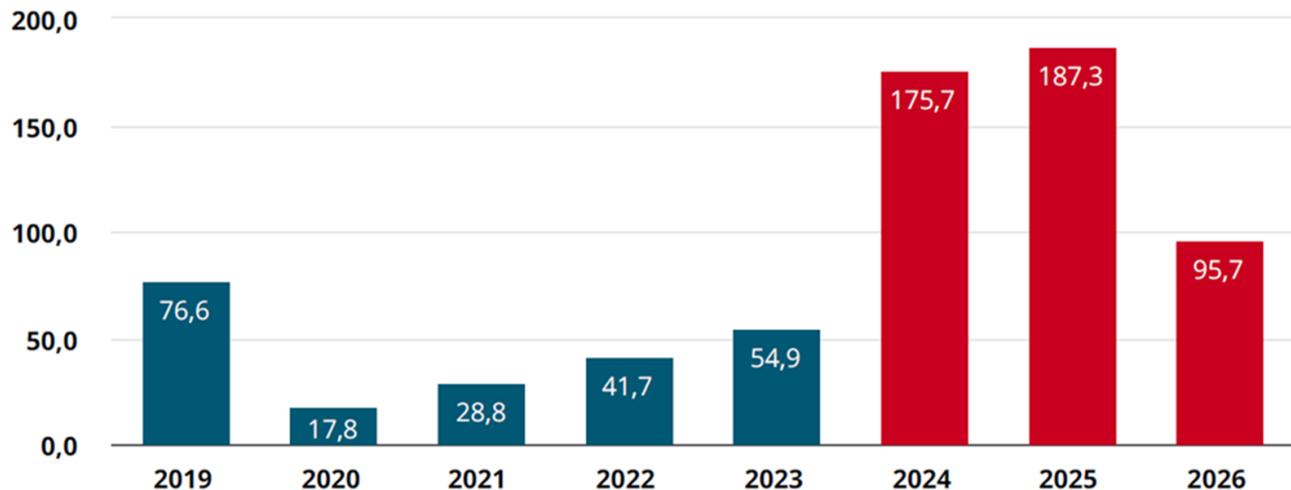
Le tableau suivant présente l'information sur les dépenses d'investissement réelles pour les trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Projets d'amélioration	1,7	9,0	(7,3)	17,5	20,2	(2,7)
Investissement de restauration	12,6	6,2	6,4	36,4	17,7	18,7
Projets générateurs de revenus	0,2	1,3	(1,1)	1,0	3,8	(2,8)
<b>Dépenses d'investissement</b>	<b>14,5</b>	<b>16,5</b>	<b>(2,0)</b>	<b>54,9</b>	<b>41,7</b>	<b>13,2</b>
Évaluation de la superficie	—	—	—	4,5	—	4,5
Contrats de location-acquisition	4,3	—	4,3	5,7	—	5,7
<b>Total de l'investissement</b>	<b>18,8</b>	<b>16,5</b>	<b>2,3</b>	<b>65,1</b>	<b>41,7</b>	<b>23,4</b>

Les dépenses d'investissement au quatrième trimestre de 2023 se sont élevées à 14,5 M\$, en baisse de 2,0 M\$ par rapport à la période correspondante de 2022, surtout en raison du calendrier d'exécution des projets en 2023 par rapport à 2022, ainsi que de divers retards dans l'approvisionnement qui ont donné lieu au report de projets d'investissement en 2024. En 2023, le total des dépenses d'investissement s'établissait à 54,9 M\$.

Le tableau suivant présente des renseignements sur les dépenses d'investissement réelles pour les exercices 2019 à 2023 et les dépenses d'investissement prévues de l'Administration de 2024 à 2026. Les principaux facteurs liés à l'augmentation des dépenses d'investissement de 2024 à 2026 sont le projet de reconstruction de la piste ouest, la remise en état du système de gicleurs et la remise en état du parc de stationnement.

### Total des dépenses d'investissement (en millions de dollars)



# RAPPORT DE GESTION

## ACTIF ET PASSIF

Aux 31 décembre 2023 et 2022, le total de l'actif, du passif et du déficit net s'établissait comme suit :

Actif net (en millions de dollars)	31 décembre 2023	31 décembre 2022	Variation (\$)
Total de l'actif	3 155,9	3 186,3	(30,4)
Total du passif	3 409,9	3 418,5	8,6
<b>Déficit net</b>	<b>(254,0)</b>	<b>(232,2)</b>	<b>(21,8)</b>

Au 31 décembre 2023, le total de l'actif de l'Administration avait diminué de 30,4 M\$ par rapport au 31 décembre 2022, principalement en raison d'une baisse de 74,7 M\$ des immobilisations corporelles et incorporelles, facteur en partie compensé par une augmentation de 35,1 M\$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et une hausse de 7,3 M\$ de l'actif au titre des régimes de retraite. Le total du passif de l'Administration a diminué de 8,6 M\$, principalement en raison d'une baisse de 4,1 M\$ des dettes d'exploitation et charges à payer et d'une réduction de 7,1 M\$ de la dette à long terme.

L'Administration avait enregistré un déficit net de 254,0 M\$ au 31 décembre 2023, 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 réalisée le 7 octobre 2021. Le déficit net a augmenté de 21,8 M\$ par rapport au 31 décembre 2022, en raison de la perte d'exploitation générée pour la période.

## TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Le tableau qui suit fournit de l'information sur les flux de trésorerie pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2023 :

FLUX DE TRÉSORERIE (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(20,7)	(8,9)	(11,8)	91,7	97,4	(5,7)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(0,4)	(10,7)	10,3	(48,2)	(37,0)	(11,2)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(4,1)	(3,7)	(0,4)	(8,4)	(7,7)	(0,7)
<b>(Diminution) augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>(25,2)</b>	<b>(23,3)</b>	<b>(1,9)</b>	<b>35,1</b>	<b>52,7</b>	<b>(17,6)</b>

Les flux de trésorerie nets ont diminué de 25,2 M\$ pour le trimestre clos le 31 décembre 2023, une baisse de 1,9 M\$ par rapport à la période correspondante de 2022 en raison de la hausse des flux de trésorerie affectés aux activités d'exploitation, facteur en partie compensé par la diminution des flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement. Les flux de trésorerie nets ont augmenté de 35,1 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, en baisse de 17,6 M\$ par rapport à 2022 en raison de la hausse des flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement et de la baisse des flux de trésorerie générés par les activités d'exploitation.

