

ADMINISTRATION AÉROPORTUAIRE DE CALGARY

RAPPORT DE GESTION

Du trimestre clos le 31 mars 2023

RAPPORT DE GESTION

DU TRIMESTRE CLOS LE 31 MARS 2023

Daté du 16 mai 2023

INFORMATION PROSPECTIVE

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

Le présent rapport de gestion traite des résultats financiers et des résultats d'exploitation de l'Administration aéroportuaire de Calgary (l'« AAC » ou l'« Administration ») pour le trimestre clos le 31 mars 2023 et doit être lu en parallèle avec les états financiers intermédiaires non audités et les notes annexes de l'AAC pour le trimestre clos le 31 mars 2023. Des renseignements supplémentaires, y compris le dernier rapport de gestion annuel de l'Administration (le « rapport de gestion de 2022 ») et les états financiers audités pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, sont accessibles à l'adresse www.yyc.com. L'information contenue dans le rapport de gestion de 2022 n'est pas analysée dans le présent rapport de gestion lorsqu'elle demeure essentiellement inchangée. Comme l'Administration est une entité sans capital-actions et sans but lucratif, le rapport de gestion est préparé sur une base volontaire et, bien que similaire au *Règlement 51-102 sur les obligations d'information continue*, il ne doit pas être interprété comme ayant été préparé conformément à celui-ci. Les états financiers ont été préparés conformément aux Normes comptables canadiennes pour les entreprises à capital fermé (« NCECF ») de la Partie II du *Manuel de CPA Canada – Comptabilité*. Tous les montants figurant dans le rapport de gestion sont en dollars canadiens, sauf indication contraire.

RAPPORT DE GESTION

PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

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

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

FAITS SAILLANTS

La reprise de l'industrie du voyage et de l'aviation à la suite de la pandémie de COVID-19 s'est accélérée au deuxième trimestre de 2022, le trafic passagers de YYC s'étant stabilisé à environ 90 % des niveaux d'avant la pandémie au deuxième semestre de 2022. Cette amélioration du trafic passagers s'est poursuivie en 2023, comme en témoignent les résultats financiers et les résultats d'exploitation présentés pour le premier trimestre de 2023.

Pour le premier trimestre de 2023 :

- Le nombre de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 65,3 % par rapport au premier trimestre de 2022, pour s'établir à 3,8 millions, faisant de YYC le quatrième aéroport le plus fréquenté au Canada.
- Les embarquements locaux ont atteint 1,2 million, soit une augmentation de 76,2 % par rapport au premier trimestre de 2022, entraînant une hausse de 80,0 % des produits tirés des FAA par rapport à la période correspondante de 2022, qui ont été portés à 43,2 M\$.
- YYC a enregistré une hausse de 23,1 % des atterrissages par rapport au premier trimestre de 2022, qui s'explique principalement par une augmentation de 32,5 % des atterrissages d'aéronefs de passagers. YYC a également enregistré une hausse de 40,3 % des sièges passagers atterrissés par rapport au premier trimestre de 2022.
- La hausse susmentionnée du trafic passagers et du trafic aérien s'est traduite par une augmentation de 41,2 % du total des produits des activités ordinaires, qui se sont établis à 102,8 M\$ au premier trimestre de 2023.
- L'Administration a généré un BAIIA de 37,6 M\$ au premier trimestre de 2023, ce qui représente une augmentation de 15,3 M\$, ou 68,6 %, par rapport au BAIIA de 22,3 M\$ du premier trimestre de 2022.

RAPPORT DE GESTION

FAITS NOUVEAUX

Le 15 mai 2023, les pilotes de Westjet ont donné un préavis de grève de 72 heures. En réponse à ce préavis, Westjet a donné un préavis de lock-out. Un arrêt de travail pourrait survenir dès le 19 mai 2023 à 3 h (HNR).

Bien que ce conflit de travail puisse avoir une incidence sur les activités futures de YYC, l'incidence financière, le cas échéant, sur l'Administration est inconnue à ce stade.

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES ET DONNÉES CLÉS SUR L'EXPLOITATION

DONNÉES FINANCIÈRES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2023	2022	2023/2022
			Variation en \$
Total des produits des activités ordinaires	102,8	72,8	30,0
Charges d'exploitation directes	52,9	42,0	(10,9)
Bail avec le Canada	10,4	7,1	(3,3)
Frais de manutention liés aux frais d'améliorations aéroportuaires	1,9	1,4	(0,5)
BAIIA	37,6	22,3	15,3
Perte nette	(20,3)	(40,2)	19,9
<i>Se reporter à la rubrique « Performance financière » pour de plus amples détails.</i>			
Flux de trésorerie disponibles (en millions de dollars)	9,1	(6,2)	15,3
<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 mars		
	2023	2022	2023/2022
			% de variation
Passagers embarqués et débarqués (en milliers)	3 808,7	2 303,7	65,3
Embarquements locaux (en milliers)	1 222,9	693,9	76,2
Embarquements de correspondance (en %)	35,9	39,7	-3,8 pts
Atterrissages d'avions (en milliers)	21,3	17,3	23,1
PMD total (en millions de kilogrammes)	1 356,9	1 047,1	29,6
Sièges passagers atterris (en milliers)	2 245,8	1 600,5	40,3
Coefficient d'occupation (en %)	85,0	72,0	13,0 pts
Produits autres qu'aéronautiques par embarquement	19,70 \$	21,71 \$	(9,3)
Produits aéronautiques par siège passager atterri	9,80 \$	14,87 \$	(34,1)
Charges d'exploitation directes par passager embarqué et débarqué	13,89 \$	18,23 \$	23,8
Marge du BAIIA (en %)	36,6	30,6	6,0 pts
Flux de trésorerie disponibles par passager embarqué et débarqué	2,39 \$	(2,69) \$	s. o.
<i>Se reporter à la rubrique « Activités d'exploitation » pour de plus amples détails.</i>			

La volatilité du trafic passagers causée par la pandémie de COVID-19 en 2022 et la reprise actuelle de l'industrie auront une incidence sur la comparabilité des indicateurs 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 vers et depuis des destinations entre le Canada et les États-Unis d'Amérique) et international (passagers voyageant vers et depuis des destinations à l'extérieur du Canada, sauf les États-Unis).

Avant la pandémie de COVID-19, YYC était principalement un aéroport de transport intérieur, servant de plaque tournante pour les passagers qui effectuaient des correspondances vers des aéroports d'où partaient des vols internationaux et davantage axés sur le voyage, comme Toronto et Vancouver. La priorité aux voyages intérieurs accordée par YYC a contribué à protéger l'aéroport des restrictions de déplacement à l'international qui ont été mises en place par les gouvernements canadien et étrangers pendant la pandémie. Ainsi, YYC est passé du quatrième aéroport le plus fréquenté au Canada pour le trafic d'embarquement et de débarquement en 2019 au deuxième aéroport le plus fréquenté au pays à certains moments pendant la pandémie, et était le troisième aéroport le plus fréquenté pendant la majeure partie de 2020 et de 2021. De plus, le fait d'être la plateforme de correspondance aéroportuaire mondiale pour les activités de WestJet a contribué à maintenir le trafic intérieur et à accroître les correspondances, WestJet ayant consolidé son réseau de vols pour refléter la baisse de la demande dans les petits marchés. Alors que les restrictions de voyage ont été assouplies vers la fin du premier trimestre de 2022, la demande de voyages transfrontaliers et internationaux et l'activité connexe ont augmenté rapidement à YYC et dans la plupart des aéroports canadiens. Ainsi, YYC est redevenu le quatrième aéroport le plus achalandé au Canada, puisque Vancouver et Montréal sont plus axés sur les voyages transfrontaliers et internationaux.

