



RAPPORT DE GESTION

DU TRIMESTRE CLOS LE 31 MARS 2022

Daté du 27 mai 2022

Le présent rapport de gestion traite des résultats financiers et des résultats d'exploitation de l'Administration aéroportuaire de Calgary (l'« Administration ») pour le trimestre clos le 31 mars 2022 et doit être lu en parallèle avec les états financiers intermédiaires non audités de l'Administration et les notes annexes pour le trimestre clos les 31 mars 2022. Des renseignements supplémentaires, y compris le dernier rapport de gestion annuel de l'Administration (le « rapport de gestion de 2021 ») et les états financiers audités pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, sont accessibles à l'adresse www.yyc.com. L'information contenue dans le rapport de gestion de 2021 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.

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.

RAPPORT DE GESTION

PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

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

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

FAITS SAILLANTS

La pandémie de COVID-19 a eu des conséquences importantes sur l'industrie du voyage et de l'aviation, qui ont été encore exacerbées par des restrictions de voyage strictes et des périodes de quarantaine imposées par les gouvernements fédéral et provinciaux dans le but de réduire le nombre de cas actifs et nouveaux de COVID-19. La pandémie s'est déclarée à la fin du premier trimestre de 2020, plombant la demande de voyages et effaçant près de 25 ans de croissance du nombre de passagers à YYC. Le transport aérien s'est complètement arrêté en avril 2020 et l'effet s'est fait ressentir jusqu'en 2021. Toutefois, à compter du deuxième trimestre de 2021 et tout au long de 2021, l'Administration a connu une croissance de la demande, ce qui a entraîné une amélioration des résultats d'exploitation. Cette amélioration continue est évidente dans les résultats financiers et les résultats d'exploitation présentés pour le premier trimestre de 2022 :

- Le nombre de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 243,4 % par rapport au premier trimestre de 2021, pour s'établir à 2,3 millions, faisant d'YYC le troisième aéroport le plus fréquenté au Canada.
- Les embarquements locaux ont augmenté de 285,9 %, à 0,7 million, par rapport au premier trimestre de 2021, entraînant une hausse de 352,8 % des produits tirés des FAA, qui ont été portés à 24,0 M\$ pour la période.
- YYC a enregistré une hausse de 84,0 % des atterrissages par rapport au premier trimestre de 2021, qui s'explique principalement par une augmentation des atterrissages d'aéronefs de passagers. YYC a également enregistré une hausse de 153,9 % des sièges passagers atterrissés par rapport au premier trimestre de 2021.
- La hausse susmentionnée du trafic passagers et du trafic aérien s'est traduite par une augmentation de 121,3 % du total des produits des activités ordinaires, qui se sont établis à 72,8 M\$.
- L'Administration a généré un BAIIA de 22,3 M\$ au premier trimestre de 2022, ce qui représente une augmentation de 25,5 M\$ par rapport au BAIIA négatif de (3,2) M\$ au premier trimestre de 2021.

RAPPORT DE GESTION

Évaluation financière de la direction

La pandémie de COVID-19 demeure un risque important pour le secteur de l'aviation et sa capacité à prévoir avec exactitude la demande future de voyages. Selon certains intervenants dans le secteur, cela pourrait prendre de deux à quatre ans avant que le trafic passagers et le trafic aérien retrouvent les niveaux d'activité qu'ils affichaient avant la pandémie. La direction continue d'analyser l'ampleur de l'incidence financière de la pandémie de COVID-19, qui demeure importante. Bien que la durée totale et la portée de la pandémie de COVID-19 ne peuvent être connues pour le moment, l'Administration estime que la pandémie n'aura pas d'incidence importante sur la viabilité financière à long terme d'YYC.

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES ET DONNÉES CLÉS SUR L'EXPLOITATION

DONNÉES FINANCIÈRES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2022	2021	2022/2021
			% de variation
Total des produits des activités ordinaires	72,8	32,9	39,9
Charges d'exploitation directes	42,0	33,0	(9,0)
Bail avec le Canada	7,1	2,7	(4,4)
Frais de gestion liés aux améliorations aéroportuaires	1,4	0,4	(1,0)
BAIIA	22,3	(3,2)	25,5
Résultat net	(40,2)	(63,1)	22,9
<i>Se reporter à la rubrique « Résultats d'exploitation », pour de plus amples renseignements.</i>			
<i>Se reporter à la rubrique « Résultats d'exploitation nets », pour un rapprochement avec la perte nette.</i>			
Flux de trésorerie disponibles (en millions de dollars)	(6,2)	(1,0)	(5,2)
<i>Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement, pour de plus amples renseignements.</i>			

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

DONNÉES SUR L'EXPLOITATION	Trimestres clos les 31 mars		
	2022	2021	2022/2021
			% de variation
Passagers embarqués et débarqués (en milliers)	2 303,7	670,9	243,4
Embarquements locaux (en milliers)	693,9	179,8	285,9
% d'embarquements de correspondance	39,7 %	45,0 %	-5,3 points
Atterrissages d'avions (en milliers)	17,3	9,4	84,0
PMD total (en millions de kilogrammes)	1 047,1	521,7	100,7
Sièges passagers atterris (en milliers)	1 600,5	630,4	153,9
Coefficient d'occupation	72,0 %	51,8 %	20,2 points
Produits autres qu'aéronautiques par embarquement	21,71 \$	41,62 \$	(47,8)
Produits aéronautiques par siège passager atterri	14,87 \$	22,21 \$	(33,0)
Charges d'exploitation directes par passager embarqué et débarqué	18,23 \$	49,19 \$	62,9
Marge du BAIIA	30,6 %	-9,7 %	40,3 points
Flux de trésorerie disponibles par passager embarqué et débarqué	(2,69) \$	(1,49) \$	(80,5)
<i>Se reporter à la rubrique « Activités d'exploitation » pour de plus amples renseignements.</i>			