Le tableau qui suit fournit de l'information sur les flux de trésorerie disponibles de l'Administration pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2023 :

FLUX DE TRÉSORERIE (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2023	2022	Variation (\$)	2023	2022	Variation (\$)
<b>Perte nette</b>	<b>(11,0)</b>	<b>(32,6)</b>	<b>21,6</b>	<b>(21,8)</b>	<b>(79,4)</b>	<b>57,6</b>
Plus : Dotation aux amortissements	37,3	34,2	3,1	139,8	136,4	3,4
Charges d'intérêts et coûts de financement	29,4	27,2	2,2	114,7	113,4	1,3
(Profit) perte au titre de la réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(8,0)	22,3	(30,3)	(4,8)	22,3	(27,1)
<b>BAIIA</b>	<b>47,7</b>	<b>51,1</b>	<b>(3,4)</b>	<b>227,9</b>	<b>192,7</b>	<b>35,2</b>
Moins : Charges d'intérêts et coûts de financement	(29,4)	(27,2)	(2,2)	(114,7)	(113,4)	(1,3)
<b>Flux de trésorerie disponibles</b>	<b>18,3</b>	<b>23,9</b>	<b>(5,6)</b>	<b>113,2</b>	<b>79,3</b>	<b>33,9</b>
			Variation (%)			Variation (%)
Flux de trésorerie disponibles par passager embarqué et débarqué	4,17 \$	6,19 \$	(32,6)	6,12 \$	5,49 \$	11,5

## RAPPORT DE GESTION

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 2023 et 2022 :

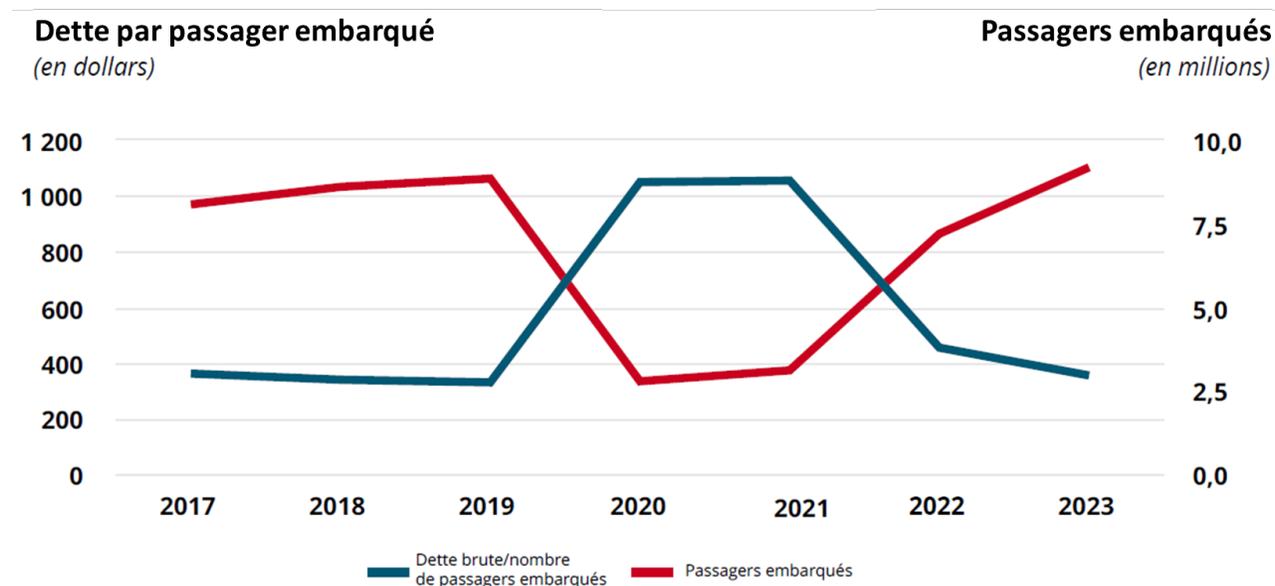
<b>DETTE À LONG TERME</b> (en millions de dollars)	<b>31 décembre 2023</b>	<b>31 décembre 2022</b>	Variation (\$)
Dettes à long terme, y compris la partie courante	3 263,0	3 269,8	6,8
Trésorerie	208,7	173,6	35,1
<b>Dettes nettes</b>	<b>3 054,3</b>	<b>3 096,2</b>	<b>41,9</b>
<b>Principaux indicateurs de crédit</b>			% de variation
Ratio de couverture du service de la dette	2,04	1,65	
Ratio de couverture du service de la dette brute	4,87	5,01	
Dettes brutes / nombre de passagers embarqués (en dollars)	354,96 \$	454,32 \$	21,9
Dettes nettes / nombre de passagers embarqués (en dollars)	332,26 \$	430,20 \$	22,8

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 2023.

Au 31 décembre 2023, la dette à long terme a diminué de 6,8 M\$ par rapport à l'exercice précédent, tandis que la dette nette a diminué de 41,9 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 à la date de clôture. D'après un calcul effectué avec les données des douze derniers mois, l'Administration respecte, au 31 décembre 2023, le ratio de couverture du service de la dette et le ratio de couverture du service de la dette brute requis aux termes de l'acte de fiducie cadre.

## RAPPORT DE GESTION



La dette brute par passager embarqué est un indicateur financier clé du secteur des aéroports. Au 31 décembre 2023, la dette brute et la dette nette par passager embarqué ont diminué pour s'établir respectivement à 354,96 \$ et à 332,26 \$ en raison, dans les deux cas, de la hausse du trafic passagers enregistrée en 2023. La dette par passager embarqué de l'Administration suivait une trajectoire à la baisse au cours des dernières années; toutefois, elle s'est accrue considérablement en 2020 en raison de l'augmentation de la dette et de la diminution du volume de passagers en raison de la pandémie de COVID-19. Comme le trafic passagers est rétabli à YYC, cet indicateur se situe maintenant aux niveaux de 2019, 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 2023 et 2022 :

<b>LIQUIDITÉS ET FACILITÉS DE CRÉDIT</b> (en millions de dollars)	<b>31 décembre 2023</b>	<b>31 décembre 2022</b>	<b>Variation (\$)</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>208,7</b>	173,6	35,1
<b>Facilités de crédit :</b>			
Facilité de crédit d'exploitation disponible	190,0	332,5	(142,5)
Moins : Lettres émises	(44,9)	(49,3)	4,4
Facilité de crédit d'exploitation	145,1	283,2	(138,1)
<b>Total des liquidités, montant net (compte tenu de la trésorerie et des équivalents de trésorerie)</b>	<b>353,8</b>	456,8	(103,0)
Facilité de lettres de crédit disponible	70,0	70,0	—
Moins : Lettres émises	(67,5)	(60,0)	(7,5)
<b>Facilité de lettres de crédit</b>	<b>2,5</b>	10,0	(7,5)

Au 31 décembre 2023, le total du montant net des liquidités de l'Administration s'élevait à 353,8 M\$, en baisse de 103,0 M\$, ou 22,5 %, par rapport au 31 décembre 2022. La diminution de 2023 est attribuable au choix de l'Administration de réduire de 142,5 M\$ sa facilité de crédit d'exploitation disponible vu les liquidités suffisantes prévues, facteur en partie compensé par les 35,1 M\$ additionnels en trésorerie et en équivalents de trésorerie disponibles et la diminution de 4,4 M\$ des lettres de crédit émises au cours de la période. L'augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie disponibles est principalement attribuable aux flux de trésorerie générés par les activités d'exploitation de 91,7 M\$ pour la période, contrebalancés en partie par les 48,2 M\$ en trésorerie affectés aux activités d'investissement et par les 8,4 M\$ en trésorerie affectés aux activités de financement.