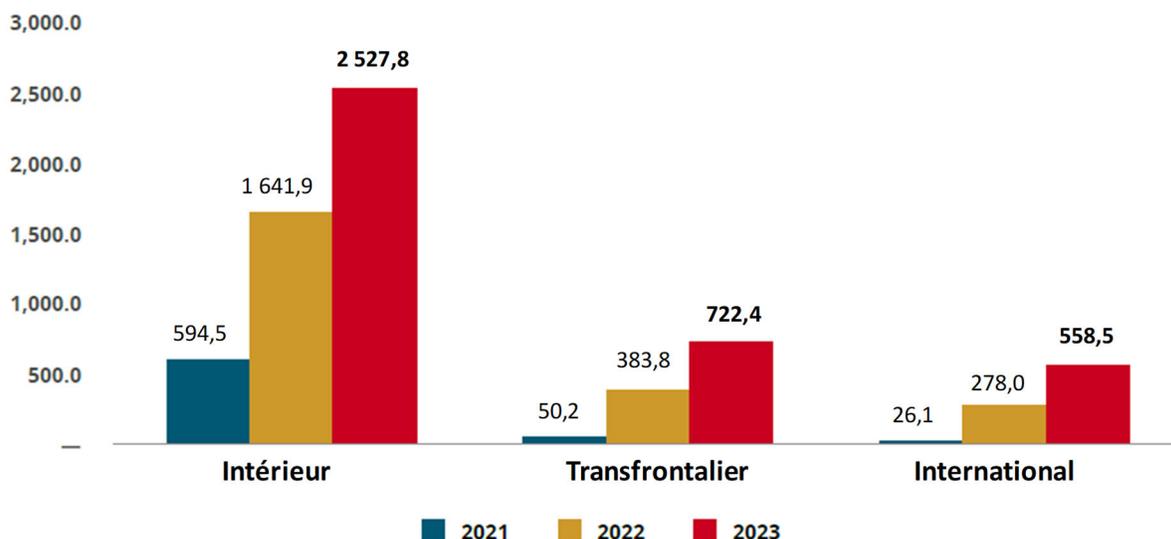
Le trafic de passagers embarqués et débarqués total à YYC s'est établi à 3,8 millions de passagers au premier trimestre de 2023, en hausse de 1,5 million de passagers, ou 65,3 %, par rapport aux 2,3 millions de passagers enregistrés pour la période correspondante de 2022. Au cours du premier trimestre de 2023, les améliorations en pourcentage les plus importantes ont été enregistrées dans le secteur international, suivi par le secteur transfrontalier, puis par le secteur intérieur, qui ont enregistré des hausses du trafic passagers respectives de 100,9 %, de 88,2 % et de 54,0 % par rapport à la période correspondante de 2022. La hausse importante enregistrée dans les secteurs transfrontalier et international est principalement attribuable à la croissance du trafic aérien ainsi qu'à l'augmentation de la demande pour ces sièges, comme le reflète la hausse du coefficient d'occupation.

RAPPORT DE GESTION

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

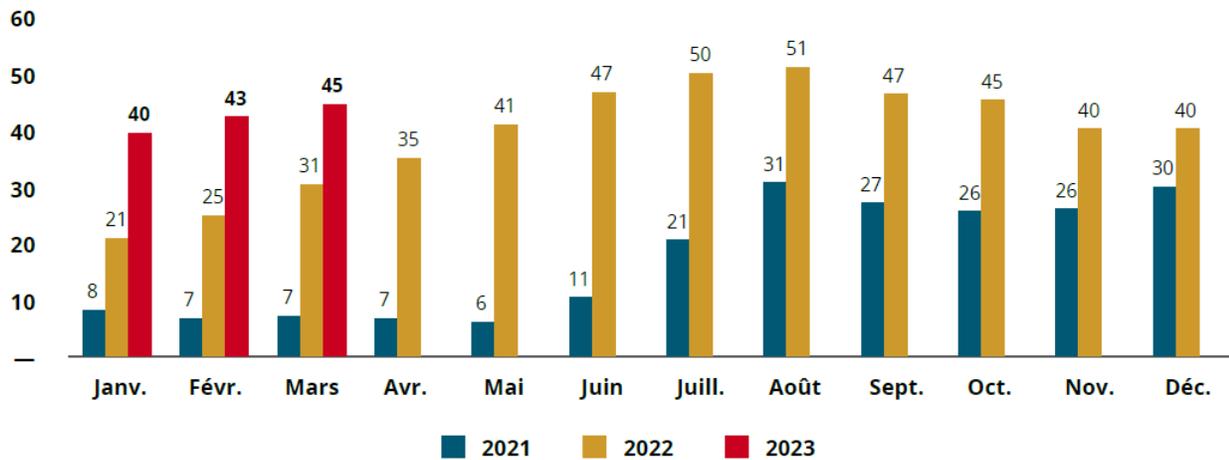
TRAFIC PASSAGERS (en milliers)	Trimestres clos les 31 mars		
	2023	2022	2023/2022
			% de variation
Intérieur	2 527,8	1 641,9	54,0
Transfrontalier	722,4	383,8	88,2
International	558,5	278,0	100,9
Total de passagers embarqués et débarqués	3 808,7	2 303,7	65,3
Embarquements locaux	1 222,9	693,9	76,2
Embarquements de correspondance	685,3	457,7	49,7
Total de passagers embarqués	1 908,2	1 151,6	65,7
Embarquements locaux (en %)	64,1	60,3	3,8 pts
Embarquements de correspondance (en %)	35,9	39,7	-3,8 pts
Total de passagers embarqués (en %)	100,0	100,0	

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



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

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



Les volumes quotidiens de passagers à YYC ont augmenté de 65,2 % au premier trimestre de 2023, passant à un volume moyen de 42 300 passagers par jour, comparativement à un volume moyen de 25 600 passagers par jour pour la période correspondante de 2022. Le trafic passagers au premier trimestre de 2023 a été touché par les restrictions de voyage à l'échelle internationale toujours en vigueur en raison de la propagation du variant Omicron, apparu à la fin de 2021. Ces restrictions ont cependant été levées avant la fin du premier trimestre de 2022.

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 premier trimestre de 2023, la répartition en pourcentage entre les embarquements locaux et les embarquements de correspondance était respectivement de 64,1 % et de 35,9 % par rapport à 60,3 % et à 39,7 % pour la période correspondante de 2022, YYC ayant connu un trafic de correspondance supplémentaire en tant qu'aéroport pivot pendant la pandémie. Le trafic passagers à l'embarquement local a augmenté en pourcentage de l'activité globale à YYC, les autres aéroports récupérant graduellement leur part des vols de correspondance et de nouvelles compagnies aériennes s'étant installées à YYC, notamment Lynx, Porter et Canadian North.