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

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

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

Trafic passagers

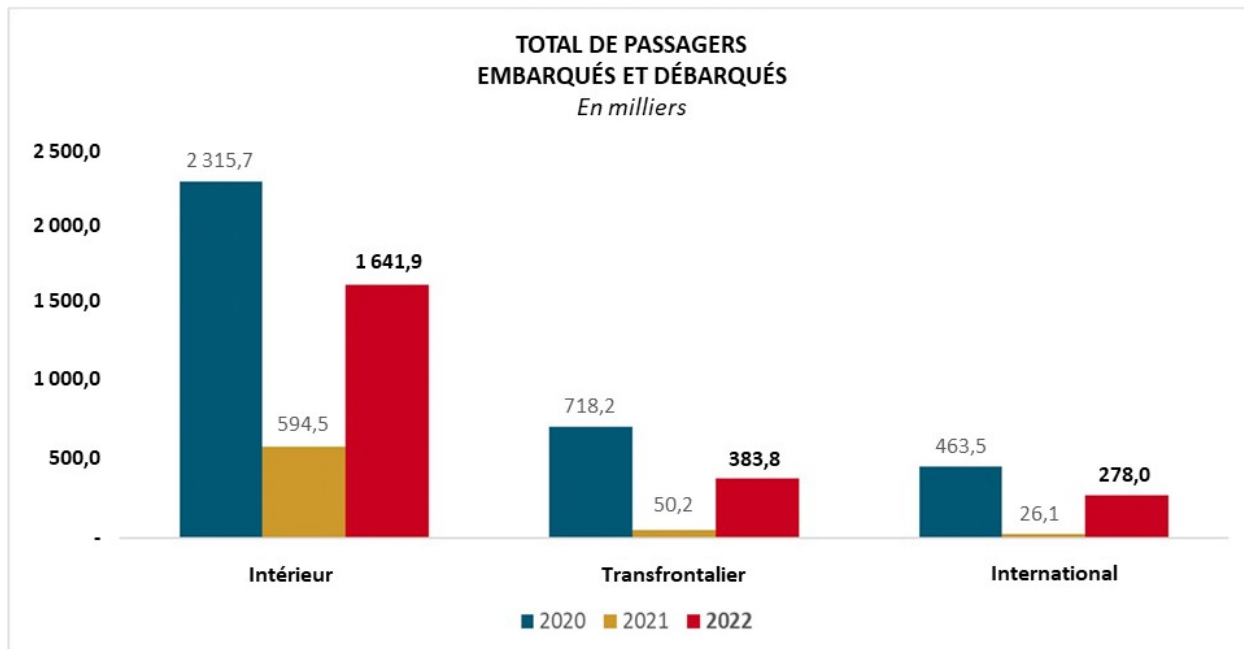
Le trafic passagers à YYC au premier trimestre de 2022 s'est chiffré à 2,3 millions, ce qui représente une augmentation de 1,6 million de passagers, ou 243,4 %, par rapport aux 0,7 million de passagers pour la période correspondante de 2021. À la faveur de l'assouplissement des restrictions de déplacement à l'international, YYC s'est positionné comme le troisième aéroport le plus fréquenté au premier trimestre de 2022. Si les voyages internationaux continuent de s'améliorer, YYC retrouvera sa quatrième position.

Le trafic passagers total à YYC est classé dans l'un des trois secteurs suivants : intérieur (passagers voyageant au Canada), transfrontalier (passagers voyageant vers et depuis des destinations entre le Canada et les États-Unis d'Amérique) et international (passagers voyageant vers et depuis des destinations à l'extérieur du Canada et des États-Unis). Au cours du premier trimestre de 2022, les améliorations en pourcentage les plus importantes ont été enregistrées dans le secteur international, suivi du secteur transfrontalier et du secteur intérieur, soit des augmentations du trafic passagers respectives de 965,1 %, 663,0 % et 176,2 % par rapport à la période correspondante de 2021. Les hausses importantes qu'ont connues les secteurs international et transfrontalier découlent principalement de l'assouplissement des restrictions de voyage internationales par les gouvernements canadien et étrangers.

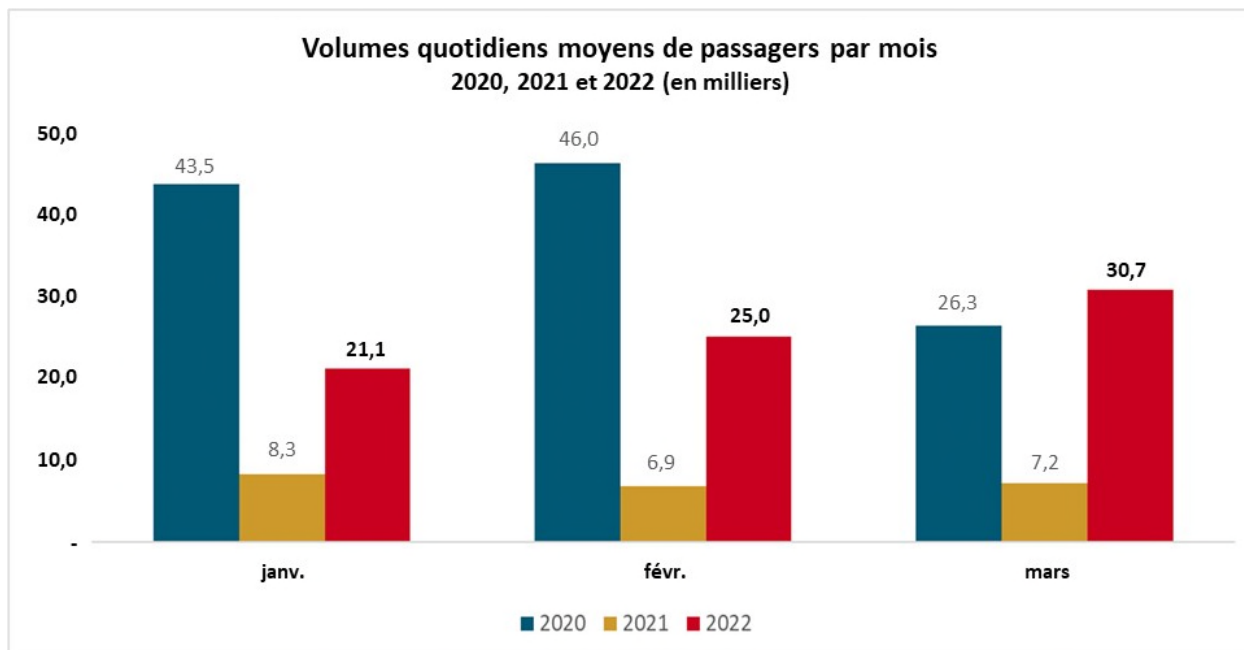
Le tableau ci-après résume le trafic passagers par secteur pour les premiers trimestres de 2022 et 2021 :

TRAFIC PASSAGERS (en milliers)	Trimestres clos les 31 mars		
	2022	2021	2022/2021
			% de variation
Intérieur	1 641,9	594,5	176,2
Transfrontalier	383,8	50,3	663,0
International	278,0	26,1	965,1
Total de passagers embarqués et débarqués	2 303,7	670,9	243,4
Embarquements locaux	693,9	179,8	285,9
Embarquements de correspondance	457,7	147,0	211,4
Total de passagers embarqués	1 151,6	326,8	252,4
Embarquements locaux	60,3 %	55,0 %	5,3 points
Embarquements de correspondance	39,7 %	45,0 %	-5,3 points
Total de passagers embarqués	100,0 %	100,0 %	

RAPPORT DE GESTION



Le tableau précédent présente le trafic de passagers embarqués et débarqués par catégorie de vol pour les premiers trimestres de 2020, 2021 et 2022. Au début de la pandémie de COVID-19, à la mi-mars 2020, les deux premiers mois de 2020 ont connu une activité de vol « pré-pandémie » normale. Par conséquent, le premier trimestre de 2020 n'a pas été aussi touché que le premier trimestre de 2021. La demande de voyages ayant commencé à se redresser au deuxième semestre de 2021, le trafic passagers s'était nettement raffermi au premier trimestre de 2022.



RAPPORT DE GESTION

Au cours du premier trimestre de 2022, le trafic passagers à YYC a augmenté de 243,4 % pour s'établir en moyenne à 25 596 passagers par jour, comparativement à une moyenne de 7 452 passagers par jour pour la période correspondante de 2021. Le nombre de vols a également augmenté, soit de 129,3 %, passant à une moyenne de 137 par jour au premier trimestre de 2022, comparativement à une moyenne d'environ 60 par jour pour la période correspondante de 2021. À la faveur de la reprise des activités d'Alaska Airlines et d'Air North, 10 compagnies aériennes exerçaient leurs activités à YYC au cours du premier trimestre de 2022, comparativement à 8 en 2021. Au premier trimestre de 2021, le trafic passagers a été directement touché par les nouvelles restrictions de voyage à l'échelle internationale imposées par le gouvernement canadien le 30 décembre 2020.