# RAPPORT DE GESTION

## MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

### **BAIIA et marge du BAIIA**

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

### **Flux de trésorerie disponibles**

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

### **Flux de trésorerie disponibles par passager embarqué et débarqué**

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

### **Dette brute**

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

### **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.

## RAPPORT DE GESTION

### **Produits aéronautiques par siège passager atterri**

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

### **Charges d'exploitation directes par passager embarqué et débarqué**

Les charges d'exploitation directes par passager embarqué et débarqué s'entendent des charges d'exploitation directes, qui comprennent les salaires et avantages 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 qui embarquent à bord d'un avion et qui débarquent d'un avion à YYC, tel que le déclarent les transporteurs aériens sur une base régulière.

### **Passagers embarqués :**

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

### **Sièges passagers atterris :**

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

### **PMD :**

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

## MISE EN GARDE CONCERNANT L'INFORMATION PROSPECTIVE

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs ou de l'information prospective au sujet de l'Administration. Cette information prospective repose sur la formulation de divers jugements, attentes, estimations, projections et hypothèses et est exposée à des risques et à des incertitudes. Des termes tels que « croire », « s'attendre à », « planifier », « avoir l'intention de », « estimer », « prévoir », « provisoire », « projet », « tendance » et d'autres expressions du même ordre, ainsi que des verbes au futur et au conditionnel, tels que « feront », « devraient », « feraient » et « pourraient », dénotent souvent la présence d'information prospective.

Plus précisément, l'information prospective contenue dans le présent rapport de gestion comprend, entre autres, des énoncés portant sur ce qui suit : le trafic passagers et les mouvements de frets et d'avions intérieurs et internationaux prévus; le retour prévu aux niveaux de passagers et de vols d'avant la pandémie de COVID-19; le niveau de la demande ou d'activité future; les besoins de capitaux d'emprunt de l'Administration et sa capacité à accéder aux marchés financiers, y compris sa capacité à refinancer ses emprunts à leur échéance ou au besoin; la capacité de l'Administration à respecter les clauses restrictives, y compris celles liées à ses titres de créance en cours; le niveau d'endettement et le coût des services; les produits des activités ordinaires, les flux de trésorerie, le fonds de roulement et les liquidités prévus; les incidences prévues des accords commerciaux à long terme conclus par l'Administration; les projets d'investissement et autres programmes et aménagements à YYC, ainsi que les incidences, les calendriers, les budgets et les financements prévus de ces projets, programmes et aménagements; les dépenses d'investissement prévues pour certains projets d'investissement; et le financement des engagements en capital en cours.

## RAPPORT DE GESTION

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

Il existe un important risque que les attentes, prévisions, conclusions et projections formulées dans les énoncés prospectifs ne se révèlent pas exactes, que les hypothèses soient incorrectes et que les résultats réels diffèrent de l'information prospective. Les facteurs de risque qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent sensiblement des résultats exprimés ou sous-entendus par l'information prospective comprennent, sans s'y limiter : l'instabilité des transporteurs aériens; le volume de passagers; l'incapacité à atteindre les objectifs commerciaux; le non-paiement des clients et la capacité de l'Administration à respecter les clauses restrictives prévues dans son acte de fiducie cadre et ses facilités de crédit actuelles et futures; la dépendance envers des tiers, y compris des compagnies aériennes, pour l'exploitation et le maintien des activités; la volatilité persistante de l'économie actuelle et future, y compris les chocs sur l'environnement macroéconomique (variations des prix du carburant, des taux d'intérêt, de l'inflation, des devises, de l'emploi et des dépenses); la possibilité de récessions au Canada, aux États-Unis et à l'échelle internationale; le changement des tendances dans l'offre et la demande; les urgences sanitaires; les conditions du marché financier et le risque lié à l'évaluation du crédit; la concurrence d'autres aéroports; des interruptions ou des perturbations prolongées des activités à YYC; le déclenchement de guerres, d'émeutes, d'agitation civile ou d'actions politiques, incluant la guerre en Europe de l'Est et le conflit au Moyen-Orient; 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 avec le Canada et au contrat de location de Springbank conclu avec le gouvernement du Canada, qui régit les terrains de l'aéroport; l'utilisation des télécommunications et des transports terrestres comme alternatives au transport aérien; la perte de produits commerciaux; les coûts et restrictions des émissions de carbone; les développements ou procédures réglementaires défavorables; les facteurs environnementaux et les changements climatiques; le changement de la perception du transport aérien; la disponibilité de la responsabilité civile aérienne et d'autres assurances; le calendrier d'encaissement du produit d'assurance; le risque lié à la construction; les poursuites et les litiges et les autres risques mentionnés de temps à autre dans les autres documents déposés par l'Administration.

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

# ADMINISTRATION AÉROPORTUAIRE DE CALGARY ÉTATS FINANCIERS

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023

# 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.



**Chris Dinsdale**  
Président et chef de la direction



**Jennifer Pon**  
Vice-président, Commerce, Stratégie  
et chef des finances

Le 6 mars 2024  
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 2023, 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 l'Administration, qui comprennent :

- l'état de la situation financière au 31 décembre 2023;
- 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.

PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.  
Suncor Energy Centre, 111 5th Avenue South West, Suite 3100, Calgary (Alberta) Canada T2P 5L3  
Tél. : +1 403 509-7500, Téléc. : +1 403 781-1825, ca\_calgary\_main\_fax@pwc.com



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.

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 6 mars 2024

# ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Aux 31 décembre 2023 et 2022

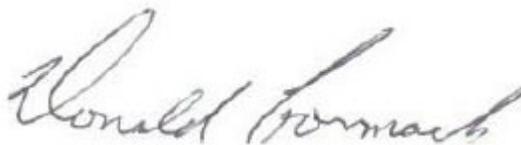
<i>Aux (en millions de dollars)</i>	<b>Note</b>	<b>31 décembre 2023</b>	31 décembre 2022
<b>ACTIF</b>			
<b>Actifs courants</b>			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		<b>208,7 \$</b>	173,6 \$
Créances	14	<b>34,6</b>	35,4
Stocks	3	<b>8,3</b>	7,4
Charges payées d'avance		<b>5,5</b>	3,3
		<b>257,1</b>	219,7
<b>Incitatifs à la location</b>		<b>4,1</b>	4,4
<b>Autres actifs à long terme et charges payées d'avance</b>		<b>2,6</b>	2,7
<b>Immobilisations corporelles</b>	4, 10, 11	<b>2 870,0</b>	2 946,8
<b>Immobilisations incorporelles</b>	5	<b>3,1</b>	1,0
<b>Actif au titre des régimes de retraite</b>	13	<b>19,0</b>	11,7
		<b>3 155,9 \$</b>	3 186,3 \$
<b>PASSIF ET ACTIF NET</b>			
<b>Passifs courants</b>			
Dettes d'exploitation et charges à payer	14, 19	<b>53,8</b>	57,9
Intérêts à payer sur la dette à long terme	6, 14	<b>26,4</b>	26,5
Produits différés		<b>0,9</b>	0,5
Partie courante des autres passifs à long terme	8, 11, 12	<b>7,8</b>	11,2
Partie courante de la dette à long terme	6, 14	<b>7,8</b>	7,5
		<b>96,7</b>	103,6
<b>Autres passifs à long terme</b>	8, 10, 11, 14	<b>43,7</b>	39,4
<b>Passif au titre des prestations constituées</b>	13	<b>14,3</b>	13,2
<b>Dette à long terme</b>	6	<b>3 255,2</b>	3 262,3
		<b>3 409,9 \$</b>	3 418,5 \$
<b>Déficit net</b>		<b>(254,0)</b>	(232,2)
		<b>3 155,9 \$</b>	3 186,3 \$

Se reporter aux notes annexes.