Trafic aérien

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

RAPPORT DE GESTION

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 clos les 31 mars 2023 et 2022 :

TRAFIC AÉRIEN	Trimestres clos les 31 mars		
	2023	2022	2023/2022
			2
			% de variation
<i>(en milliers)</i>			
Atterrissages d'avions	21,3	17,3	23,1
Atterrissages d'avions de passagers	16,3	12,3	32,5
Sièges passagers atterriss	2 245,8	1 600,5	40,3
<i>(en millions)</i>			
PMD total (en kg)	1 356,9	1 047,1	29,6
PMD passager (en kg)	1 149,1	809,8	41,9
Nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers	137,8	129,9	6,1
Coefficient d'occupation (en %)	85,0 %	72,0 %	13,0 pts

Pour le premier trimestre de 2023, les atterrissages d'avions de passagers ont augmenté de 32,5 % par rapport à la période correspondante de 2022, en raison de l'assouplissement des restrictions imposées sur les voyages aériens liées à la pandémie de COVID-19, ce qui a fait augmenter la demande de transport de passagers au fur et à mesure de la reprise de l'industrie. Le nombre total d'atterrissages d'avions, qui comprend les mouvements d'avions de passagers et d'avions autres que des avions de passagers, a augmenté de 23,1 % au premier trimestre de 2023 par rapport à la période correspondante de 2022. Avec l'arrivée de Lynx en avril 2022 et de Porter et de Canadian North en 2023, 15 compagnies aériennes exerçaient leurs activités à YYC au premier trimestre de 2023, comparativement à 12 en 2022.

Au cours du premier trimestre de 2023, le PMD s'est établi à 1 356,9 millions de kilogrammes, en hausse de 29,6 % par rapport à la période correspondante de 2022. Cette variation s'explique principalement par l'augmentation de 41,9 % du PMD passagers attribuable à l'accroissement du nombre d'atterrissages et par l'utilisation de plus gros appareils à mesure que l'industrie se remet de la pandémie de COVID-19.

Le nombre de sièges passagers atterriss a augmenté de 0,6 million, ou 40,3 %, au premier trimestre de 2023 pour s'établir à 2,2 millions de sièges, comparativement à 1,6 million de sièges pour la période correspondante de 2022. Le nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers s'élevait à 137,8 au premier trimestre de 2023, ce qui représente une augmentation de 7,9 sièges, ou 6,1 %, comparativement à 129,9 sièges par mouvement d'avions de passagers pour la période correspondante de 2022 en raison de l'utilisation de plus gros appareils. Le coefficient d'occupation affiche une hausse de 13,0 points de pourcentage, passant de 72,0 % au premier trimestre de 2022 à 85,0 % au premier trimestre de 2023 et surpassant également le coefficient d'occupation d'avant la pandémie de 81,2 % au premier trimestre de 2019.

RAPPORT DE GESTION

Au premier trimestre de 2023, les atterrissages de fret ont diminué de 18,0 % pour atteindre 1 173, contre 1 431 pour la période correspondante de 2022, tandis que le PMD de fret a diminué de 24,1 % au cours de la même période. Comme la plupart des municipalités ont réduit, voire éliminé complètement, les restrictions liées à la COVID-19, il y a eu une réduction du besoin d'expédition de fret pour l'équipement de protection individuelle et une réduction du magasinage en ligne à la faveur des achats en personne. En outre, à mesure que les mouvements d'avions de passagers augmentent, davantage de fret ventral est transporté sur des vols commerciaux de passagers, plutôt qu'à l'aide d'avions-cargos. À l'instar du trafic passagers, l'activité de fret revient aux niveaux d'avant la pandémie.

PERFORMANCE FINANCIÈRE

Résultats d'exploitation nets

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

RÉSULTATS D'EXPLOITATION NETS (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2023	2022	2023/2022
			Variation en \$
Perte nette	(20,3)	(40,2)	19,9
Profit au titre des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	4,7	—	4,7
Perte d'exploitation	(25,0)	(40,2)	15,2
Plus : Charges d'intérêts et coûts de financement	28,5	28,5	—
Dotations aux amortissements	34,1	34,0	0,1
BAIIA	37,6	22,3	15,3
Marge du BAIIA (en %)	36,6 %	30,6 %	6,0 pts

Au cours du premier trimestre de 2023, l'Administration a subi une perte d'exploitation de 25 M\$, contre une perte d'exploitation de 40,2 M\$ pour la période correspondante de 2022. La diminution de la perte en 2023 s'explique principalement par la hausse des produits des activités ordinaires découlant de l'amélioration du trafic passagers et du trafic aérien en 2023. Ces éléments ont été en partie contrebalancés par la hausse des charges découlant de l'accroissement des coûts d'exploitation pour répondre à l'augmentation du trafic passagers, par la hausse des loyers au titre du bail du Canada du fait de l'augmentation des produits tirés des aéroports et par la hausse des salaires et avantages du personnel en raison de l'accroissement de l'effectif nécessaire pour répondre aux exigences opérationnelles découlant de l'augmentation du trafic passagers et du trafic aérien.

Pour le premier trimestre de 2023, le BAIIA était de 37,6 M\$, en hausse de 15,3 M\$ par rapport à la période correspondante de 2022. La marge du BAIIA était de 36,6 % en 2023, soit une hausse de 6,0 points de pourcentage par rapport à la période correspondante de 2022. L'augmentation du BAIIA et de la marge du BAIIA est attribuable à l'accroissement des produits des activités ordinaires découlant de l'augmentation de l'activité des vols et du trafic passagers enregistrée à mesure que se poursuit la reprise suivant la pandémie de COVID-19.

RAPPORT DE GESTION

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 de l'Administration pour les trimestres clos les 31 mars 2023 et 2022 :

PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES <i>(en millions de dollars)</i>	Trimestres clos les 31 mars		
	2023	2022	2023/2022
			Variation en \$
Frais d'améliorations aéroportuaires	43,2	24,0	19,2
Concessions	15,7	8,4	7,3
Parc de stationnement	11,2	6,0	5,2
Location de terrains	5,8	5,8	—
Location d'aéroports	2,4	2,3	0,1
Produits d'intérêts	2,0	0,2	1,8
Autres produits des activités ordinaires	0,5	2,3	(1,8)
Produits autres qu'aéronautiques	37,6	25,0	12,6
Frais généraux liés aux aéroports	10,0	10,8	(0,8)
Droits d'atterrissage	8,2	8,7	(0,5)
Autres frais aéronautiques	3,8	4,3	(0,5)
Produits aéronautiques	22,0	23,8	(1,8)
Total des produits des activités ordinaires	102,8	72,8	30,0
			% de variation
Produits autres qu'aéronautiques par embarquement	19,70 \$	21,71 \$	(9,3)
Produits aéronautiques par siège passager atterri	9,80 \$	14,87 \$	(34,1)

Pour le premier trimestre de 2023, les produits tirés des FAA se sont établis à 43,2 M\$, en hausse de 19,2 M\$, ou 80,0 %, par rapport à la période correspondante de 2022, principalement en raison de l'augmentation du trafic passagers des embarquements locaux.

RAPPORT DE GESTION

Au premier trimestre de 2023, les produits autres qu'aéronautiques se sont établis à 37,6 M\$, en hausse de 12,6 M\$, ou 50,4 %, par rapport à la période correspondante de 2022, essentiellement en raison de l'augmentation du trafic passagers, lequel génère la plupart des produits autres qu'aéronautiques.

