

# ADMINISTRATION AÉROPORTUAIRE DE CALGARY RAPPORT DE GESTION

Pour le trimestre clos le 31 mars 2024

## RAPPORT DE GESTION

POUR LE TRIMESTRE CLOS LE 31 MARS 2024

Daté du 14 mai 2024

### **INFORMATION PROSPECTIVE**

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

Le présent rapport de gestion traite des résultats financiers et des résultats d'exploitation de l'Administration aéroportuaire de Calgary (l'« Administration ») pour le trimestre clos le 31 mars 2024 et doit être lu en parallèle avec les états financiers intermédiaires non audités et les notes annexes de l'Administration pour le trimestre clos le 31 mars 2024. Des renseignements supplémentaires, y compris le dernier rapport de gestion annuel de l'Administration (le « rapport de gestion de 2023 ») et les états financiers audités pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, sont accessibles à l'adresse [www.yyc.com](http://www.yyc.com). L'information contenue dans le rapport de gestion de 2023 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. Puisque l'Administration est une entité sans capital-actions et sans but lucratif, le bénéfice net qu'elle génère est réinvesti dans les aéroports qu'elle contrôle afin qu'elle puisse remplir ce mandat.

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

## FAITS SAILLANTS

Les résultats financiers et les résultats d'exploitation ont affiché une croissance constante au premier trimestre de 2024 par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent en raison de l'accroissement du trafic aérien, de l'augmentation du nombre de sièges disponibles et de la hausse de la demande de voyages.

Pour le premier trimestre de 2024 :

- Le nombre de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 6,7 % par rapport au premier trimestre de 2023, pour s'établir à 4,1 millions, faisant de YYC le quatrième aéroport le plus fréquenté au Canada.
- Les embarquements locaux ont atteint 1,3 million, soit une augmentation de 8,7 % par rapport au premier trimestre de 2023, entraînant une hausse de 7,9 % des produits tirés des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) par rapport à la période correspondante de 2023, qui ont été portés à 46,6 M\$.
- YYC a enregistré une hausse de 0,5 % des atterrissages par rapport au premier trimestre de 2023, qui s'explique principalement par une augmentation des atterrissages de fret. YYC a également enregistré une hausse de 3,7 % des sièges passagers atterrissés par rapport au premier trimestre de 2023.
- La hausse susmentionnée du trafic passagers s'est traduite par une augmentation de 10,0 % du total des produits des activités ordinaires, qui se sont établis à 113,1 M\$, comparativement à la période correspondante de 2023.
- L'Administration a généré un BAIIA de 41,3 M\$ (marge de 36,5 %), ce qui représente une augmentation de 3,7 M\$, ou 9,8 %, par rapport au BAIIA de 37,6 M\$ (marge de 36,6 %) du premier trimestre de 2023.

# RAPPORT DE GESTION

## PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES ET DONNÉES CLÉS SUR L'EXPLOITATION

DONNÉES FINANCIÈRES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2024	2023	Variation (\$)
<b>Total des produits des activités ordinaires</b>	<b>113,1</b>	102,8	10,3
Charges d'exploitation directes	<b>58,7</b>	52,9	5,8
Bail avec le Canada	<b>11,3</b>	10,4	0,9
Frais de gestion applicables aux frais d'améliorations aéroportuaires	<b>1,8</b>	1,9	(0,1)
<b>BAIIA</b>	<b>41,3</b>	37,6	3,7
<b>Perte nette</b>	<b>(23,8)</b>	(20,3)	(3,5)
<i>Se reporter à la rubrique « Performance financière » pour de plus amples détails.</i>			
<i>Se reporter à la rubrique « Résultats d'exploitation nets » pour de plus amples détails</i>			
<b>Flux de trésorerie disponibles</b> (en millions de dollars)	<b>13,1</b>	9,1	4,0
<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		
	2024	2023	Variation (%)
Passagers embarqués et débarqués (en milliers)	<b>4 065,7</b>	3 808,7	6,7
Embarquements locaux (en milliers)	<b>1 329,4</b>	1 222,9	8,7
Embarquements de correspondance	<b>34,8 %</b>	35,9 %	-1,1 pts
Atterrissages d'avions (en milliers)	<b>21,4</b>	21,3	0,5
PMD total (en millions de kilogrammes)	<b>1 430,9</b>	1 356,9	5,5
Sièges passagers atterris (en milliers)	<b>2 329,0</b>	2 245,8	3,7
Coefficient d'occupation	<b>87,5 %</b>	85,0 %	2,5 pts

## ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

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

### Trafic passagers

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

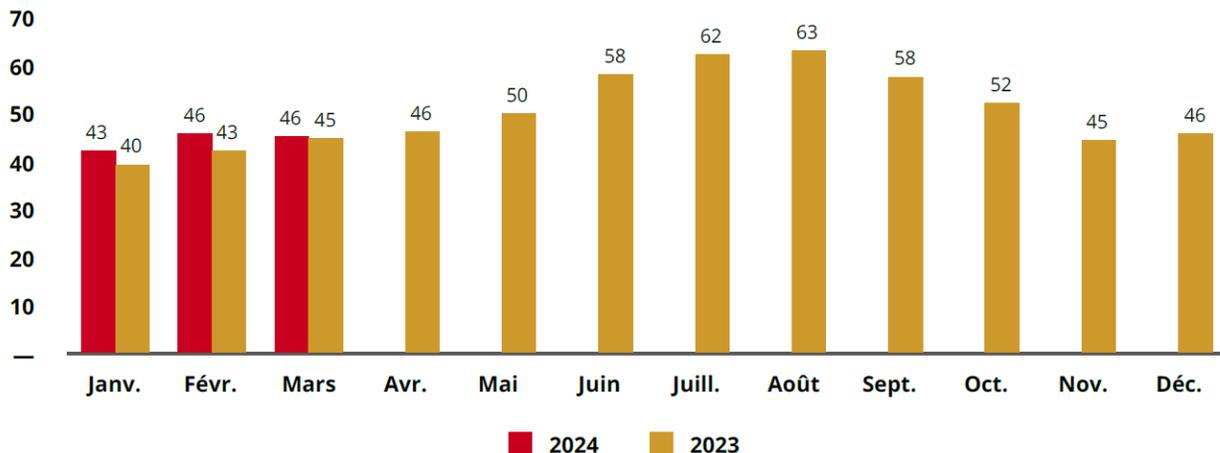
# RAPPORT DE GESTION

Le tableau ci-dessous résume le trafic passagers par secteur pour les trimestres clos les 31 mars 2024 et 2023 :

TRAFIC PASSAGERS (en milliers)	Trimestres clos les 31 mars		
	2024	2023	Variation (%)
Intérieur	2 614,7	2 527,8	3,4
Transfrontalier	845,6	722,4	17,1
International	605,4	558,5	8,4
<b>Total de passagers embarqués et débarqués</b>	<b>4 065,7</b>	<b>3 808,7</b>	<b>6,7</b>
Embarquements locaux	1 329,4	1 222,9	8,7
Embarquements de correspondance	709,2	685,3	3,5
<b>Total de passagers embarqués</b>	<b>2 038,6</b>	<b>1 908,2</b>	<b>6,8</b>
Embarquements locaux	65,2 %	64,1 %	1,1 pts
Embarquements de correspondance	34,8 %	35,9 %	-1,1 pts
<b>Total de passagers embarqués</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	