Approuvé par le conseil d'administration,



**Andrea Robertson**  
Présidente 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 2023 et 2022

Exercices clos les ( <i>en millions de dollars</i> )	Note	31 décembre 2023	31 décembre 2022
<b>PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES</b>			
Frais d'améliorations aéroportuaires	9	211,3 \$	158,7 \$
Produits autres qu'aéronautiques			
Concessions		91,1	66,6
Parc de stationnement		49,0	36,5
Location de terrains	15	24,3	23,6
Location d'aérogares		10,2	9,4
Produit d'intérêts		9,6	3,4
Autres produits		1,8	3,2
		<b>186,0</b>	<b>142,7</b>
Produits aéronautiques			
Frais généraux liés aux aérogares		44,9	52,5
Droits d'atterrissage		36,7	41,6
Autres frais aéronautiques		18,4	20,4
		<b>100,0</b>	<b>114,5</b>
		<b>497,3</b>	<b>415,9</b>
<b>CHARGES</b>			
Biens et services	3	143,6	117,7
Bail avec le Canada	12	50,6	41,8
Salaires et avantages du personnel	13, 15	47,2	38,7
Impôts fonciers		19,7	17,2
Frais de gestion applicables aux frais d'améliorations aéroportuaires	9	8,3	7,8
		<b>269,4</b>	<b>223,2</b>
<b>Bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et la dotation à l'amortissement</b>		<b>227,9</b>	<b>192,7</b>
Dotations et charges			
Dotation aux amortissements	4, 5	139,8	136,4
Charges d'intérêts et coûts de financement	11, 16	114,7	113,4
		<b>(26,6) \$</b>	<b>(57,1) \$</b>
<b>Perte d'exploitation</b>			
<b>Autres produits (charges)</b>			
Profit (perte) de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	13	4,8	(22,3)
<b>Perte nette</b>		<b>(21,8) \$</b>	<b>(79,4) \$</b>
<b>Déficit net à l'ouverture de l'exercice</b>		<b>(232,2) \$</b>	<b>(152,8) \$</b>
<b>Déficit net à la clôture de l'exercice</b>		<b>(254,0) \$</b>	<b>(232,2) \$</b>

Se reporter aux notes annexes.

# TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

## Pour les exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022

Exercices clos les (en millions de dollars)	Note	31 décembre 2023	31 décembre 2022
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>			
Perte nette		(21,8) \$	(79,4) \$
Cotisations versées par l'employeur au volet à cotisations déterminées	13	(2,0)	(1,4)
Ajustements :			
Dotation aux amortissements	4, 5	139,8	136,4
Dotation à l'amortissement des coûts de financement différés	16	0,7	1,1
Avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	13	(4,4)	22,8
		<b>112,3</b>	<b>79,5</b>
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :			
Créances		(4,7)	(11,9)
Stocks		(0,9)	(1,8)
Charges payées d'avance		(2,2)	(0,1)
Incitatifs à la location		0,3	0,5
Autres actifs à long terme et charges payées d'avance		0,1	0,8
Dettes d'exploitation et charges à payer		(4,5)	33,1
Intérêts à payer sur la dette à long terme		(0,1)	(0,1)
Produits différés		0,4	0,2
Autres passifs		(9,0)	(2,8)
		<b>(20,6)</b>	<b>17,9</b>
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		<b>91,7</b>	<b>97,4</b>
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>			
Remboursement de la dette à long terme	6	(7,5)	(7,2)
Remboursement des obligations locatives	11	(0,9)	(0,5)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		<b>(8,4)</b>	<b>(7,7)</b>
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>			
Investissement dans des immobilisations corporelles et incorporelles	4, 5	(59,4)	(41,7)
Subvention gouvernementale pour immobilisations reçues	10	10,8	1,5
Variation des dettes d'exploitation et charges à payer liées aux immobilisations corporelles et incorporelles		0,4	3,2
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		<b>(48,2)</b>	<b>(37,0)</b>
<b>Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>		<b>35,1 \$</b>	<b>52,7 \$</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice</b>		<b>173,6 \$</b>	<b>120,9 \$</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice</b>		<b>208,7 \$</b>	<b>173,6 \$</b>
Composition de la trésorerie et des équivalents de trésorerie :			
Fonds en banque		208,7 \$	113,6 \$
Placements à court terme		— \$	60,0 \$
		<b>208,7 \$</b>	<b>173,6 \$</b>

Se reporter aux notes annexes.

# Notes annexes

## Aux 31 décembre 2023 et 2022 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.

Les présents états financiers audités ont été approuvés par le conseil d'administration le 6 mars 2024.

### 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 aérogares, 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.

# Notes annexes

## Aux 31 décembre 2023 et 2022 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)

### Créances

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

### Stocks

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

### Contrat de location en tant que preneur

Un contrat de location est classé en tant que contrat de location-acquisition s'il transfère au preneur la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété. Tout autre contrat de location est classé en tant que contrat de location simple. Les paiements de loyers au titre d'un contrat de location simple sont comptabilisés en charges selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location. Le bail avec le Canada et le contrat de location de Springbank sont classés comme des contrats de location simple.

### Contrat de location en tant que bailleur

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

<b>Terrains cédés à bail</b>	Sur la durée résiduelle du bail avec le Canada	Mode linéaire
<b>Bâtiments et structures</b>	De 10 à 50 ans	Mode linéaire
<b>Matériel informatique</b>	3 ans	Mode linéaire
<b>Véhicules</b>	De 18 à 30 %	Mode dégressif
<b>Matériel et outillage</b>	De 10 à 30 ans	Mode linéaire
<b>Mobilier et agencements</b>	15 ans	Mode linéaire
<b>Logiciels</b>	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 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.

# Notes annexes

## Aux 31 décembre 2023 et 2022 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)*

---

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.

### Accords d'infonuagique

Les coûts admissibles engagés pour la configuration et la mise en œuvre d'un accord d'infonuagique sont comptabilisés à l'état de la situation financière dans les actifs à long terme et charges payées d'avance et amortis sur la durée de la licence initiale. Tous les coûts ultérieurs engagés qui sont directement attribuables à l'amélioration du potentiel de service sont inclus dans la valeur comptable de l'actif à long terme. Les activités de maintenance qui ne sont pas directement attribuables à l'amélioration du potentiel de service sont comptabilisées en charges lorsqu'elles sont engagées.

### 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 si sa valeur comptable excède le total des flux de trésorerie futurs non actualisés attendus de son utilisation et de sa cession. Le montant de la perte est déterminé en déduisant la juste valeur de l'actif (basée sur les flux de trésorerie actualisés attendus de son utilisation et de sa cession) de sa valeur comptable.