Les produits tirés des concessions comprennent les produits tirés des loyers générés par les concessionnaires et les hôtels dans les aéroports, les fournisseurs de services de transport terrestre et les fournisseurs de voitures de location, et de la publicité. Le principal moteur de ces sources de produits des activités ordinaires est le trafic passagers. Ainsi, le trafic passagers montrant des signes d'une amélioration importante, les effets positifs sont visibles dans les produits tirés des concessions. Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, les produits tirés des concessions se sont élevés à 15,7 M\$, soit une augmentation de 7,3 M\$, ou 86,9 % par rapport à la période correspondante de 2022. Au premier trimestre de 2023, 15 magasins d'aliments et de boissons et commerces de détail et de services supplémentaires étaient en activité par rapport au premier trimestre de 2022. De plus, un hôtel situé dans l'aéroport a réouvert ses portes en décembre 2022, après avoir été fermé pendant la pandémie pour des rénovations.

Au premier trimestre de 2023, les produits tirés du parc de stationnement se sont établis à 11,2 M\$, ce qui représente une augmentation de 5,2 M\$, ou 86,7 %, par rapport à la période correspondante de 2022, attribuable principalement au stationnement public en raison de l'augmentation de 76,2 % des embarquements locaux au cours de l'exercice et de la réponse positive au système de réservation de stationnement en ligne de YYC, qui a généré des produits des activités ordinaires supplémentaires de 1,0 M\$ comparativement à la période correspondante de 2022.

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. Les produits tirés de la location de terrains au premier trimestre de 2023 se sont chiffrés à 5,8 M\$, ce qui est stable par rapport à la période correspondante de 2022, la plupart des augmentations de loyer de l'exercice précédent ayant été contrebalancées par l'attrition des locataires.

Les produits tirés de la location d'aéroports proviennent de la location d'espaces physiques à l'intérieur des aéroports à des entreprises qui veulent exercer leurs activités dans une aéroport. Ces contrats de location sont habituellement assortis d'un loyer par pied carré et couvrent des éléments comme les comptoirs de service à la clientèle et les locaux pour bureaux. Par conséquent, le trafic passagers n'a pas d'incidence directe sur cette source de produits. Pour le premier trimestre de 2023, les produits tirés de la location d'aéroports se sont établis à 2,4 M\$, en hausse de 0,1 M\$, ou 4,3 %, par rapport à la période correspondante de 2022.

Les autres produits se composent des produits des activités ordinaires tirés d'activités tels que les frais de recouvrement des loyers du gouvernement fédéral, les frais de services de construction, les produits d'assurance et les frais de laissez-passer pour les bureaux. Au premier trimestre de 2023, les autres produits se sont établis à 0,5 M\$, soit une baisse de 1,8 M\$ par rapport à 2022 qui s'explique en grande partie par les produits d'assurance de 1,5 M\$ reçus pour la période correspondante.

Pour le premier trimestre de 2023, le total des produits aéronautiques a diminué de 1,8 M\$, ou 7,6 %, par rapport à la période correspondante de 2022. L'Administration a conclu des accords commerciaux à long terme avec des partenaires aériens prévoyant des réductions sur les frais aéronautiques si certains seuils de croissance sont atteints. Pour le premier trimestre de 2023, l'attribution de ces réductions a donné lieu à une diminution des produits aéronautiques comparativement au premier trimestre de 2022. Les frais généraux liés aux aéroports ont diminué de 0,8 M\$, ou 7,4 %, les droits d'atterrissage, de 0,5 M\$, ou 5,7 %, et les autres frais aéronautiques, de 0,5 M\$, ou 11,6 %, en raison de l'attribution de réductions aux partenaires aériens.

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 clos les 31 mars 2023 et 2022 :

CHARGES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2023	2022	2023/2022
			Variation en \$
Biens et services	34,4	27,4	(7,0)
Salaires et avantages du personnel	13,6	10,3	(3,3)
Impôts fonciers	4,9	4,3	(0,6)
Charges d'exploitation directes	52,9	42,0	(10,9)
Bail avec le Canada	10,4	7,1	(3,3)
Frais de manutention liés aux frais d'améliorations aéroportuaires	1,9	1,4	(0,5)
Total des charges d'exploitation	65,2	50,5	(14,7)
Dotation aux amortissements	34,1	34,0	(0,1)
Charges d'intérêts et coûts de financement	28,5	28,5	—
Profit de réévaluation des avantages liés aux prestations de retraite	(4,7)	—	4,7
Total des charges	123,1	113,0	(10,1)
			% de variation
Charges d'exploitation directes par passager embarqué et débarqué	13,89 \$	18,23 \$	23,8

Au premier trimestre de 2023, les charges liées aux biens et services se sont établies à 34,4 M\$, en hausse de 7,0 M\$, ou 25,5 %, par rapport à la période correspondante 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. Les pressions inflationnistes ont aussi contribué à faire grimper les coûts pour un certain nombre de contrats d'exploitation. En outre, 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. Par ailleurs, 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, des primes d'assurance et des frais de cartes de crédit.

La charge au titre des salaires et avantages a augmenté de 3,3 M\$, ou 32,0 %, pour le premier trimestre de 2023 comparativement à la période correspondante 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 et à l'empreinte opérationnelle accrue de l'aéroport.

RAPPORT DE GESTION

Pour le premier trimestre de 2023, les charges locatives au titre du bail avec le Canada de YYC se sont chiffrées à 10,4 M\$, en hausse de 3,3 M\$, ou 46,5 %, par rapport à la période correspondante de 2022. Les charges locatives au titre du bail avec le Canada en 2023 et en 2022 ont été comptabilisées en fonction du taux de location contractuel multiplié par les produits admissibles réels pour toute la période.

Les frais de gestion liés aux améliorations aéroportuaires (les « frais de gestion des FAA ») sont en corrélation avec le total des produits tirés des FAA et sont calculés en pourcentage des FAA bruts perçus par les compagnies aériennes pour le compte de l'Administration. Les frais de gestion des FAA, de 1,9 M\$ pour le premier trimestre de 2023, affichaient une hausse de 0,5 M\$, ou 35,7 %, par rapport à ceux pour la période correspondante de 2022, en raison de l'augmentation des produits tirés des FAA.

Au premier trimestre de 2023, les charges d'intérêts et coûts de financement se sont établis à 28,5 M\$, soit un niveau stable par rapport à la période correspondante de 2022, car l'encours de la dette à long terme de l'Administration n'a pas changé.

La réévaluation des avantages liés aux prestations de retraite a donné lieu à un profit de 4,7 M\$ pour le premier trimestre de 2023, principalement en raison du rendement positif des actifs des régimes, contrebalancé en partie par les pertes actuarielles au cours de la période.