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 2022, le nombre de passagers d'embarquements locaux a augmenté de 285,9 % pour atteindre 0,7 million de passagers et le nombre de passagers d'embarquements de correspondance a grimpé de 211,4 % par rapport à 2021 pour s'établir à 0,5 million de passagers. Au cours du premier trimestre de 2022, le pourcentage d'embarquements locaux et celui des embarquements de correspondance est revenu aux niveaux d'avant la pandémie, soit respectivement 60,3 % et 39,7 %, comparativement à 55,0 % et à 45,0 % pour la période correspondante de 2021.

Trafic aérien

Le trafic aérien se mesure par le nombre d'atterrissages d'avions. Chaque avion a un poids maximal au décollage (« PMD »), précisé par les fabricants des appareils, et un nombre total de sièges. Le PMD et le nombre de sièges entrent dans le calcul de la majorité des frais des transporteurs aériens affichés pour chaque atterrissage 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 mouvements d'avions, le PMD, le nombre de sièges, le nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers et le coefficient d'occupation pour les premiers trimestres de 2022 et 2021 :

TRAFIC AÉRIEN	Trimestres clos le 31 mars		
	2022	2021	2022/2021
<i>(en milliers)</i>			% de variation
Atterrissages d'avions	17,3	9,4	84,0
Atterrissages d'avions de passagers	12,3	5,4	127,8
Sièges passagers atterris	1 600,5	630,4	153,9
<i>(en millions)</i>			
PMD total (en kg)	1 047,1	521,7	100,7
PMD passager (en kg)	809,8	323,3	150,5
Nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers	129,9	117,3	10,7
Coefficient d'occupation	72,0 %	51,8 %	20,2 points

Les atterrissages d'avions de passagers ont augmenté de 127,8 % au premier trimestre de 2022 par rapport à la période correspondante de 2021, en raison de l'assouplissement des restrictions imposées sur les voyages aériens liées à la pandémie de COVID-19, ce qui a fait augmenter la demande de transport de passagers au fur et à mesure de la reprise de l'industrie. Les atterrissages d'avions, qui comprennent les mouvements d'avions de passagers et d'avions autres que des avions de passagers, ont augmenté de 84,0 % au premier trimestre de 2022 par rapport à 2021.

RAPPORT DE GESTION

Pour le premier trimestre de 2022, le PMD s'est établi à 1 047,1 millions de kilogrammes, en hausse de 100,7 % par rapport à la période correspondante de 2021. Cette variation s'explique principalement par l'augmentation de 150,5 % 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 atterrés s'est établi à 1,6 million, en hausse de 1,0 million, ou 153,9 %, comparativement à 0,6 million de sièges pour la période correspondante de 2021. Le nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers s'est établi à 129,9, ce qui représente une augmentation de 12,6 sièges, ou 10,7 %, comparativement à 117,3 sièges par mouvement d'avions de passagers en 2021 en raison de l'utilisation d'avions plus gros. Le coefficient d'occupation, qui est passé de 51,8 % en 2021 à 72,0 % en 2022, affiche une hausse de 20,2 points de pourcentage.

Au premier trimestre de 2022, les atterrissages de fret ont augmenté de 12,8 % pour atteindre 1 431, contre 1 269 pour la période correspondante de 2021, tandis que le PMD de fret a augmenté de 16,7 % au cours de la même période.

PERFORMANCE FINANCIÈRE

Résultats d'exploitation nets

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

RÉSULTATS D'EXPLOITATION NETS (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2022	2021	2022/2021
			% de variation
Perte d'exploitation nette	(40,2)	(63,1)	22,9
Plus : Charges d'intérêts et coûts de financement	28,5	25,7	2,8
Dotation aux amortissements	34,0	34,2	(0,2)
BAlIA ajusté	22,3	(3,2)	25,5
Marge du BAlIA ajusté	30,6 %	-9,7 %	40,3 points

Au premier trimestre de 2022, l'Administration a subi une perte nette de 40,2 M\$ comparativement à une perte nette de 63,1 M\$ pour la période correspondante de 2021. La diminution de la perte en 2022 s'explique principalement par la hausse des produits des activités ordinaires découlant de l'amélioration du trafic passagers et du trafic aérien en 2022. Ces éléments ont été en partie contrebalancés par la hausse des charges découlant de l'accroissement de l'empreinte opérationnelle de l'aéroport pour répondre à l'augmentation du trafic passagers, par la hausse des loyers au titre du bail du Canada découlant de l'augmentation des produits tirés des aéroports et par la hausse des salaires et avantages du personnel en raison de la fin du programme de SSUC.

Au premier trimestre de 2022, le BAlIA était de 22,3 M\$, ce qui représente une augmentation de 25,5 M\$ par rapport à la période correspondante de 2021. La marge du BAlIA ajusté était de 30,6 % en 2022, soit une hausse de 40,3 points de pourcentage par rapport à 2021. L'augmentation du BAlIA et de la marge du BAlIA 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 et les transports terrestres).

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

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

Le tableau qui suit présente le sommaire des produits des activités ordinaires de l'Administration pour les trimestres clos les 31 mars 2022 et 2021 :

PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2022	2021	2022/2021
			Variation en \$
Frais d'améliorations aéroportuaires	24,0	5,3	18,7
Concessions	8,4	3,8	4,6
Parc de stationnement	6,0	2,1	3,9
Location de terrains	5,8	5,4	0,4
Location d'aéroports	2,3	2,0	0,3
Autres produits	2,3	0,2	2,1
Produit d'intérêts	0,2	0,1	0,1
Produits autres qu'aéronautiques	25,0	13,6	11,4
Frais généraux liés aux aéroports	11,1	7,7	3,4
Droits d'atterrissage	8,8	4,4	4,4
Autres frais aéronautiques	3,9	1,9	2,0
Produits aéronautiques	23,8	14,0	9,8
Total des produits des activités ordinaires	72,8	32,9	39,9
			% de variation
Produits autres qu'aéronautiques par embarquement	21,71 \$	41,62 \$	(47,8)
Produits aéronautiques par siège passager atterri	14,87 \$	22,21 \$	(33,0)

Au premier trimestre de 2022, les produits tirés des FAA se sont établis à 24,0 M\$, en hausse de 18,7 M\$, ou 352,8 %, par rapport à la période correspondante de 2021, en raison surtout de l'accroissement du trafic passagers et de la hausse de 5 \$ des tarifs par passager entrée en vigueur le 1^{er} mars 2021.

Au premier trimestre de 2022, le total des produits autres qu'aéronautiques a augmenté de 11,4 M\$, ou 83,8 %, par rapport à la période correspondante de 2021, en raison surtout de la hausse du trafic passagers, qui génère la plupart des produits autres qu'aéronautiques.

RAPPORT DE GESTION

Les produits tirés des concessions comprennent les produits tirés des loyers générés par les concessionnaires 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, à mesure que l'industrie semble se remettre de la pandémie de COVID-19, le trafic passagers montrant des signes d'une amélioration importante, les effets positifs sont visibles dans les produits tirés des concessions. Les produits tirés des concessions se sont élevés à 8,4 M\$ au premier trimestre de 2022, soit une augmentation de 4,6 M\$, ou 121,1 %, par rapport à la période correspondante de 2021.