### Avantages sociaux futurs

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

Les évaluations actuarielles des régimes de retraite à prestations définies sont réalisées annuellement par des actuaires agréés au moyen de la méthode de répartition des prestations et d'hypothèses relatives au taux d'actualisation, à la progression des salaires et au calendrier de retraite. L'actif (ou le passif) connexe au titre des prestations de retraite qui est comptabilisé à l'état de la situation financière correspond à la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations de retraite à la date de clôture, diminuée de la juste valeur des actifs du régime, le cas échéant. La valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations est déterminée en actualisant les sorties de trésorerie futures estimatives au moyen des taux d'intérêt dont sont assorties des obligations de société de grande qualité dont la durée à courir jusqu'à l'échéance avoisine celle du passif au titre des prestations constituées connexe dans le cas de ce régime à prestations définies. Les gains et les pertes actuariels sont comptabilisés en totalité dans la période au cours de laquelle ils se produisent et sont inclus dans l'état du résultat net et du déficit net au poste « Réévaluation des 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 « Réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite » de l'état du résultat net et du déficit net.

# Notes annexes

## Aux 31 décembre 2023 et 2022 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)*

---

### 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 » de 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.

# Notes annexes

## Aux 31 décembre 2023 et 2022 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)

### 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 qui étaient en vigueur en 2023, n'ont pas eu d'incidence importante sur les états financiers de l'Administration.

### 3 STOCKS

Au 31 décembre 2023, la totalité des stocks était comptabilisée au coût moyen pondéré. Au cours de l'exercice, un montant de 7,0 M\$ (3,4 M\$ en 2022) 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 2022) attribuable à l'obsolescence a été sortie de l'état de la situation financière.

Aux 31 décembre	2023	2022
Matériel	7,8 \$	6,7 \$
Liquides	0,5	0,7
	8,3 \$	7,4 \$

### 4 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Au 31 décembre 2023	Terrains	Terrains cédés à bail	Bâtiments et structures	Matériel informa- tique	Véhicules	Matériel et outillage	Mobilier et agence- ments	Construction en cours	Total
<b>Coût</b>									
Solde d'ouverture	5,8 \$	29,6 \$	4 205,8 \$	40,4 \$	45,3 \$	162,2 \$	20,3 \$	42,9 \$	4 552,3 \$
Entrées	—	4,7	0,7	—	5,7	0,2	—	51,1	62,4
Transferts	—	—	27,1	4,0	—	1,7	3,3	(36,1)	—
Cessions et sorties	—	—	(3,1)	(7,0)	(0,7)	(8,5)	(2,6)	—	(21,9)
Solde de clôture	5,8	34,3	4 230,5	37,4	50,3	155,6	21,0	57,9	4 592,8
<b>Amortissement cumulé</b>									
Solde d'ouverture	—	5,9	1 471,2	40,3	36,1	44,1	7,9	—	1 605,5
Dotation aux amortissements	—	0,5	126,7	0,9	2,0	7,7	1,4	—	139,2
Cessions et sorties	—	—	(3,1)	(7,0)	(0,7)	(8,5)	(2,6)	—	(21,9)
Solde de clôture	—	6,4	1 594,8	34,2	37,4	43,3	6,7	—	1 722,8
Valeur comptable nette	5,8 \$	27,9 \$	2 635,7 \$	3,2 \$	12,9 \$	112,3 \$	14,3 \$	57,9 \$	2 870,0 \$

Au 31 décembre 2022	Terrains	Terrains cédés à bail	Bâtiments et structures	Matériel informa- tique	Véhicules	Matériel et outillage	Mobilier et agence- ments	Construction en cours	Total
<b>Coût</b>									
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
<b>Amortissement cumulé</b>									
Solde d'ouverture	—	5,4	1 343,5	39,5	34,5	40,5	7,2	—	1 470,6
Dotation 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 \$

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 2023, les intérêts inscrits à l'actif sous « Construction en cours » se sont élevés à 1,0 M\$ (0,5 M\$ en 2022). Au cours de l'exercice, des coûts d'emprunt pour les projets actifs ont été incorporés au taux de 3,43 %, lequel correspond au taux moyen pondéré des titres de créance en circulation de l'Administration (3,43 % en 2022).

# Notes annexes

## Aux 31 décembre 2023 et 2022 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)

### 5 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Au 31 décembre 2023	Logiciels	Travaux en cours	Total
<b>Coût</b>			
Solde d'ouverture	39,0 \$	— \$	39,0 \$
Entrées	—	2,7	2,7
Transferts	0,2	(0,2)	—
Solde de clôture	39,2	2,5	41,7
<b>Amortissement cumulé</b>			
Solde d'ouverture	38,0	—	38,0
Dotations aux amortissements	0,6	—	0,6
Solde de clôture	38,6	—	38,6
<b>Valeur comptable nette</b>	<b>0,6 \$</b>	<b>2,5 \$</b>	<b>3,1 \$</b>

Au 31 décembre 2022	Logiciels	Travaux en cours	Total
<b>Coût</b>			
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
<b>Amortissement cumulé</b>			
Solde d'ouverture	36,9	—	36,9
Dotations aux amortissements	1,1	—	1,1
Solde de clôture	38,0	—	38,0
<b>Valeur comptable nette</b>	<b>1,0 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>1,0 \$</b>

### 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.

Pour les cinq premières séries d'obligations émises en vertu du « premier acte de fiducie supplémentaire » (séries A à E), l'intérêt court quotidiennement et est payable semestriellement le 7 avril et le 7 octobre de chaque année jusqu'à l'échéance de ces séries. Pour la sixième série d'obligations émises (série F), le capital et les intérêts sont payables semestriellement le 7 avril et le 7 octobre de chaque année jusqu'à l'échéance de cette série.

Pour la première obligation émise en vertu du « deuxième acte de fiducie supplémentaire » (4002957), le capital et les intérêts sont payables semestriellement le 7 avril et le 7 octobre de chaque année jusqu'à l'échéance de l'obligation. Pour les dix prochaines séries d'obligations émises (séries 4002958 à 4002967), l'intérêt court quotidiennement et est payable semestriellement le 7 avril et le 7 octobre de chaque année de la durée de la série d'obligations en question.

# Notes annexes

## Aux 31 décembre 2023 et 2022 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)

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

Acte de fiducie supplémentaire	Série	Taux d'intérêt	Date d'échéance	31 décembre 2023	31 décembre 2022
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	415,4	420,3
Deuxième	4002957	2,2580 %	7 octobre 2031	160,8	163,4
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				3 275,1	3 282,6
Moins : Frais d'émission de la dette				(12,1)	(12,8)
Moins : Partie courante				(7,8)	(7,5)
Dette à long terme				3 255,2	3 262,3

L'acte de fiducie-cadre renferme certaines clauses financières restrictives qui doivent être calculées annuellement. Au 31 décembre 2023, l'Administration se conformait à toutes 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 :

2024	7,8 \$
2025	8,0 \$
2026	8,3 \$
2027	8,6 \$
2028	8,8 \$
Par la suite	3 233,6 \$
	3 275,1 \$

## 7 FACILITÉS DE CRÉDIT

Aux 31 décembre 2023, l'Administration disposait d'une ligne de crédit d'exploitation renouvelable de 200,0 M\$ (350,0 M\$ en 2022) (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 2023 et 2022, aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité d'exploitation.