Sommaire des résultats trimestriels

Le tableau suivant présente les principales données financières trimestrielles consolidées non auditées pour la période allant du trimestre clos le 30 juin 2021 au trimestre clos le 31 mars 2023 :

	Trimestres clos								
	2023	2022				2021			
(en millions de dollars)	T1	T4	T3	T2	T1	T4	T3	T2	
Produits des activités ordinaires	102,8	111,2	129,5	102,4	72,8	74,5	72,9	36,1	
Charges d'exploitation	(65,2)	(60,1)	(59,1)	(53,5)	(50,5)	(48,1)	(38,2)	(31,9)	
BAIIA	37,6	51,1	70,4	48,9	22,3	26,4	34,7	4,2	
Profit (perte) au titre des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	4,7	(22,3)	—	—	—	9,6	—	—	
Dotation aux amortissements	(34,1)	(34,2)	(34,1)	(34,1)	(34,0)	(34,1)	(34,0)	(34,2)	
Charges d'intérêts et coûts de financement	(28,5)	(27,2)	(29,0)	(28,7)	(28,5)	(172,4)	(25,9)	(26,0)	
(Perte) profit net	(20,3)	(32,6)	7,3	(13,9)	(40,2)	(170,5)	(25,2)	(56,0)	

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

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

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 clos les 31 mars 2023 et 2022.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2023	2022	2023/2022
			Variation en \$
Projets d'amélioration	3,9	1,6	2,3
Investissement de restauration	1,7	0,5	1,2
Projets générateurs de revenus	0,2	0,1	0,1
Dépenses d'investissement	5,8	2,2	3,6
Évaluation de la superficie	4,5	—	4,5
Contrats de location-acquisition	1,4	—	1,4
Total de l'investissement	11,7	2,2	9,5

Les dépenses d'investissement au premier trimestre de 2023 se sont élevées à 5,8 M\$, en hausse de 3,6 M\$ par rapport à la période correspondante de 2022, surtout en raison des travaux d'investissement de 1,8 M\$ liés aux initiatives en matière de sécurité et de traitement des passagers. Pour 2023, les dépenses d'investissement prévues s'établissent à 70,1 M\$.

RAPPORT DE GESTION

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

Projet	Description	Dépenses engagées au cours de l'exercice (en millions de dollars)	Dépenses engagées à ce jour (en millions de dollars)	Dépenses totales approximatives prévues (en millions de dollars)	Achèvement prévu
Reconstruction de la piste ouest*	Retrait et remplacement complet en vue de la modernisation des éléments de la piste ouest	0,7 \$	11,3 \$	200,0 \$	2025
Programme de restauration de la chaussée côté piste**	Retrait et remplacement des panneaux de béton vieillissants de l'aire de trafic	— \$	s. o.	s. o.	s. o.
Remise en état du système de gicleurs	Modernisation du système de gicleurs du bâtiment de l'aérogare du trafic intérieur	— \$	5,6 \$	50,0 \$	2034
Remise en état du parc de stationnement	Mise à niveau de l'infrastructure vieillissante du parc de stationnement P1	0,1 \$	3,7 \$	30,0 \$	2030
Mises à niveau du transformateur du hall B	Mise à niveau du système de distribution électrique du hall B	0,4 \$	1,2 \$	7,8 \$	2024

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

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

RAPPORT DE GESTION

ACTIF ET PASSIF

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

Actif net (en millions de dollars)	31 mars 2023	31 décembre 2022	2023/2022
			Variation en \$
Total de l'actif	3 180,7	3 186,3	(5,6)
Total du passif	3 433,2	3 418,5	(14,7)
Déficit net	(252,5)	(232,2)	(20,3)

Au 31 mars 2023, le total de l'actif de l'Administration avait diminué de 5,6 M\$ par rapport au 31 décembre 2022, principalement en raison d'une baisse de 22,4 M\$ des immobilisations corporelles et incorporelles découlant de la compression du programme d'investissement n'ayant pas entièrement couvert la dotation aux amortissements pour la période et d'une diminution de 8,5 M\$ des créances, qui ont été en partie compensées par une augmentation de 19,6 M\$ de la trésorerie par suite de la hausse du BAIIA. Le total du passif de l'Administration a augmenté de 14,7 M\$, principalement en raison d'une hausse de 27,7 M\$ des intérêts à payer sur la dette à long terme, en partie compensée par une baisse de 15,5 M\$ des dettes d'exploitation et charges à payer.

L'Administration avait enregistré un déficit net de 252,5 M\$ au 31 mars 2023, essentiellement en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19 depuis 2020 et de la pénalité de 146,0 M\$ payée sur le remboursement anticipé de la dette à long terme à la suite de la restructuration de la dette le 7 octobre 2021. Le déficit net a augmenté de 20,3 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 clos le 31 mars 2023 :

FLUX DE TRÉSORERIE (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2023	2022	2023/2022
			Variation en \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	38,2	25,7	12,5
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(18,5)	(2,2)	(16,3)
Remboursement des obligations locatives	(0,1)	(0,1)	—
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	19,6	23,4	(3,8)

La trésorerie et les équivalents de trésorerie ont augmenté de 19,6 M\$ pour le premier trimestre clos le 31 mars 2023, soit 3,8 M\$ de moins que pour la période correspondante de 2022, en raison de la hausse des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, contrebalancée par l'augmentation des flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement et la stabilité des flux de trésorerie provenant des activités de financement.

RAPPORT DE GESTION

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

FLUX DE TRÉSORERIE (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2023	2022	2023/2022
			Variation en \$
Résultat net	(20,3)	(40,2)	19,9
Plus : Dotation aux amortissements	34,1	34,0	0,1
Charges d'intérêts et coûts de financement	28,5	28,5	—
Profit de réévaluation des avantages liés aux prestations de retraite	(4,7)	—	(4,7)
BAIIA	37,6	22,3	15,3
Moins : Charges d'intérêts et coûts de financement, déduction faite des pénalités pour remboursement anticipé et reports de paiement	(28,5)	(28,5)	—
Flux de trésorerie disponibles	9,1	(6,2)	15,3
			% de variation
Flux de trésorerie disponibles par passager embarqué et débarqué	2,39 \$	(2,69) \$	s. o.

Les flux de trésorerie disponibles sont la mesure du résultat net généré par les activités d'exploitation de l'Administration, moins les coûts du service de la dette, compte non tenu des variations du fonds de roulement, pour l'exercice. Les flux de trésorerie disponibles peuvent être utilisés au gré de la direction pour financer des dépenses autres que d'exploitation, comme les dépenses d'investissement ou le remboursement du capital de la dette. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour de plus amples détails.