Le trafic de passagers embarqués et débarqués total à YYC s'est établi à 4,1 millions de passagers au premier trimestre de 2024, en hausse de 0,3 million de passagers, ou 6,7 %, par rapport aux 3,8 millions de passagers enregistrés pour la période correspondante de 2023. Le secteur transfrontalier a connu la plus forte croissance (17,1 %) en raison de l'augmentation du nombre de sièges disponibles sur les liaisons existantes de Westjet et de United Airline et de la reprise des services transfrontaliers de Flair, partiellement contrebalancées par la réduction du nombre de sièges disponibles d'Air Canada en glissement annuel. Le trafic international a augmenté de 8,4 %, soutenu par Westjet, Discover et Flair, du fait de l'augmentation de la capacité sur les liaisons existantes, facteur contrebalancé en partie par Air Canada. Le secteur intérieur a enregistré une hausse de 3,4 %, principalement en raison de la capacité accrue de Westjet et du nouveau service offert par Porter à Ottawa, même si Flair, Air Canada et Lynx Air (jusqu'à la cessation de ses activités le 26 février 2024) ont réduit leur capacité dans ce secteur. Tous les secteurs ont connu une forte demande, le coefficient d'occupation ayant augmenté de 2,5 points de pourcentage, passant de 85,0 % au premier trimestre de 2023 à 87,5 % au premier trimestre de 2024.

## VOLUMES QUOTIDIENS MOYENS DE PASSAGERS PAR MOIS Pour les exercices 2023 et 2024 (en milliers)



## RAPPORT DE GESTION

Le volume quotidien de passagers à YYC est passé de 42 300 en moyenne au premier trimestre de 2023 à 44 700 au premier trimestre de 2024, soit une augmentation de 5,7 %. Le trafic passagers pour chacun des mois du premier trimestre de 2024 a été supérieur à celui des mois correspondants de 2023. La cessation des activités de Lynx Air le 26 février 2024 n'a pas eu d'incidence significative, car la demande des passagers a été en grande partie absorbée par les autres transporteurs.

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 2024, le nombre de passagers d'embarquements locaux a atteint 1,3 million, tandis que le nombre de passagers d'embarquements de correspondance s'est établi à 0,7 million, ce qui représente respectivement des augmentations de 8,7 % et de 3,5 % par rapport à la période correspondante de 2023. La répartition en pourcentage entre les embarquements locaux et les embarquements de correspondance était respectivement de 65,2 % et de 34,8 %, contre 64,1 % et 35,9 % pour la période correspondante de 2023. YYC a connu une augmentation de son trafic de correspondance en raison de son rôle d'aéroport pivot pour les vols internationaux de Westjet. Cependant, cette hausse a été contrebalancée par les liaisons directes offertes par des compagnies aériennes, comme Porter, Flair et United, qui partent principalement de YYC, ce qui a favorisé le trafic passagers local.

### Trafic aérien

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

Le tableau suivant résume les atterrissages d'avions, le PMD, le nombre de sièges, le nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers et le coefficient d'occupation pour les trimestres clos les 31 mars 2024 et 2023 :

TRAFIC AÉRIEN	Trimestres clos les 31 mars		
	2024	2023	Variation (%)
<i>(en milliers)</i>			
Atterrissages d'avions	21,4	21,3	0,5
Atterrissages d'avions de passagers	16,3	16,3	—
Sièges passagers atterris	2 329,0	2 245,8	3,7
<i>(en millions)</i>			
PMD total (en kg)	1 430,9	1 356,9	5,5
PMD passager (en kg)	1 195,1	1 149,1	4,0
Nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers	142,6	137,8	3,5
Coefficient d'occupation	87,5 %	85,0 %	2,5 pts

## RAPPORT DE GESTION

Pour le trimestre clos le 31 mars 2024, les atterrissages d'avions de passagers ont été comparables à ceux de la période correspondante de 2023. 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 0,5 % au premier trimestre de 2024 par rapport à 2023. Au 31 mars 2024, 13 compagnies aériennes exerçaient leurs activités à YYC, comparativement à 15 pour la période correspondante de 2023.

Au cours du premier trimestre de 2024, le PMD s'est établi à 1 430,9 millions de kilogrammes, en hausse de 5,5 % par rapport à la période correspondante de 2023. Cette variation s'explique principalement par l'augmentation de 4,0 % du PMD passagers, attribuable à l'accroissement du nombre d'atterrissages et à l'utilisation de plus gros appareils.