# Notes annexes

## Aux 31 décembre 2023 et 2022 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)

Les lettres de crédit en cours aux termes de la facilité d'exploitation au 31 décembre 2023 totalisent 44,9 M\$ (49,3 M\$ en 2022) et ont été émises pour des charges d'exploitation spécifiques, y compris une lettre de crédit de 39,3 M\$ (28,6 M\$ en 2022) qui était requise en vertu de l'acte de fiducie-cadre pour couvrir au moins 25 % des charges d'exploitation et d'entretien engagées au cours de l'exercice précédent ou d'une période de douze mois à compter de l'émission d'obligations.

Aux 31 décembre 2023 et 2022, 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. Au 31 décembre 2023, la lettre de crédit en cours en vertu de la facilité de lettre de crédit était de 67,5 M\$ (60,0 M\$ en 2022). Cela comprend une lettre de crédit de 58,5 M\$ (60,0 M\$ en 2022) 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 2024.

Aux 31 décembre 2023 et 2022, l'Administration avait deux obligations en circulation cédées en garanties aux prêteurs des facilités d'exploitation et de lettres de crédit contre 385,0 M\$ et 77,0 M\$, respectivement. Les obligations ne portent pas intérêt et peuvent être utilisées par les prêteurs si l'Administration est en défaut à l'égard de tout solde impayé de chacune des facilités, y compris les intérêts courus et les frais applicables.

Les clauses restrictives incluses dans les facilités d'exploitation et de lettres de crédit renvoient aux clauses restrictives de l'acte de fiducie-cadre. Au 31 décembre 2023, l'Administration se conformait à toutes les clauses restrictives.

## 8 AUTRES PASSIFS

Aux 31 décembre	2023	2022
<b>Courants</b>		
Dépôts de garantie	0,1 \$	0,1 \$
Régime incitatif à long terme	0,1	0,6
Passif au titre des incitatifs à la location	0,1	0,5
Loyers à payer au titre du bail avec le Canada (note 12)	1,9	—
Montant à payer – Ville de Calgary (note 17)	4,4	9,4
Contrat de location-acquisition (note 11)	1,2	0,6
<b>Partie courante des autres passifs à long terme</b>	<b>7,8 \$</b>	<b>11,2 \$</b>
<b>Non courants</b>		
Dépôts de garantie	3,5 \$	3,9 \$
Régime incitatif à long terme	0,2	0,4
Subventions gouvernementales pour immobilisations reçues (note 10)	12,3	7,0
Loyers à payer au titre du bail avec le Canada (note 12)	13,6	14,9
Montant à payer – Ville de Calgary (note 17)	5,2	8,9
Passif au titre des incitatifs à la location	1,5	1,4
Contrat de location-acquisition (note 11)	7,4	2,9
<b>Autres passifs à long terme</b>	<b>43,7 \$</b>	<b>39,4 \$</b>

# Notes annexes

## Aux 31 décembre 2023 et 2022 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)

### 9 FRAIS D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRES

Les produits tirés des frais d'amélioration aéroportuaires (« FAA ») sont perçus auprès des passagers par les transporteurs aériens en vertu d'un protocole d'entente conclue entre divers aéroports du Canada, les transporteurs aériens participants desservant ces aéroports et l'Association du transport aérien du Canada. Conformément au protocole d'entente, les FAA sont perçus par les transporteurs aériens signataires auprès des passagers pour le compte de l'Administration et remis à celle-ci, déduction faite des frais de gestion de 4 % (5 % en 2022). 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 2023, les FAA étaient de 35,00 \$ (35,00 \$ en 2022) pour chaque passager en partance de l'Aéroport international de Calgary (YYC).

### 10 AIDE GOUVERNEMENTALE

En mars 2022, l'Administration a obtenu une subvention dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (« PIEA ») du gouvernement du Canada. Au 31 décembre 2023, l'Administration a comptabilisé 12,3 M\$ (7,0 M\$ au 31 décembre 2022) au titre du financement admissible au poste « Autres passifs à long terme » de l'état de la situation financière. Ce montant sera amorti au poste « Autres produits » sur la durée de vie utile de l'actif concerné, lorsque celui-ci sera complété et mis en service.

### 11 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	2023	2022
Coût		
Solde d'ouverture	4,5 \$	4,5 \$
Entrées	5,7	—
Solde à la clôture de l'exercice	10,2 \$	4,5 \$
Amortissement cumulé		
Solde à l'ouverture	0,9 \$	0,4 \$
Amortissement	0,9	0,5
Solde à la clôture de l'exercice	1,8	0,9
Valeur comptable nette à la clôture de la période <sup>a)</sup>	8,4 \$	3,6 \$

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

Aux 31 décembre	2023	2022
Durée résiduelle moyenne pondérée des contrats (en années)	5,82	5,29
Taux d'actualisation moyen pondéré (en %) <sup>a)</sup>	5,62	2,96

a) Certains contrats de location comportent des taux d'intérêt fixes tandis que d'autres comportent des taux variables.

# Notes annexes

## Aux 31 décembre 2023 et 2022 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)

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	2023	2022
Solde d'ouverture	3,5 \$	4,0 \$
Entrées	5,7	—
Charges d'intérêts	0,3	0,1
Paiements locatifs	(0,9)	(0,6)
Solde à la clôture de l'exercice	8,6 \$	3,5 \$
Moins : Partie courante <sup>a)</sup>	1,2	0,6
Contrat de location-acquisition à long terme à la clôture de l'exercice <sup>b)</sup>	7,4 \$	2,9 \$

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 2023, 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	
2024	1,6 \$
2025	1,6 \$
2026	1,6 \$
2027	1,5 \$
2028	2,2 \$
Par la suite	1,7 \$
Total des paiements de loyer	10,2 \$
Moins : intérêts théoriques	1,6 \$
<b>Total</b>	<b>8,6 \$</b>

## 12 BAIL AVEC LE CANADA

Aux termes du bail avec le Canada, l'Administration contracte une obligation locative annuelle envers Transports Canada établie selon un pourcentage variable du montant brut des produits des activités ordinaires, le pourcentage maximal étant de 12 %. Les versements mensuels sur le bail avec le Canada sont estimés en fonction du calcul de l'année précédente. Le taux annualisé effectif pour 2023 s'est établi à 10,33 % (10,06 % en 2022).

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 1<sup>er</sup> janvier 2024 et à rembourser sur 10 ans. Aucun intérêt n'est engagé sur le solde impayé. La juste valeur du passif découlant du paiement différé est de 15,5 M\$ (14,9 M\$ en 2022).

L'Administration a comptabilisé une charge de 50,6 M\$ au titre de l'obligation locative annuelle pour l'exercice clos le 31 décembre 2023. L'Administration est tenue d'effectuer des paiements mensuels tout au long de l'année, et le solde de tout 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 8,8 M\$ de l'exercice considéré doit être payé au premier trimestre de 2024 et est comptabilisé au poste « Dettes d'exploitation et charges à payer » de l'état de la situation financière.