Au premier trimestre de 2022, les produits tirés du parc de stationnement se sont établis à 6,0 M\$, ce qui représente une augmentation de 3,9 M\$, ou 185,7 %, par rapport à la période correspondante de 2021, essentiellement entraînée par le stationnement public découlant de l'augmentation du trafic passagers au cours de l'exercice ainsi que de la réponse positive aux systèmes de réservation de stationnement en ligne de YYC.

Les produits tirés de la location de terrains proviennent de la sous-location de terrains aéroportuaires à des entreprises qui veulent exercer leurs activités sur des terrains de YYC. La plupart des contrats de location de terrains ont tendance à être de longue durée et sont habituellement à un taux fixe pour le nombre d'acres loués; par conséquent, cette source de produits ne fluctue pas en fonction du trafic passagers. Les produits tirés de la location de terrains se sont établis à 5,9 M\$ au premier trimestre de 2022, en hausse de 0,4 M\$, ou 7,4 %, par rapport à la période correspondante de 2021, en raison des hausses de loyer annuelles et du fait de l'ajout du casino par l'Administration ainsi que d'un nouveau locataire industriel à la fin de 2021 et au début de 2022 respectivement.

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 comprennent des comptoirs de service à la clientèle et des locaux pour bureaux. Par conséquent, le trafic passagers n'a pas d'incidence directe sur cette source de produits. Les produits tirés de la location d'aéroports se sont établis à 2,3 M\$ au premier trimestre de 2022, soit une augmentation de 0,3 M\$, ou 15,0 %, par rapport à la période correspondante de 2021.

Les autres produits, qui se composent des frais de recouvrement des loyers du gouvernement fédéral, des services de construction et des frais de laissez-passer pour les bureaux, se sont établis à 2,2 M\$ au premier trimestre de 2022, en hausse de 2,0 M\$ par rapport à 2020, en raison surtout d'un produit d'assurance de 1,5 M\$ reçu au cours de la période.

Le total des produits aéronautiques a augmenté de 9,8 M\$, ou 70,0 %, pour le premier trimestre de 2022 par rapport à la période correspondante de 2021. Les frais généraux liés aux aéroports ont augmenté de 3,3 M\$, ou 44,2 %, par rapport à 2021, en raison de l'accroissement du nombre de sièges passagers atterrés. Une hausse de 3 % des tarifs entrée en vigueur le 1^{er} février 2022, conjuguée à l'augmentation du PMD atterri à la suite de l'augmentation du trafic passagers et du trafic de fret, a donné lieu à une augmentation de 4,4 M\$, ou 100,0 %, des droits d'atterrissage. Les autres frais aéronautiques qui comprennent les frais de passerelles, d'aire de trafic, de l'équipement d'aéroport à usage commun, d'équivalent FAA et de prédédouanement, se sont établis à 3,9 M\$ au premier trimestre de 2022, en hausse de 2,0 M\$, ou 105,3 %, par rapport à la période correspondante de 2021, en raison de l'utilisation accrue des passerelles et de l'augmentation du temps d'arrêt des aires de trafic pour les avions.

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, des immeubles de placement et des immobilisations incorporelles.

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

CHARGES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2022	2021	2022/2021 % de variation
Biens et services	27,4	21,3	(6,1)
Salaires et avantages du personnel	10,3	7,3	(3,0)
Impôts fonciers	4,3	4,4	0,1
Charges d'exploitation directes	42,0	33,0	(9,0)
Bail avec le Canada	7,1	2,7	(4,4)
Frais de gestion liés aux améliorations aéroportuaires	1,4	0,4	(1,0)
Total des charges d'exploitation	50,5	36,1	(14,4)
Dotation aux amortissements	34,0	34,2	0,2
Charges d'intérêts et coûts de financement	28,5	25,7	(2,8)
Total des charges	113,0	96,0	(17,0)
Charges d'exploitation directes par passager embarqué et débarqué	18,23 \$	49,19 \$	62,9

Au premier trimestre de 2022, les charges liées aux biens et services se sont établies à 27,4 M\$, en hausse de 6,1 M\$, ou 28,6 %, par rapport à la période correspondante de 2021. Cette augmentation des charges en 2022 s'explique en grande partie par l'utilisation par l'aéroport d'une empreinte opérationnelle réduite en 2021 pour gérer les coûts et pour appairer le trafic passagers, alors qu'en 2022, l'installation était totalement ouverte afin de satisfaire à un trafic passagers et un trafic aérien accru. L'augmentation découle également de la hausse des coûts des services publics, les tarifs contractuels ayant augmenté au début de l'exercice, et la consommation a diminué en raison de l'accroissement de l'empreinte opérationnelle.

Au premier trimestre de 2021, les salaires et avantages du personnel ont augmenté de 3,0 M\$, ou 41,1 %, par rapport à la période correspondante de 2021, en raison surtout des charges salariales directes de 1,7 M\$ attribuables à l'augmentation des niveaux de dotation en personnel nécessaires pour répondre à la hausse du trafic passagers et à l'empreinte opérationnelle accrue de l'aéroport. La prestation de SSUC de 1,3 M\$ reçue au premier trimestre de 2021 a aussi contribué à la hausse, car le programme de SSUC a pris fin en octobre 2021.

Les charges locatives au titre du bail avec le Canada de YYC se sont élevées à 7,1 M\$ au premier trimestre de 2022, en hausse de 4,4 M\$, ou 163,0 %, par rapport à la période correspondante de 2021. Les charges locatives au titre du bail avec le Canada en 2022 et en 2021 ont été comptabilisées en fonction du taux de location contractuel multiplié par les produits admissibles réels pour toute la période. Bien que Transports Canada n'ait pas renoncé au loyer pour 2021, les paiements ont été reportés jusqu'en janvier 2024, sur une période de 10 ans. Pour 2022, l'Administration a recommencé à effectuer les versements mensuels.

Les frais de gestion liés aux améliorations aéroportuaires (les « frais de perception des FAA ») sont en corrélation avec le total des produits tirés des FAA et sont calculés en pourcentage des FAA bruts perçus par les compagnies aériennes pour le compte de l'Administration. Les frais de perception des FAA de 1,4 M\$ pour le premier trimestre de 2022 ont augmenté de 1,0 M\$, ou 250,0 %, par rapport à la période correspondante de 2021, en raison de l'accroissement des produits tirés des FAA.

RAPPORT DE GESTION

Au premier trimestre de 2022, les charges d'intérêts et coûts de financement se sont établis à 28,5 M\$, en hausse de 2,8 M\$, ou 10,9 %, par rapport à la période correspondante de 2021. L'augmentation de 2022 s'explique en grande partie par l'augmentation de la dette à long terme en cours de l'Administration. L'Administration a obtenu le report des paiements d'intérêts pour 2021. Pour 2022, l'Administration a recommencé à effectuer les paiements d'intérêts semestriels, le premier paiement ayant eu lieu le 7 avril 2022.