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

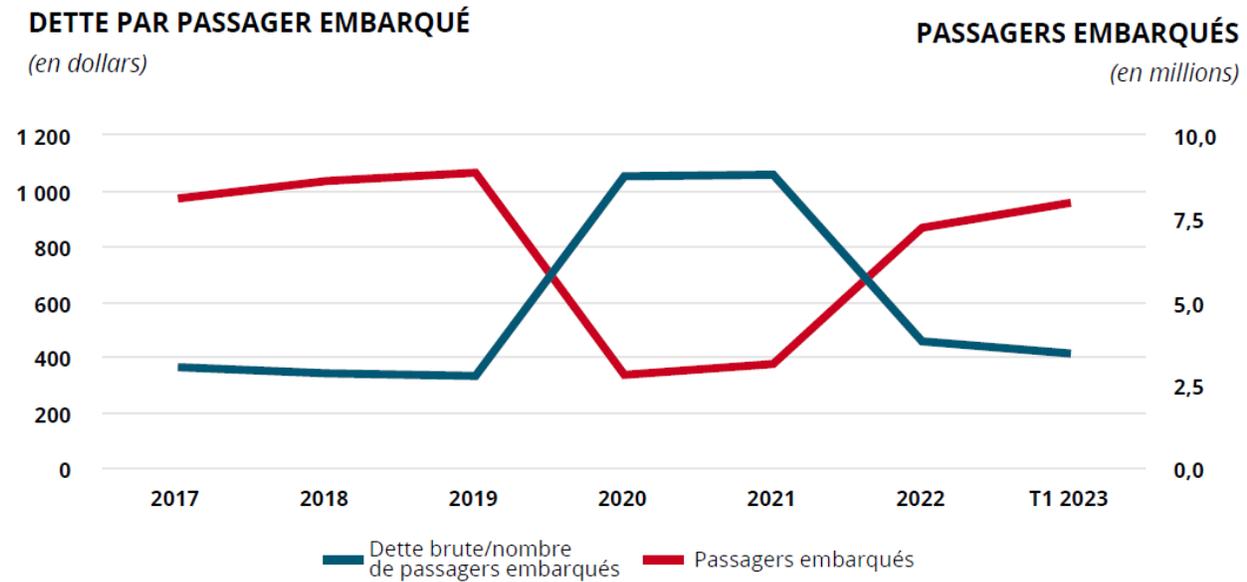
DETTE À LONG TERME (en millions de dollars)	Au		2023/2022
	Au 31 mars 2023	31 décembre 2022	
			Variation en \$
Dette à long terme, y compris la partie courante	3 270,0	3 269,8	(0,2)
Trésorerie	193,2	173,6	19,6
Dette nette	3 076,8	3 096,2	19,4
Principaux indicateurs de crédit			% de variation
Ratio de couverture du service de la dette	1,77	1,65	
Ratio de couverture du service de la dette brut	5,42	5,01	
Dette brute / nombre de passagers embarqués (en dollars)	411,12 \$	454,32 \$	9,5
Dette nette / nombre de passagers embarqués (en dollars)	386,83 \$	430,20 \$	10,1

Les principaux indicateurs de crédit présentés dans le tableau ci-dessus ont été calculés en fonction des résultats d'exploitation pour la période de 12 mois close le 31 mars 2023 afin de fournir un indicateur annuel.

Au 31 mars 2023, la dette à long terme était stable à 3,3 G\$, tandis que la dette nette a diminué de 19,4 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.

RAPPORT DE GESTION

L'acte de fiducie cadre renferme certaines clauses financières restrictives qui doivent être calculées annuellement à la date de clôture de l'exercice. D'après un calcul effectué avec les données des douze derniers mois, l'Administration dépasse le seuil requis par les clauses restrictives aux termes de l'acte de fiducie cadre au 31 mars 2023.



La dette brute par passager embarqué est un indicateur financier clé du secteur des aéroports. Au 31 mars 2023, la dette brute et la dette nette par passager embarqué ont diminué pour s'établir respectivement à 411,12 \$ et à 386,83 \$ en raison, dans les deux cas, de la hausse du trafic passagers enregistrée au premier trimestre de 2023. La dette par passager embarqué de l'Administration suivait une trajectoire à la baisse au cours des dernières années; toutefois, elle s'est accrue considérablement en 2020 en raison de l'augmentation de la dette et de la diminution du volume de passagers en raison de la pandémie de COVID-19. Alors que l'augmentation du trafic passagers se poursuit avec la reprise, la dette par passager embarqué tend maintenant à reculer vers des niveaux historiques, comme l'illustre le graphique ci-dessus. La dette nette par passager embarqué est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour de plus amples détails.

RAPPORT DE GESTION

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

LIQUIDITÉS ET FACILITÉS DE CRÉDIT (en millions de dollars)	31 mars 2023	31 décembre 2022	2023/2022
			Variation en \$
1) Trésorerie et équivalents de trésorerie	193,2	173,6	19,6
Facilités de crédit :			
2) Facilité de crédit d'exploitation disponible	332,5	332,5	—
Moins : Lettres émises	(59,7)	(49,3)	(10,4)
Facilité de crédit d'exploitation	272,8	283,2	(10,4)
Total des liquidités, montant net (compte tenu de la trésorerie et des équivalents de trésorerie)	466,0	456,8	9,2
3) Facilité de lettres de crédit disponible	70,0	70,0	—
Moins : Lettres émises	(58,5)	(60,0)	1,5
Facilité de lettres de crédit	11,5	10,0	1,5

Au 31 mars 2023, le total du montant net des liquidités de l'Administration s'élevait à 466,0 M\$, en hausse de 9,2 M\$, ou 2,0 %, par rapport au 31 décembre 2022. L'augmentation de 2023 est attribuable à un montant supplémentaire de 19,6 M\$ disponible en trésorerie et en équivalents de trésorerie en raison des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation de 38,2 M\$ pour la période, contrebalancés en partie par les activités d'investissement au cours de la période.

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

BAIIA et marge du BAIIA

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

Flux de trésorerie disponibles

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

RAPPORT DE GESTION

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.

Produits aéronautiques par siège pour passager débarqué

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

Charges d'exploitation directes par passager embarqué et débarqué

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

RAPPORT DE GESTION

GLOSSAIRE

Passagers embarqués et débarqués :

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

Passagers embarqués :

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

Sièges passagers atterris :

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

PDM :

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

MISE EN GARDE CONCERNANT L'INFORMATION PROSPECTIVE

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

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

Les facteurs et hypothèses importants qui sous-tendent l'information prospective figurant dans le présent document sont par nature plus incertains que ceux des périodes antérieures du fait de la pandémie de COVID-19. La demande de voyages demeure volatile et peut être fortement affectée par les restrictions imposées par le Canada et par les gouvernements à l'échelle internationale, l'apparition de nouveaux variants de la COVID-19 et les inquiétudes du public au sujet des déplacements liées à la pandémie de COVID-19 et autres urgences sanitaires. Bien que les conditions se soient considérablement améliorées en 2022 et aient continué de s'améliorer au premier trimestre de 2023, rien ne garantit que les développements futurs ou les mesures prises en réponse à la COVID-19 ou à d'autres urgences sanitaires n'auront pas une incidence importante sur la demande de transport aérien et les activités de l'Administration.

RAPPORT DE GESTION

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

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

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

**ADMINISTRATION
AÉROPORTUAIRE
DE CALGARY
ÉTATS FINANCIERS
INTERMÉDIAIRES**

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE *(non audité)*

Aux 31 mars 2023 et 31 décembre 2022

<i>(en millions de dollars)</i>	Note	31 mars 2023	31 décembre 2022
ACTIF			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		193,2 \$	173,6 \$
Créances		26,9	35,4
Stocks		7,1	7,4
Charges payées d'avance		4,1	3,3
		231,3	219,7
Incitatifs à la location		4,3	4,4
Autres actifs à long terme et charges payées d'avance		2,9	2,7
Immobilisations corporelles	3	2 924,4	2 946,8
Immobilisations incorporelles	4	1,0	1,0
Actif au titre des régimes de retraite		16,8	11,7
		3 180,7 \$	3 186,3 \$
PASSIF ET ACTIF NET			
Passifs courants			
Dettes d'exploitation et charges à payer		42,4	57,9
Intérêts à payer sur la dette à long terme	5	54,2	26,5
Produits différés		0,5	0,5
Partie courante des autres passifs à long terme		10,2	11,2
Partie courante de la dette à long terme	5, 9	7,5	7,5
		114,8	103,6
Autres passifs à long terme		42,3	39,4
Passif au titre des prestations constituées		13,6	13,2
Dette à long terme	5, 9	3 262,5	3 262,3
		3 433,2 \$	3 418,5 \$
Déficit net		(252,5)	(232,2)
		3 180,7 \$	3 186,3 \$

Se reporter aux notes annexes.