# Notes annexes

## Aux 31 décembre 2023 et 2022 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)

---

### 13 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

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

#### Régime CD

La majorité des employés participent au régime CD. Depuis le 1<sup>er</sup> août 2013, les nouveaux employés syndiqués et, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, les nouveaux employés non syndiqués de l'Administration participent automatiquement au régime CD. De plus, certains participants au régime PD participent également au régime CD. Pour les hauts dirigeants, les cotisations qui excèdent les limites maximales prévues par la *Loi de l'impôt sur le revenu* s'accumulent théoriquement et sont payées à même les revenus généraux de l'Administration lorsque le cadre met fin à son emploi. Le coût des prestations de retraite comptabilisée pour le régime CD était de 1,7 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 (1,5 M\$ en 2022).

#### Régime PD

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

#### Régime de retraite non enregistré

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

#### Évaluation actuarielle

L'Administration mesure ses obligations au titre des prestations déterminées à l'aide d'une évaluation actuarielle pour le régime PD et d'une évaluation comptable pour le régime non enregistré. Les évaluations actuarielles les plus récentes des régimes ont été effectuées en date du 1<sup>er</sup> janvier 2023 et les prochaines évaluations actuarielles prévues seront effectuées en date du 1<sup>er</sup> janvier 2024. 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.

#### Gouvernance

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.

## Notes annexes

### Aux 31 décembre 2023 et 2022 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)

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	2023	2022
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	0,5 \$	0,5 \$
Profit (perte) au titre de la réévaluation actuarielle pour les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi		
Produits financiers (pertes financières)	0,1	(0,3)
Coûts de réévaluation		
Écart entre le rendement prévu et le rendement réel des actifs	(7,4)	22,1
Perte actuarielle	2,4	0,5
Coût (gain) des prestations définies	(4,4)	22,8
Coût des prestations lié au compte notionnel	0,2	0,1
Cotisations versées par l'employeur au volet à cotisations définies	2,0	1,4
<b>Total du coût (gain) net des prestations</b>	<b>(2,2) \$</b>	<b>24,3 \$</b>

Selon l'évaluation actuarielle datée du 1<sup>er</sup> janvier 2023 et les hypothèses clés mises à jour au 31 décembre 2023, les variations des actifs et des obligations au titre des régimes de retraite de l'Administration sont les suivantes :

Aux	31 décembre 2023			31 décembre 2022		
	Régime PD	Régime non enregistré	Total	Régime PD	Régime non enregistré	Total
<b>Valeur de marché des actifs du régime</b>						
Solde d'ouverture	100,3 \$	— \$	100,3 \$	122,2 \$	— \$	122,2 \$
Produits d'intérêts	3,9	—	3,9	3,3	—	3,3
Cotisations de l'employeur	0,8	1,2	2,0	0,6	0,8	1,4
Cotisations salariales	0,3	—	0,3	1,3	—	1,3
Versement des prestations	(4,7)	(1,2)	(5,9)	(5,0)	(0,8)	(5,8)
Rendement réel des actifs du régime	7,4	—	7,4	(22,1)	—	(22,1)
Solde à la clôture de l'exercice	108,0 \$	— \$	108,0 \$	100,3 \$	— \$	100,3 \$
<b>Obligations au titre des prestations de retraite constituées</b>						
Solde d'ouverture	88,6 \$	13,2 \$	101,8 \$	85,5 \$	16,6 \$	102,1 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	0,5	0,2	0,7	0,6	0,1	0,7
Frais d'intérêts	3,4	0,6	4,0	2,5	0,5	3,0
Cotisations salariales	0,3	—	0,3	1,3	—	1,3
Versement des prestations	(4,7)	(1,2)	(5,9)	(5,0)	(0,8)	(5,8)
Perte actuarielle	0,9	1,5	2,4	3,7	(3,2)	0,5
Solde à la clôture de l'exercice	89,0 \$	14,3 \$	103,3 \$	88,6 \$	13,2 \$	101,8 \$
Situation de capitalisation	19,0 \$	(14,3) \$	4,7 \$	11,7 \$	(13,2) \$	(1,5) \$

Les coûts de réévaluation pour 2023 se sont traduits par un produit de 5,0 M\$ (charge de 22,6 M\$ en 2022). En 2023, une tranche de 0,7 M\$ du total du coût des prestations (0,7 M\$ en 2022) a été comptabilisée à titre de charges au poste « Salaires et avantages du personnel » de l'état du résultat net et du déficit net.

# Notes annexes

## Aux 31 décembre 2023 et 2022 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)

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

	2023	2022
Titres à revenu fixe	67 %	52 %
Actions canadiennes	5 %	9 %
Actions étrangères	19 %	39 %
Biens immobiliers	9 %	— %

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

	31 décembre 2023		31 décembre 2022	
	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	4,82 %	4,60 %	4,58 %	5,10 %
b) Coût net des prestations	4,64 %	5,10 %	3,38 %	2,90 %
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 2023 pour financer le déficit de solvabilité tel qu'il a été déterminé par l'évaluation actuarielle du 1<sup>er</sup> janvier 2022 était de 0,3 M\$ (0,9 M\$ en 2022) et était financé par des apports en trésorerie. En 2022, il a été financé par une lettre de crédit.

## 14 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 2023, la juste valeur de la dette à long terme de l'Administration et des loyers à payer au titre du bail avec le Canada est de 2 980,3 M\$ (2 799,5 M\$ en 2022).

### 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.

# Notes annexes

## Aux 31 décembre 2023 et 2022 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)

### 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, de 15 à 30 jours après la fin de chaque mois. La majeure partie des frais aéronautiques exigibles sont facturés toutes les semaines et réglés dans les de 15 à 30 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 concessions 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 :

	Total	Cumul des créances	Moins de 30 jours	De 31 à 60 jours	De 61 à 90 jours	Plus de 90 jours
<b>Au 31 décembre 2023</b>						
Créances clients	35,8 \$	17,0 \$	12,7 \$	3,9 \$	0,7 \$	1,5 \$
Provision pour perte de crédit	(1,2)	—	—	—	—	—
	<b>34,6 \$</b>	<b>17,0 \$</b>	<b>12,7 \$</b>	<b>3,9 \$</b>	<b>0,7 \$</b>	<b>1,5 \$</b>
<b>Au 31 décembre 2022</b>						
Créances clients	36,6 \$	22,2 \$	9,9 \$	1,6 \$	1,0 \$	1,9 \$
Provision pour perte de crédit	(1,2)	—	—	—	—	—
	<b>35,4 \$</b>	<b>22,2 \$</b>	<b>9,9 \$</b>	<b>1,6 \$</b>	<b>1,0 \$</b>	<b>1,9 \$</b>

	31 décembre 2023	31 décembre 2022
<b>Provision pour créances douteuses</b>		
Solde à l'ouverture de l'exercice	1,2 \$	1,7 \$
Nouvelle provision	0,2	—
Recouvrement de la provision	—	(0,5)
Provision pour créances irrécouvrables	(0,2)	—
Solde à la clôture de l'exercice	<b>1,2 \$</b>	<b>1,2 \$</b>