Sommaire des résultats trimestriels

Le tableau suivant présente les principales données financières trimestrielles consolidées non auditées pour la période allant du trimestre clos le 30 juin 2020 au trimestre clos le 31 mars 2022 :

	Trimestres clos							
	2022	2021				2020		
<i>(en millions de dollars)</i>	T1	T4	T3	T2	T1	T4	T3	T2
Produits des activités ordinaires	72,8	74,4	72,9	36,1	32,9	36,0	34,5	17,1
Charges d'exploitation	(50,5)	(48,0)	(38,2)	(31,9)	(36,1)	(34,1)	(28,6)	(31,3)
BAIIA ajusté	22,3	26,4	34,7	4,2	(3,2)	1,9	5,9	(14,2)
Contribution à l'échangeur	-	-	-	-	-	(22,5)	-	-
BAIIA	22,3	26,4	34,7	4,2	(3,2)	(20,6)	5,9	(14,2)
Avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	-	9,6	-	-	-	(9,9)	-	-
Dotations aux amortissements	(34,0)	(34,1)	(34,0)	(34,2)	(34,2)	(34,5)	(34,2)	(34,2)
Charges d'intérêts et coûts de financement	(28,5)	(172,4)	(25,9)	(26,0)	(25,7)	(25,9)	(25,4)	(24,8)
(Perte) nette	(40,2)	(170,5)	(25,2)	(56,0)	(63,1)	(90,9)	(53,7)	(73,2)

Le bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et l'amortissement (le « BAIIA ») ajusté pour tenir compte de la contribution à l'échangeur est le « BAIIA ajusté ». Le BAIIA ajusté est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR », pour des renseignements supplémentaires.

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 ajusté trimestriel montre clairement l'incidence de la pandémie de COVID-19 depuis le deuxième trimestre de 2020; le troisième trimestre de 2021 ayant montré des signes de reprise.

PROJETS D'INVESTISSEMENT

L'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 premiers trimestres de 2022 et 2021.

Dépenses d'investissement <i>(en millions de dollars)</i>	Trimestres clos les 31 mars		
	2022	2021	2022/2021
			% de variation
Projets d'amélioration	1,6	0,6	1,0
Investissement de restauration	0,5	0,2	0,3
Projets générateurs de revenus	0,1	0,5	(0,4)
Dépenses d'investissement	2,2	1,3	0,9
Contrats de location-acquisition	-	1,0	(1,0)
Total de l'investissement	2,2	2,3	(0,1)

RAPPORT DE GESTION

Les dépenses d'investissement au premier trimestre de 2022 se sont élevées à 2,2 M\$, en hausse de 0,8 M\$ par rapport à la période correspondante de 2021. Les dépenses d'investissement prévues pour 2022 s'établissent à 55,8 M\$.

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

- Reconstruction de la piste ouest – Projet redémarré en 2021 auquel 3,0 M\$ ont été consacrés à ce jour, un montant de 0,6 M\$ ayant été dépensé en 2022. Les dépenses prévues en 2022 s'élèvent à 20,0 M\$. L'ensemble du projet devrait être achevé en 2025 à un coût prévu d'environ 115 M\$;
- Programme de restauration de la chaussée côté piste – Projet pluriannuel dont les coûts à ce jour s'élèvent à 10,0 M\$, et à 0,1 M\$ en cumul depuis le début de l'exercice 2022. Les dépenses prévues pour 2022 s'élèvent à 6,5 M\$;
- Remise en état du système de gicleurs – Projet pluriannuel dont les coûts à ce jour s'élèvent à 1,4 M\$, et à 0,2 M\$ en cumul annuel depuis le début de l'exercice 2022. Dépenses prévues de 4,5 M\$ en 2022;

Nouveaux projets importants approuvés au cours du premier trimestre de 2022 :

- Mises à niveau du transformateur du hall B – Projet pluriannuel entamé en 2022 et censé être achevé en 2023 à un coût de 4,0 M\$;
- Remise en état du parc de stationnement – Projet de restauration annuelle du parc de stationnement. Les dépenses prévues en 2022 s'élèvent à 4,5 M\$;

TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

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

FLUX DE TRÉSORERIE (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2022	2021	2022/2021
			Variation en \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	25,7	(1,5)	27,2
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(2,2)	(2,8)	0,6
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(0,1)	(0,1)	-
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	23,4	(4,4)	27,8

Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation au premier trimestre de 2022 ont augmenté de 27,2 M\$ par rapport à la période correspondante de 2021, pour s'établir à 25,7 M\$, en raison principalement de l'augmentation des produits des activités ordinaires. Les flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement ont diminué de 0,6 M\$ par rapport à la période correspondante de 2021, ce qui s'explique surtout par les variations du fonds de roulement liées à ces activités. Les flux de trésorerie affectés aux activités de financement du premier trimestre de 2022 sont conformes à ceux de 2021. Les flux de trésorerie nets se sont élevés à 23,4 M\$, en hausse de 27,7 M\$ par rapport au premier trimestre de 2021, du fait de l'augmentation des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation.

RAPPORT DE GESTION

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

FLUX DE TRÉSORERIE (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2022	2021	2022/2021
			Variation en \$
Résultat net	(40,2)	(63,1)	22,9
Plus : Charges d'intérêts et coûts de financement	28,5	25,7	2,8
Dotations aux amortissements	34,0	34,2	(0,2)
BAIIA ajusté	22,3	(3,2)	25,5
Moins : Charges d'intérêts et coûts de financement, déduction faite de la pénalité de remboursement anticipé et des reports de paiement	(28,5)	(0,5)	(28,0)
Plus : Report du loyer au titre du bail avec le Canada	-	2,7	(2,7)
Flux de trésorerie disponibles	(6,2)	(1,0)	(5,2)
			% de variation
Flux de trésorerie disponibles par passager embarqué et débarqué	(2,69) \$	(1,49) \$	(80,5)

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 :

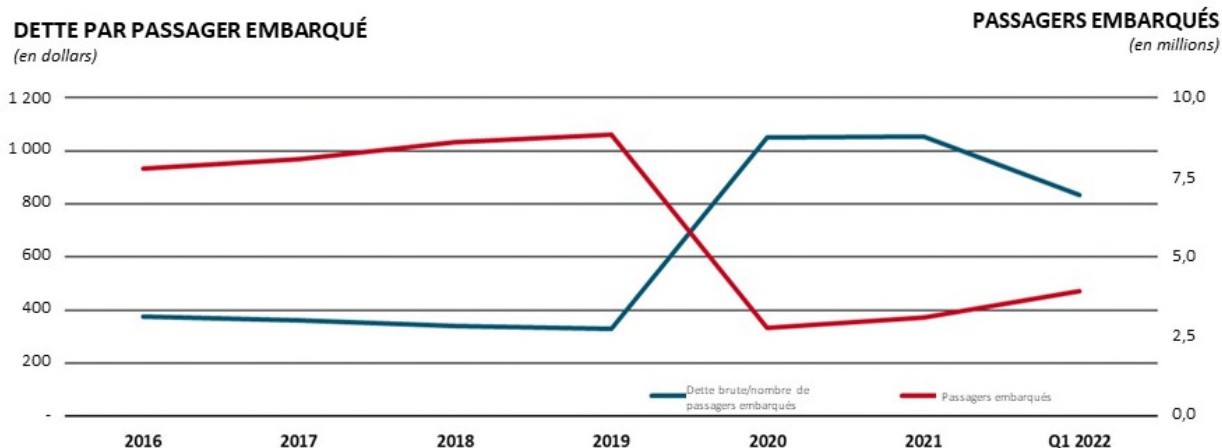
DETTE À LONG TERME (en millions de dollars)	Au 31 mars	Au 31 déc.	2022/2021
	2022	2021	
			Variation en \$
Dette à long terme, y compris la partie courante	3 276,5	3 276,0	(0,5)
Trésorerie	144,3	120,9	23,4
Dette nette	3 132,2	3 155,1	22,9
			% de variation
Principaux indicateurs de crédit			
Ratio de couverture du service de la dette	0,80	0,25	
Ratio de couverture du service de la dette brut	1,82	1,63	
Total de la dette / nombre de passagers embarqués (en dollars)	833,93 \$	1 055,31 \$	21,0
Dette nette / nombre de passagers embarqués (en dollars)	797,20 \$	1 016,36 \$	21,6

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 2022 afin de fournir un indicateur annuel.