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

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023

<i>(en millions de dollars)</i>	Note	Trimestres clos les 31 mars	
		2023	2022
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES			
Frais d'améliorations aéroportuaires		43,2 \$	24,0 \$
Produits autres qu'aéronautiques			
Concessions		15,7	8,4
Parc de stationnement		11,2	6,0
Location de terrains		5,8	5,8
Location d'aérogares		2,4	2,3
Produit d'intérêts		2,0	0,2
Autres produits des activités ordinaires		0,5	2,3
		37,6	25,0
Produits aéronautiques			
Frais généraux liés aux aérogares		10,0	10,8
Droits d'atterrissage		8,2	8,7
Autres frais aéronautiques		3,8	4,3
		22,0	23,8
		102,8	72,8
CHARGES			
Biens et services		34,4	27,4
Salaires et avantages du personnel		13,6	10,3
Bail avec le Canada		10,4	7,1
Impôts fonciers		4,9	4,3
Frais de manutention liés aux frais d'améliorations aéroportuaires		1,9	1,4
		65,2	50,5
Bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et la dotation à l'amortissement			
		37,6	22,3
Dotation aux amortissements	3, 4	34,1	34,0
Charges d'intérêts et coûts de financement	10	28,5	28,5
		(25,0) \$	(40,2) \$
Autres produits (charges)			
Profit de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite		4,7	—
		(20,3) \$	(40,2) \$
Déficit net à l'ouverture de la période			
		(232,2) \$	(152,8) \$
Déficit net à la clôture de la période			
		(252,5) \$	(193,0) \$

Se reporter aux notes annexes.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE *(non audités)*

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023

<i>(en millions de dollars)</i>	Note	Trimestres clos les 31 mars	
		2023	2022
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION			
Perte nette		(20,3) \$	(40,2) \$
Ajustements :			
Dotation aux amortissements	3, 4	34,1	34,0
Dotation à l'amortissement des coûts de financement différés	10	0,2	0,3
Avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	8	(4,7)	—
		9,3	(5,9)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :			
Créances		8,5	(5,5)
Stocks		0,3	(0,8)
Charges payées d'avance		(0,8)	1,8
Incitatifs à la location		0,1	3,7
Autres actifs à long terme et charges payées d'avance		(0,2)	(0,9)
Dettes d'exploitation et charges à payer		(8,6)	5,0
Intérêts à payer sur la dette à long terme		27,7	27,8
Autres passifs		1,9	0,5
		28,9	31,6
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		38,2	25,7
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT			
Remboursement des obligations locatives		(0,1)	(0,1)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(0,1)	(0,1)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT			
Investissement dans des immobilisations corporelles et incorporelles	3, 4	(11,7)	(2,2)
Variation des dettes d'exploitation et charges à payer liées aux immobilisations corporelles et incorporelles		(6,8)	—
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(18,5)	(2,2)
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		19,6 \$	23,4 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période		173,6 \$	120,9 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période		193,2 \$	144,3 \$
Composition de la trésorerie et des équivalents de trésorerie :			
Fonds en banque		133,2 \$	144,3 \$
Placements à court terme		60,0 \$	— \$
		193,2 \$	144,3 \$

Se reporter aux notes annexes.

Notes annexes

Au 31 mars 2023 et pour le trimestre clos à cette date

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

1 DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

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

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

En vertu de la Loi, l'Administration réinvestit tous les surplus dans la rénovation et l'agrandissement des aéroports dont elle est responsable. L'Administration est autorisée à contracter des emprunts afin d'investir dans l'infrastructure aéroportuaire et d'assurer le fonctionnement des installations. Les immobilisations comprennent des investissements dans des biens loués à bail et des biens en propriété franche de l'Administration, tel qu'il est précisé aux notes 3 et 4. Les travaux de rénovation nécessaires sont déterminés au moyen de processus de gestion du cycle de vie et d'inspections des biens matériels, tandis que les travaux d'agrandissement nécessaires sont déterminés en fonction de la capacité et de la demande de l'aéroport. Les besoins en capital sont généralement déterminés sur une base annuelle conformément au plan d'affaires de l'Administration, bien que les plus importants projets puissent comporter des engagements financiers qui se prolongent sur une période dépassant un an. L'Administration procède à une réévaluation annuelle de la conjoncture économique prévue et des facteurs qui influent sur la demande pour les installations.

Les présents états financiers intermédiaires ont été approuvés par le comité d'audit et des finances en vue de leur publication le 16 mai 2023.

2 PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Base d'évaluation et de présentation

Les présents états financiers intermédiaires non audités ont été dressés conformément aux Normes comptables canadiennes pour les entreprises à capital fermé (« NCECF ») qui établissent les principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada. Ces états financiers ne contiennent pas toutes les informations requises dans les états financiers annuels et doivent être lus conjointement avec les états financiers de l'Administration pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, préparés conformément aux NCECF. Les états financiers intermédiaires ont été dressés selon l'hypothèse de la continuité d'exploitation et au coût historique, à l'exception de la réévaluation de certains actifs et passifs financiers évalués à la juste valeur.

Notes annexes

Au 31 mars 2023 et pour le trimestre clos à cette date

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

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

Utilisation d'estimations et incertitude relative à la mesure

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

3 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Au 31 mars 2023	Terrains	Terrains cédés à bail	Bâtimen ts et structur es	Matériel informa- tique	Véhicule s	Matériel et outillage	Mobilier et agence- ments	Constru c-tion en cours	Total
Coût									
Solde d'ouverture	5,8 \$	29,6 \$	4 205,8 \$	40,4 \$	45,3 \$	162,2 \$	20,3 \$	42,9 \$	4 552,3 \$
Entrées	—	4,7	0,7	—	1,4	—	—	4,8	11,6
Transferts	—	—	11,9	0,5	—	0,4	0,5	(13,3)	—
Solde de clôture	5,8	34,3	4 218,4	40,9	46,7	162,6	20,8	34,4	4 563,9
Amortissement cumulé									
Solde d'ouverture	—	5,9	1 471,2	40,3	36,1	44,1	7,9	—	1 605,5
Dotation aux amortissements	—	0,1	31,4	0,2	0,4	1,7	0,2	—	34,0
Solde de clôture	—	6,0	1 502,6	40,5	36,5	45,8	8,1	—	1 639,5
Valeur comptable nette									
31 décembre 2022	5,8 \$	23,7 \$	2 734,6 \$	0,1 \$	9,2 \$	118,1 \$	12,4 \$	42,9 \$	2 946,8 \$
31 mars 2023	5,8 \$	28,3 \$	2 715,8 \$	0,4 \$	10,2 \$	116,8 \$	12,7 \$	34,4 \$	2 924,4 \$

Les soldes inscrits sous « Construction en cours » représentent les coûts inscrits à l'actif dans le cadre de projets d'amélioration des installations côté piste et côté aérogare. Au 31 mars 2023, les intérêts inscrits à l'actif sous « Construction en cours » qui se rapportent à des emprunts contractés aux termes de la ligne de crédit d'exploitation en vue de l'agrandissement d'infrastructures se sont élevés à 0,1 M\$ (0,5 M\$ au 31 décembre 2022).