### 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.

# Notes annexes

## Aux 31 décembre 2023 et 2022 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)

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, l'Administration a comptabilisé une perte nette de 21,8 M\$. Au 31 décembre 2023, l'Administration avait un fonds de roulement de 160,4 M\$ et disposait de 353,8 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 2023	Valeur comptable	Total	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et par la suite
<b>Dettes et charges à payer</b>	53,8 \$	53,8 \$	53,8 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	— \$
Partie courante de la dette								
à long terme	7,8	7,8	7,8	—	—	—	—	—
Dette à long terme	3 267,3	5 213,8	112,3	120,1	120,1	120,1	120,1	4 621,1
Intérêts à payer sur la dette								
à long terme	26,4	26,4	26,4	—	—	—	—	—
Montant à payer – Ville de Calgary <sup>a)</sup>	9,6	9,9	4,4	5,5	—	—	—	—
Loyers à payer au titre du bail avec le Canada <sup>a)</sup>	15,5	18,8	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	9,3
	3 380,4 \$	5 330,5 \$	206,6 \$	127,5 \$	122,0 \$	122,0 \$	122,0 \$	4 630,4 \$

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

Au 31 décembre 2022	Valeur comptable	Total	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et par la suite
<b>Dettes et charges à payer</b>	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 <sup>a)</sup>	18,3	19,3	9,4	4,4	5,5	—	—	—
Loyers à payer au titre du bail avec le Canada <sup>a)</sup>	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.

### 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.

### 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.

# Notes annexes

## Aux 31 décembre 2023 et 2022 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)

### 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 : le déclin démographique; les taux de chômage; la conjoncture économique; les mesures réglementaires et les modifications apportées aux lois; l'instabilité du secteur du transport aérien; la capacité et la volonté des compagnies aériennes de fournir le service aérien; l'augmentation du coût des tarifs aériens; les conflits de travail; la disponibilité et le coût du carburant d'aviation; les frais d'assurance; la réglementation environnementale; l'exploitation du système de contrôle du trafic aérien; l'utilisation des télécommunications et des services de transport terrestre comme solution de rechange au transport aérien; les épidémies et les recommandations des organismes de santé à l'intention des voyageurs; la guerre et les attentats terroristes; la menace perçue d'attentats terroristes; ainsi que les mesures de sécurité additionnelles mises en œuvre pour prévenir de tels attentats.

### 15 TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

En tant que société sans capital-actions, l'Administration a des membres plutôt que des actionnaires. Les membres de l'Administration constituent le conseil d'administration. L'Administration est régie par un conseil d'administration composé d'au plus 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 incombent 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.

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

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

<b>Exercices clos les 31 décembre</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Produits autres qu'aéronautiques		
Location de terrains	<b>0,4 \$</b>	1,7 \$
Charges		
Biens et services	<b>0,7 \$</b>	— \$

# Notes annexes

## Aux 31 décembre 2023 et 2022 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)

### 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	155 000	\$	Par année
Président de comité	10 000	\$	Par année
Administrateur (à l'exclusion du président)	37 500	\$	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 2023 pour chaque administrateur :

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

	Rémunération	Dépenses	Total
Andrea Robertson (présidente)	93 796	\$ 621	\$ 94 417
Donald Cormack (président du comité de vérification et des finances)	56 750	—	56 750
Phillip J. Scheibel (président du comité des activités commerciales et immobilières)	57 861	—	57 861
Jina Abells Morissette (présidente du comité de la gouvernance et de la rémunération)	56 500	—	56 500
David C. Blom (président du comité de la sécurité et de la résilience opérationnelle)	51 708	—	51 708
Randolph Charron	44 000	—	44 000
Dino Deluca*	14 896	—	14 896
Andrea Goertz	45 375	—	45 375
Matthew Heffernan**	101 292	528	101 820
Heather Kennedy**	32 806	—	32 806
James Midwinter**	22 806	—	22 806
Manjit K. Minhas	44 875	—	44 875
Lara Murphy*	14 896	—	14 896
Lisa Oldridge	55 375	—	55 375
Craig Richmond	65 167	2 786	67 953
Sheldon Schroeder	52 000	—	52 000
Tracey Zehl	45 875	—	45 875

\* Nouvelles nominations en octobre 2023

\*\* Mandat terminé en août 2023

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, la rémunération totale du conseil de 0,9 M\$ (0,8 M\$ en 2022) a été comptabilisée à titre de charges au poste « Salaires et avantages du personnel » de l'état du résultat net et du déficit net. Les dépenses engagées par les administrateurs en 2023 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 2023 allait de 0,3 M\$ à 0,6 M\$ (de 0,3 M\$ à 0,5 M\$ en 2022). La rémunération totale versée aux dirigeants en 2023 s'est élevée à 4,8 M\$ (2,4 M\$ en 2022) 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 2023 se sont élevées à 0,5 M\$ (0,1 M\$ en 2022) et ont été comptabilisées à titre de charges au poste « Biens et services » de l'état du résultat net et du déficit net.

# Notes annexes

## Aux 31 décembre 2023 et 2022 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)

### 16 CHARGES D'INTÉRÊTS ET COÛTS DE FINANCEMENT

	2023	2022
Intérêts sur la dette à long terme	111,5 \$	112,2 \$
Dotation à l'amortissement des coûts de financement différés	0,7	0,8
Commission d'attente	1,3	1,1
Ajustement de la juste valeur des charges à payer à long terme	0,6	(1,2)
Autres charges d'intérêts	0,6	0,5
Charges d'intérêts et coûts de financement	114,7 \$	113,4 \$

### 17 ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

En juin 2011, l'Administration a conclu une entente de sous-location et de licence de tunnel (l'« entente sur le tunnel ») avec la Ville de Calgary (la « Ville »). L'entente sur le tunnel, qui arrive à échéance le 29 juin 2072, exigeait que la Ville prolonge la voie Airport Trail vers l'est, à travers les terrains de l'aéroport et, notamment, construise, exploite et entretienne un tunnel associé sous la piste 17L-35R, ce qui a été réalisé le 1<sup>er</sup> 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 terminée et que les terrains de tiers de la deuxième phase ont déjà été acquis, l'Administration a comptabilisé un passif de 9,6 M\$ en lien avec ces obligations au 31 décembre 2023 (14,8 M\$ en 2022). 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 2023, l'Administration avait des engagements d'environ 44,9 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.

### 18 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 aux 31 décembre 2023 et 2022 est considérée comme ayant été générée par des activités aéroportuaires et n'est donc pas assujettie à l'impôt sur le résultat.

### 19 SOMMES À REMETTRE À L'ÉTAT

Les dettes d'exploitation et charges à payer à l'état de la situation financière comprennent des sommes à remettre à l'État de 0,5 M\$ (0,6 M\$ en 2022). Ce solde comprend les montants à payer au titre de la TPS.

# Notes annexes

## Aux 31 décembre 2023 et 2022 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)*

---

### 20 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

Les événements postérieurs à la date de clôture ont été examinés jusqu'au 6 mars 2024, 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.