Le nombre de sièges passagers atterrissés s'est établi à 2,3 millions au premier trimestre de 2024, comparativement à 2,2 millions pour la période correspondante de 2023, soit une hausse de 0,1 million, ou 3,7 %. Le nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers s'élevait à 142,6 au premier trimestre de 2024, comparativement à 137,8 pour la période correspondante de 2023, ce qui représente une augmentation de 4,8 sièges, ou 3,5 %, attribuable à l'utilisation de plus gros appareils. Le coefficient d'occupation, qui est passé de 85,0 % au premier trimestre de 2023 à 87,5 % au premier trimestre de 2024, affiche une hausse de 2,5 points de pourcentage.

Pour le premier trimestre de 2024, le nombre d'atterrissages de fret a augmenté de 7,8 %, pour atteindre 1 264, contre 1 173 pour la période correspondante de 2023, tandis que le PMD de fret a augmenté de 20,8 % au cours de la même période, de plus gros appareils ayant été utilisés pour répondre à la demande de fret.

## 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 2024 et 2023 :

RÉSULTATS D'EXPLOITATION NETS (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2024	2023	Variation (\$)
<b>Perte nette</b>	<b>(23,8)</b>	(20,3)	(3,5)
(Perte) profit au titre des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(1,7)	4,7	(6,4)
<b>Perte d'exploitation</b>	<b>(22,1)</b>	(25,0)	2,9
Plus : Charges d'intérêts et coûts de financement	28,2	28,5	(0,3)
Dotation aux amortissements	35,2	34,1	1,1
<b>BAIIA</b>	<b>41,3</b>	37,6	3,7
Marge du BAIIA	36,5 %	36,6 %	-0,1 pts

Au cours du premier trimestre de 2024, l'Administration a enregistré une perte d'exploitation de 22,1 M\$, contre une perte d'exploitation de 25,0 M\$ pour la période correspondante de 2023. La diminution de la perte d'exploitation en 2024 s'explique principalement par la hausse des produits des activités ordinaires découlant de l'augmentation du trafic passagers et du trafic aérien pendant l'année. Ces facteurs 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 et par la hausse des loyers au titre du bail avec le Canada du fait de l'augmentation des produits tirés des aéroports.

Pour le premier trimestre de 2024, le BAIIA s'est chiffré à 41,3 M\$, en hausse de 3,7 M\$ par rapport à la période correspondante de 2023. Pour cette même période, la marge du BAIIA s'est établie à 36,5 %, en baisse de 0,1 point par rapport à la période correspondante de 2023. L'augmentation du BAIIA est attribuable à l'accroissement des produits des activités ordinaires découlant de la hausse du trafic aérien et du trafic passagers par rapport au premier trimestre de 2023.

# RAPPORT DE GESTION

## Produits des activités ordinaires

Les produits des activités ordinaires proviennent i) des produits aéronautiques, ii) des produits tirés des FAA et iii) des produits autres qu'aéronautiques.

Les produits aéronautiques comprennent les droits d'atterrissage, les frais généraux liés aux aérogares et les autres frais aéronautiques. Les droits d'atterrissage sont établis en fonction du PMD d'un avion à l'arrivée, tandis que les frais généraux liés aux aérogares 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 de certains 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, le stationnement, les locations, les produits d'intérêts 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 2024 et 2023 :

PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2024	2023	Variation (\$)
<b>Frais d'améliorations aéroportuaires</b>	<b>46,6</b>	43,2	3,4
<b>Produits aéronautiques</b>	<b>23,1</b>	22,0	1,1
Concessions	18,9	15,7	3,2
Parc de stationnement	11,6	11,2	0,4
Locations et autres	9,8	8,7	1,1
Produits d'intérêts	3,1	2,0	1,1
<b>Produits autres qu'aéronautiques</b>	<b>43,4</b>	37,6	5,8
<b>Total des produits des activités ordinaires</b>	<b>113,1</b>	102,8	10,3

Pour le premier trimestre de 2024, les produits tirés des FAA se sont établis à 46,6 M\$, en hausse de 3,4 M\$, ou 7,9 %, par rapport à la période correspondante de 2023, principalement en raison de l'augmentation du nombre de passagers d'embarquements locaux.