Au 31 mars 2022, la dette à long terme est demeurée à 3,3 G\$, tandis que la dette nette a diminué de 0,7 %, pour s'établir à 3,1 G\$, en raison de l'augmentation de la trésorerie. La dette nette est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour de plus amples détails.

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

RAPPORT DE GESTION



La dette brute par passager embarqué est un indicateur financier clé du secteur des aéroports. Au 31 mars 2022, le total de la dette par passager embarqué a diminué pour s'établir à 833,93 \$, tandis que la dette nette par passager embarqué a diminué à 797,20 \$, en raison dans les deux cas de la hausse du trafic passagers enregistrée au premier trimestre de 2022. La dette par passager embarqué de l'Administration a suivi une trajectoire à la baisse au cours des dernières années; toutefois, elle s'est accrue considérablement en 2020 en raison de l'augmentation de la dette et de la diminution du volume de passagers en raison de la pandémie de COVID-19, comme l'illustre le graphique ci-dessus. La dette nette par passager embarqué est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour de plus amples renseignements.

Le tableau qui suit présente de l'information sur les liquidités disponibles de l'Administration au 31 mars 2022 et au 31 décembre 2021 :

LIQUIDITÉS ET FACILITÉS DE CRÉDIT (en millions de dollars)	Au 31 mars 2022	Au 31 déc. 2021	2022/2021
			Variation en \$
1) Trésorerie et équivalents de trésorerie	144,3	120,9	23,4
Facilités de crédit			
2) Facilité de crédit d'exploitation disponible	332,5	332,5	-
Moins : Lettres émises	(49,1)	(49,8)	0,7
Montant prélevé	-	-	-
Facilité de crédit d'exploitation	283,4	282,7	0,7
Total des liquidités, montant net (compte tenu de la trésorerie)	427,7	403,6	24,1
3) Facilité de lettres de crédit disponible	70,0	70,0	-
Moins : Lettres émises	(60,0)	(60,0)	-
Facilité de lettres de crédit	10,0	10,0	-

Au 31 mars 2022, les liquidités nettes totales de l'Administration s'élevaient à 427,7 M\$, en hausse de 24,1 M\$, ou 6,0 %, par rapport au 31 décembre 2021. L'augmentation en 2022 est attribuable à une trésorerie et des équivalents de trésorerie disponibles supplémentaires de 23,4 M\$ en raison des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation de 25,7 M\$ pour la période.

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.

BAIIA ajusté et marge du BAIIA ajusté

Le BAIIA ajusté correspond au bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et l'amortissement ajusté pour tenir compte des éléments non récurrents qui ne sont pas liés à l'exploitation, et la marge du BAIIA ajusté correspond au BAIIA ajusté divisé par le total des produits des activités ordinaires.

Flux de trésorerie disponibles

Les flux de trésorerie disponibles correspondent à l'évaluation du résultat net généré par les activités d'exploitation de l'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.

Dettes 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.

Dettes brute par passager embarqué

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

Dettes nette

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

RAPPORT DE GESTION

Dettes nettes 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 passager atterri

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

GLOSSAIRE

Passagers embarqués et débarqués :

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

Passagers embarqués :

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

Sièges passagers atterris :

Les sièges passagers 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 diverses hypothèses et est exposée à des risques et à des incertitudes. Des termes tels que « croire », « s'attendre à », « planifier », « avoir l'intention de », « estimer », « prévoir » et d'autres expressions du même ordre, ainsi que des verbes au futur et au conditionnel, tels que « feront », « devraient », « feraient » et « pourraient », dénotent souvent la présence d'information prospective.

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

En raison de l'évolution rapide de la situation de la pandémie de COVID-19 et de la contraction économique en découlant, les facteurs et hypothèses importants qui sous-tendent l'information prospective figurant dans le présent document sont par nature plus incertains que ceux des périodes antérieures. Il demeure difficile de prévoir la demande de voyage en raison de la variabilité des restrictions imposées par le Canada et par les gouvernements à l'échelle internationale. Les restrictions et les inquiétudes relatives aux déplacements, en raison de la pandémie de COVID-19, notamment les préoccupations des passagers, peuvent limiter considérablement la demande pour le transport aérien. La pandémie de COVID-19 a également des conséquences importantes, notamment sur les dépenses des entreprises et des consommateurs, qui peuvent se répercuter sur la demande de voyage. L'Administration ne peut prédire l'incidence globale ni le moment précis où la situation pourrait s'améliorer.

D'autres facteurs et hypothèses importants comprennent : l'évolution du virus de la COVID-19 et l'émergence et la propagation de variants; la disponibilité de tests rapides et efficaces, de vaccins et de traitements efficaces contre le virus; les actions du gouvernement et des passagers; la reprise économique post-pandémique; l'incidence des coûts associés aux nouveaux processus, aux nouvelles solutions technologiques et aux améliorations des installations en réponse à la pandémie de COVID-19; la clientèle de YYC et l'économie diversifiée fourniront la base d'une forte demande pour le déplacement aérien à l'avenir; la capacité du transporteur aérien répondra à la demande future de transport aérien dans la région de Calgary; Calgary continuera d'attirer des voyageurs nationaux et internationaux; aucun autre événement significatif, tel qu'une catastrophe naturelle ou un autre désastre, qui ait une incidence sur le cours normal des activités ou sur l'environnement macroéconomique ne se produira; l'Administration pourra accéder aux marchés financiers à des conditions et à des taux compétitifs; et aucun dépassement de coût important lié aux projets d'investissement ne se produira. Ces hypothèses sont fondées sur l'information dont l'Administration dispose à l'heure actuelle, y compris l'information qu'elle a obtenue d'experts et d'analystes tiers.

RAPPORT DE GESTION

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE (non audité)

Aux 31 mars 2022 et 31 décembre 2021

Aux (en millions de dollars)	Note	31 mars 2022	31 décembre 2021
ACTIF			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		144,3 \$	120,9 \$
Créances		23,5	18,0
Stocks		6,4	5,6
Charges payées d'avance		1,4	3,2
		175,6	147,7
Incitatifs à la location et autres actifs à long terme		7,2	8,4
Immobilisations corporelles et incorporelles	3	3 010,6	3 042,5
Actif au titre des régimes de retraite		36,7	36,7
		3 230,1 \$	3 235,3 \$
PASSIF ET ACTIF NET			
Passifs courants			
Dettes d'exploitation et charges à payer		28,2	21,9
Intérêts à payer sur la dette à long terme	4	54,4	26,6
Produits différés		0,3	0,3
Partie courante des autres passifs à long terme		1,2	2,7
Partie courante de la dette à long terme	4, 8	7,2	7,2
		91,3	58,7
Autres passifs à long terme		45,9	44,0
Passif au titre des prestations constituées		16,6	16,6
Dette à long terme	4, 8	3 269,3	3 268,8
		3 423,1	3 388,1
Déficit net		(193,0)	(152,8)
		3 230,1 \$	3 235,3 \$

Se reporter aux notes annexes.

ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DE L'ACTIF NET (non audité)

Pour le trimestre clos les 31 mars 2022

<i>(en millions de dollars)</i>	Note	Trimestres clos les 31 mars	
		2022	2021
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES			
Frais d'améliorations aéroportuaires		24,0 \$	5,3 \$
Produits autres qu'aéronautiques	6		
Concessions		8,4	3,8
Parc de stationnement		6,0	2,1
Location de terrains		5,8	5,4
Location d'aérogares		2,3	2,0
Autres produits		2,3	0,2
Produit d'intérêts		0,2	0,1
		25,0	13,6
Produits aéronautiques			
Frais généraux liés aux aérogares		11,1	7,7
Droits d'atterrissage		8,8	4,4
Autres frais aéronautiques		3,9	1,9
		23,8	14,0
		72,8	32,9
CHARGES			
Biens et services		27,4	21,3
Salaires et avantages du personnel	7	10,3	7,3
Impôts fonciers		4,3	4,4
Bail avec le Canada		7,1	2,7
Frais de gestion liés aux améliorations aéroportuaires		1,4	0,4
		50,5	36,1
Bénéfice (perte) avant les charges d'intérêts et coûts de financement et la dotation à l'amortissement			
		22,3	(3,2)
Charges d'intérêts et coûts de financement	9	28,5	25,7
Dotation aux amortissements	3	34,0	34,2
		Perte nette	(40,2) \$
		(152,8) \$	(63,1) \$
(Déficit) actif net à l'ouverture de la période		(152,8) \$	162,0 \$
(Déficit) actif net à la clôture de la période		(193,0) \$	98,9 \$

Se reporter aux notes annexes.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE *(non audité)*

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022

<i>(en millions de dollars)</i>	Note	2022	Trimestres clos les 31 mars 2021
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION			
Perte nette		(40,2) \$	(63,1) \$
Ajustements :			
Dotation aux amortissements	3	34,0	34,2
Dotation à l'amortissement des coûts de financement différés	4	0,3	—
		(5,9)	(28,9)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :			
Créances		(5,5)	3,5
Stocks		(0,8)	—
Charges payées d'avance		1,8	0,7
Incitatifs à la location et autres actifs à long terme		2,8	—
Dettes d'exploitation et charges à payer		5,0	(1,9)
Intérêts à payer sur la dette à long terme		27,8	25,2
Produits différés		—	(0,2)
Autres passifs		0,5	0,1
		31,6	27,4
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		25,7	(1,5)
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	(2,2)	(2,3)
Variation des dettes d'exploitation et charges à payer liées aux immobilisations corporelles et incorporelles		—	(0,5)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(2,2)	(2,8)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		23,4 \$	(4,4) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période		120,9 \$	66,5 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période		144,3 \$	62,1 \$

Se reporter aux notes annexes.

Notes annexes

Au 31 mars 2022 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 à la note 3. 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.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, la direction a effectué une évaluation de l'incidence des incertitudes amenées par la pandémie de COVID-19 sur sa situation financière, sa performance financière et ses flux de trésorerie. La direction continue d'analyser l'ampleur de l'incidence financière de la pandémie de COVID-19, qui demeure importante. Bien que la durée totale et la portée de la COVID-19 ne peuvent être connues pour le moment, l'Administration estime que la pandémie n'aura pas d'incidence importante sur la viabilité financière à long terme de l'aéroport.

Les présents états financiers intermédiaires ont été approuvés par le comité d'audit et des finances en vue de leur publication, le 27 mai 2022.

2 PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Base d'évaluation et de présentation

Les présents états financiers intermédiaires 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 intermédiaires ont été dressés selon l'hypothèse de la continuité d'exploitation et au coût historique, à l'exception de la réévaluation de certains actifs et passifs financiers évalués à la juste valeur.

Les présents états financiers intermédiaires ont été préparés selon les mêmes conventions et méthodes comptables que celles utilisées pour la préparation des états financiers annuels audités 2021 de l'Administration.

Notes annexes

Au 31 mars 2022 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.)

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 à payer, 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 ET INCORPORELLES

Au 31 mars 2022	Terrains		Immobilisations corporelles						Immobilisations incorporelles		Total
	Terrains	Terrains cédés à bail	Bâtiments et structures	Matériel informatique	Véhicules	Matériel et outillage	Mobilier et agencements	Construction en cours	Logiciels	Travaux en cours	
Coût											
Solde d'ouverture	5,8 \$	28,0 \$	4 203,1 \$	40,4 \$	45,2 \$	161,3 \$	20,3 \$	7,1 \$	38,3 \$	0,5 \$	4 550,0 \$
Entrées	—	—	0,1	—	—	—	—	1,6	—	0,5	2,2
Transferts	—	—	0,5	—	—	—	—	(0,5)	—	—	—
Cessions et sorties	—	—	—	—	(0,1)	—	—	—	—	—	(0,1)
Solde de clôture	5,8	28,0	4 203,7	40,4	45,1	161,3	20,3	8,2	38,3	1,0	4 552,1
Amortissement cumulé											
Solde d'ouverture	—	5,4	1 343,5	39,5	34,5	40,5	7,2	—	36,9	—	1 507,5
Dotations aux amortissements	—	0,1	31,1	0,3	0,4	1,6	0,2	—	0,3	—	34,0
Solde de clôture	—	5,5	1 374,6	39,8	34,9	42,1	7,4	—	37,2	—	1 541,5
Valeur comptable nette	5,8 \$	22,5 \$	2 829,1 \$	0,6 \$	10,2 \$	119,2 \$	12,9 \$	8,2 \$	1,1 \$	1,0 \$	3 010,6 \$

Les soldes inscrits sous « Construction en cours » représentent les coûts inscrits à l'actif dans le cadre de projets d'amélioration des installations côté piste et côté aérogare. Au 31 mars 2022, 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 néant (0,3 M\$ au 31 décembre 2021).

Notes annexes

Au 31 mars 2022 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 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 2022	31 décembre 2021
Premier	Séries A	3,1990 %	7 octobre 2036	350,0	350,0
Premier	Séries B	3,3410 %	7 octobre 2038	300,0	300,0
Premier	Séries C	3,4540 %	7 octobre 2041	350,0	350,0
Premier	Séries D	3,5540 %	7 octobre 2051	350,0	350,0
Premier	Séries E	3,5540 %	7 octobre 2053	300,0	300,0
Premier	Séries F	3,7540 %	7 octobre 2061	425,0	425,0
Deuxième	4002957	2,2580 %	7 octobre 2031	166,0	166,0
Deuxième	4002958	3,0120 %	6 avril 2035	25,0	25,0
Deuxième	4002959	3,6430 %	15 février 2042	100,0	100,0
Deuxième	4002960	3,1530 %	15 décembre 2047	25,0	25,0
Deuxième	4002961	2,5622 %	16 septembre 2049	70,0	70,0
Deuxième	4002962	3,8550 %	17 mars 2034	83,0	83,0
Deuxième	4002963	2,7900 %	15 mars 2030	125,0	125,0
Deuxième	4002964	4,0590 %	30 novembre 2033	107,9	107,9
Deuxième	4002965	4,2580 %	15 septembre 2033	113,0	113,0
Deuxième	4002966	3,4200 %	29 juin 2032	200,0	200,0
Deuxième	4002967	3,5130 %	16 juin 2029	200,0	200,0
Total des obligations émises				3 289,9	3 289,9
Moins : Frais d'émission de la dette				(13,4)	(13,9)
Moins : Partie courante				(7,2)	(7,2)
Dettes à long terme				3 269,3	3 268,8

L'acte de fiducie-cadre renferme certaines clauses financières restrictives qui doivent être calculées annuellement. L'Administration a reçu des renonciations de la part du fiduciaire jusqu'au 1^{er} janvier 2023.