Notes annexes

Au 31 mars 2023 et pour le trimestre clos à cette date

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

4 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

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

Notes annexes

Au 31 mars 2023 et pour le trimestre clos à cette date

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

5 DETTE À LONG TERME

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

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

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

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

Notes annexes

Au 31 mars 2023 et pour le trimestre clos à cette date

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

6 FACILITÉS DE CRÉDIT

L'Administration dispose d'une ligne de crédit d'exploitation renouvelable de 350 M\$ (la « facilité d'exploitation ») auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes (le « prêteur »). Les prélèvements sur la facilité d'exploitation sont sous forme de découvert, d'emprunts au taux préférentiel canadien, d'emprunts au taux de base américain, de lettres de crédit, d'acceptations bancaires et d'emprunts fondés sur le TIOL. La facilité d'exploitation porte intérêt au taux préférentiel du prêteur, majoré d'une marge applicable établie en fonction de la note de crédit reçue par l'Administration et du type de prélèvement sur la facilité. La date d'échéance de la facilité d'exploitation est le 7 octobre 2026. Au 31 mars 2023 et au 31 décembre 2022, aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité d'exploitation.

Les lettres de crédit en cours aux termes de la facilité d'exploitation au 31 mars 2023 totalisent 59,7 M\$ (49,3 M\$ au 31 décembre 2022) et ont été émises pour des charges d'exploitation spécifiques, y compris une lettre de crédit de 39,3 M\$ (28,6 M\$ au 31 décembre 2022) qui était requise en vertu de l'acte de fiducie-cadre pour couvrir au moins 25 % des charges d'exploitation et d'entretien engagées au cours de l'exercice précédent ou d'une période de douze mois à compter de l'émission d'obligations.

L'Administration dispose d'une facilité de lettres de crédit renouvelable de 70,0 M\$ (la « facilité de lettres de crédit ») qui peut être utilisée pour financer des charges d'exploitation, des projets d'investissement et des projets d'investissement d'envergure. Au 31 mars 2023, la lettre de crédit en cours en vertu de la facilité de lettre de crédit était de 58,5 M\$ (60,0 M\$ au 31 décembre 2022). Cette lettre de crédit était exigée aux termes de l'acte de fiducie-cadre pour couvrir au moins 50 % des intérêts nets courus et du montant total en capital à payer pour une période de douze mois suivant la fin de l'exercice. La facilité de lettres de crédit vient à échéance le 7 octobre 2023.

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

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

7 AIDE GOUVERNEMENTALE

Programme des infrastructures essentielles des aéroports

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

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

Notes annexes

Au 31 mars 2023 et pour le trimestre clos à cette date

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

8 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

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

En raison de la réévaluation des obligations au titre des prestations de retraite et des actifs du régime connexes, la situation de capitalisation s'est améliorée, passant d'un déficit net de 1,5 M\$ au 31 décembre 2022 à un actif net de 3,2 M\$ au 31 mars 2023. Au 31 mars 2023, l'Administration a comptabilisé un actif au titre des régimes de retraite de 16,8 M\$ et un passif, de 13,6 M\$ (11,7 M\$ et 13,2 M\$ au 31 décembre 2022).

9 INSTRUMENTS FINANCIERS

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

La juste valeur des instruments financiers de l'Administration, à l'exception de la dette à long terme et des charges à payer à long terme, avoisine leur valeur comptable en raison de leur échéance rapprochée. La juste valeur de la dette à long terme et des charges à payer à long terme est considérée comme étant au niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs, car elle est estimée au moyen de l'analyse des flux de trésorerie actualisés en fonction du taux d'emprunt actuel de l'Administration pour des accords d'emprunt similaires. Au 31 mars 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 2,7 G\$ (2,8 G\$ au 31 décembre 2022).

10 CHARGES D'INTÉRÊTS ET COÛTS DE FINANCEMENT

	Trimestres clos les	
	2023	31 mars 2022
Intérêts sur la dette à long terme	27,6 \$	27,6 \$
Dotation à l'amortissement des coûts de financement différés	0,2	0,3
Commission d'attente	0,3	0,2
Ajustement de la juste valeur des charges à payer à long terme	0,1	0,1
Autres charges d'intérêts	0,3	0,3
Charges d'intérêts et coûts de financement	28,5 \$	28,5 \$

Notes annexes

Au 31 mars 2023 et pour le trimestre clos à cette date

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

11 ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

En juin 2011, l'Administration a conclu une entente de sous-location et de licence de tunnel (l'« entente sur le tunnel ») avec la Ville de Calgary (la « Ville »). L'entente sur le tunnel, qui arrive à échéance le 29 juin 2072, exigeait que la Ville prolonge la voie Airport Trail vers l'est, à travers les terrains de l'aéroport et, notamment, construise, exploite et entretienne un tunnel associé sous la piste 17L-35R, ce qui a été réalisé le 1^{er} octobre 2012. L'entente sur le tunnel prévoit également une entente de partage des coûts en ce qui concerne les futurs échangeurs le long de la voie Airport Trail aux intersections de 19th Street et de la voie Barlow Trail. La première phase des échangeurs, qui prévoit l'amélioration de l'accès aux installations aéroportuaires, a été menée à terme à l'automne 2022. La deuxième phase des échangeurs, ou des composantes de ceux-ci, sera construite lorsque les volumes de trafic de la première phase atteindront le niveau requis. L'Administration a convenu de payer alors la moitié du coût d'acquisition des terrains de tiers nécessaires et du projet de construction. Étant donné que la première phase de ces échangeurs est maintenant terminée et que les terrains de tiers de la deuxième phase ont déjà été acquis, l'Administration a comptabilisé un passif de 15,1 M\$ en lien avec ces obligations au 31 mars 2023 (14,8 M\$ au 31 décembre 2022). L'Administration continue d'avoir l'engagement de contribuer à la deuxième phase de la construction et aux coûts additionnels des terrains.

Au 31 mars 2023, l'Administration avait des engagements d'environ 29,8 M\$ à l'égard de projets d'investissement entrepris au cours de l'exercice. Les projets d'investissement comprennent divers projets de restauration et la construction d'une nouvelle piste.

12 IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Conformément aux dispositions de la *Loi relative aux cessions d'aéroports*, les bénéfices qui pourraient raisonnablement être considérés comme ayant été générés par des activités aéroportuaires ne sont pas assujettis à l'impôt sur le résultat fédéral, ni provincial. La totalité du bénéfice comptabilisé pour les trimestres clos les 31 mars 2023 et 2022 est considérée comme ayant été générée par des activités aéroportuaires et n'est donc pas assujettie à l'impôt sur le résultat.

13 DONNÉES COMPARATIVES

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

14 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

Les événements postérieurs à la date de clôture ont été examinés jusqu'au 16 mai 2023, date à laquelle le comité d'audit et des finances a approuvé les présents états financiers intermédiaires. Il n'y a eu aucun événement postérieur à la date de clôture devant être communiqué ou ajusté dans les états financiers intermédiaires.