5 FACILITÉS DE CRÉDIT

L'Administration dispose d'une ligne de crédit d'exploitation renouvelable de 350 M\$ (la « facilité d'exploitation »). 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 2022 et au 31 décembre 2021, aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité d'exploitation.

Notes annexes

Au 31 mars 2022 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 lettres de crédit en cours aux termes de la facilité d'exploitation au 31 mars 2022 totalisent 49,1 M\$ (49,8 M\$ au 31 décembre 2021) et ont été émises pour des charges d'exploitation spécifiques, y compris une lettre de crédit de 28,6 M\$ (29,9 M\$ au 31 décembre 2021) qui était requise en vertu de l'acte de fiducie-cadre pour couvrir au moins 25 % des charges d'exploitation et d'entretien engagées au cours de l'exercice précédent ou d'une période de douze mois à compter de l'émission d'obligations.

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 2022 et au 31 décembre 2021, la lettre de crédit en cours en vertu de la facilité de lettre de crédit était de 60,0 M\$. Cette lettre de crédit était exigée aux termes de l'acte de fiducie-cadre pour couvrir au moins 50 % des intérêts nets courus et du montant total en capital à payer pour une période de douze mois suivant la fin de l'exercice.

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

Les clauses restrictives incluses dans les facilités d'exploitation et de lettres de crédit renvoient aux clauses restrictives de l'acte de fiducie-cadre dans laquelle l'Administration a reçu des renonciations à l'égard des clauses restrictives jusqu'au 1^{er} janvier 2023.

6 PRODUITS AUTRES QU'AÉRONAUTIQUES

En raison de l'impact de la pandémie de COVID-19 dans le secteur du transport aérien, l'Administration a fourni un soutien aux locataires en leur offrant soit des dispenses de loyer, soit des reports de loyer. L'Administration a appliqué la mesure de simplification pour les allègements de loyer liés à la COVID-19 de façon uniforme aux allègements de loyer se rapportant à des contrats présentant des caractéristiques similaires.

Le montant constaté à l'état du résultat net et de l'actif net pour le trimestre clos le 31 mars 2022 afin de refléter les variations des paiements de loyers découlant des allègements de loyer consentis auxquels l'Administration a appliqué la mesure de simplification relative aux allègements de loyer liés à la COVID-19 est de néant (3,4 M\$ pour le trimestre clos le 31 mars 2021). Le montant total des créances locatives se rapportant au report des paiements de loyers au 31 mars 2022 était de 0,6 M\$ (0,6 M\$ au 31 décembre 2021).

7 AIDE GOUVERNEMENTALE

L'Administration a précédemment demandé et obtenu l'autorisation de participer à la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC). L'Administration s'est qualifiée pour la subvention salariale parce qu'elle a subi une réduction significative de ses revenus en raison de la pandémie de COVID-19. Ce programme a pris fin le 23 octobre 2021. Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, aucune subvention n'a été reçue. Pour le trimestre clos le 31 mars 2021, une subvention de 1,3 M\$ a été comptabilisée dans l'état du résultat net et de l'actif net en réduction de la charge au titre des « Salaires et avantages ».

Notes annexes

Au 31 mars 2022 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 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 partie courante de la dette à long terme, de la dette à long terme et des loyers à payer au titre du bail avec le Canada.

La juste valeur des instruments financiers de l'Administration, à l'exception de la dette à long terme et des charges à payer à long terme, avoisine leur valeur comptable en raison de leur échéance rapprochée. La juste valeur de la dette à long terme et des charges à payer à long terme est considérée comme étant au niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs, car elle est estimée au moyen de l'analyse des flux de trésorerie actualisés en fonction du taux d'emprunt actuel de l'Administration pour des accords d'emprunt similaires. Au 31 mars 2022, la juste valeur de la dette à long terme de l'Administration et des loyers à payer au titre du bail avec le Canada est de 4,1 G\$ (3,5 G\$ au 31 décembre 2021).

9 RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

	2022	Trimestres clos le 31 mars 2021
Charges (produits) d'intérêts et coûts de financement		
Intérêts sur la dette à long terme	27,6 \$	25,2 \$
Amortissement des coûts de financement différés	0,3	—
Ajustement de la juste valeur des charges à payer à long terme	0,1	—
Commission d'attente	0,2	0,1
Intérêts sur la facilité d'exploitation	—	0,4
Autres charges d'intérêts	0,3	—
Charges d'intérêts et coûts de financement	28,5 \$	25,7 \$

10 ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

En juin 2011, l'Administration a conclu une entente de sous-location et de licence de tunnel (l'« entente sur le tunnel ») avec la Ville de Calgary (la « Ville »). L'entente sur le tunnel, qui arrive à échéance le 29 juin 2072, exige que la Ville prolonge la voie Airport Trail vers l'est, à travers les terrains de l'aéroport et, notamment, construise, exploite et entretienne un tunnel associé sous la piste 17L-35R. Aux termes de l'entente sur le tunnel, l'Administration fournira sans frais à la Ville tous les terrains de l'aéroport dont elle a besoin. L'entente sur le tunnel prévoit également une entente de partage des coûts en ce qui concerne les futurs échangeurs le long de la voie Airport Trail aux intersections de 19th Street et de la voie Barlow Trail. La première phase concerne les échangeurs, qui amélioreront l'accès aux installations aéroportuaires. L'Administration a accepté de contribuer 20,0 M\$ au coût de cette phase. La deuxième phase des échangeurs, ou des composantes de ceux-ci, sera construite lorsque les volumes de trafic de la première phase atteindront le niveau requis. L'Administration a convenu de payer alors la moitié du coût d'acquisition des terrains de tiers nécessaires et du projet de construction. Étant donné que la première phase de ces échangeurs est en cours de construction et que les terrains de tiers de la deuxième phase ont déjà été acquis, l'Administration a comptabilisé, au 31 mars 2022, un passif de 20,7 M\$ à l'égard de ces obligations. L'Administration continue d'avoir l'engagement de contribuer à la deuxième phase de la construction et aux coûts additionnels des terrains.

Au 31 mars 2022, l'Administration avait des engagements d'environ 6,2 M\$ à l'égard de projets d'investissement entrepris au cours de l'exercice. Les projets d'investissement comprennent la restauration de la chaussée et la construction d'une nouvelle piste.

Notes annexes

Au 31 mars 2022 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 IMPÔT SUR LE RÉSULTAT

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

12 DONNÉES COMPARATIVES

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

13 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

Les événements postérieurs à la date de clôture ont été examinés jusqu'au 27 mai 2022, 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.