Pour le premier trimestre de 2024, les produits aéronautiques ont augmenté de 1,1 M\$, ou 5,0 %, par rapport à la période correspondante de 2023. Cette hausse résulte de l'accroissement du trafic aérien et du trafic passagers en glissement annuel. L'Administration peut conclure avec des partenaires aériens des accords commerciaux à long terme prévoyant des réductions sur les frais aéronautiques si certains seuils de croissance sont atteints.

Pour le premier trimestre de 2024, les produits autres qu'aéronautiques se sont chiffrés à 43,4 M\$, en hausse de 5,8 M\$, ou 15,4 %, par rapport à la période correspondante de 2023, essentiellement du fait de l'augmentation du trafic passagers, principal moteur des sources de produits autres qu'aéronautiques, et des produits d'intérêts supplémentaires gagnés.

Les produits tirés des concessions comprennent les produits tirés des loyers générés par les concessionnaires et les hôtels dans les aérogares, les fournisseurs de services de transport terrestre et les fournisseurs de voitures de location, et de la publicité. Le principal moteur de ces sources de produits des activités ordinaires est le trafic passagers. Pour le premier trimestre de 2024, les produits tirés des concessions se sont élevés à 18,9 M\$, soit une augmentation de 3,2 M\$, ou 20,4 %, par rapport à la période correspondante de 2023. Au premier trimestre de 2024, l'Administration a accueilli trois commerces de détail supplémentaires, de même qu'un restaurant à service complet.

## RAPPORT DE GESTION

Pour le premier trimestre de 2024, les produits tirés du parc de stationnement se sont établis à 11,6 M\$, ce qui représente une augmentation de 0,4 M\$, ou 3,6 %, par rapport à la période correspondante de 2023. Cette hausse est surtout attribuable à l'augmentation des embarquements locaux et à la réponse positive au système de réservation de stationnement en ligne de YYC.

Les produits tirés des locations et autres proviennent essentiellement de la sous-location de terrains aéroportuaires et de la location d'espaces physiques à l'intérieur des aérogares. La plupart des contrats de location de terrains ont tendance à être de longue durée; cette source de produits ne fluctue pas en fonction du trafic passagers. Pour le premier trimestre de 2024, les produits tirés des locations et autres se sont chiffrés à 9,8 M\$, ce qui représente une augmentation de 1,1 M\$, ou 12,6 %, par rapport à la période correspondante de 2023. Cet accroissement s'explique par les hausses de loyer en glissement annuel et d'autres modifications apportées aux baux. Au premier trimestre de 2024, une station-service Shell a ouvert ses portes sur le site de l'aéroport.

### 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 2024 et 2023 :

CHARGES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2024	2023	Variation (\$)
Biens et services	39,4	34,4	5,0
Salaires et avantages du personnel	13,6	13,6	—
Impôts fonciers	5,7	4,9	0,8
<b>Charges d'exploitation directes</b>	<b>58,7</b>	<b>52,9</b>	<b>5,8</b>
Bail avec le Canada	11,3	10,4	0,9
Frais de gestion applicables aux frais d'améliorations aéroportuaires	1,8	1,9	(0,1)
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>71,8</b>	<b>65,2</b>	<b>6,6</b>
Dotation aux amortissements	35,2	34,1	1,1
Charges d'intérêts et coûts de financement	28,2	28,5	(0,3)
Perte (profit) au titre de la réévaluation des avantages liés à des régimes de retraite	1,7	(4,7)	6,4
<b>Total des charges</b>	<b>136,9</b>	<b>123,1</b>	<b>13,8</b>

Pour le premier trimestre de 2024, les charges liées aux biens et services se sont chiffrées à 39,4 M\$, en hausse de 5,0 M\$, ou 14,5 %, par rapport à la période correspondante de 2023. Les coûts des services aux termes de contrats d'exploitation ont augmenté du fait de mises à niveau et de la hausse des coûts contractuels. Par ailleurs, des coûts de réparation et d'entretien accrus ont été engagés au premier trimestre de 2024. La hausse de ces charges a été en partie compensée par des résultats favorables au chapitre de la consommation de services publics par rapport à la période correspondante de 2023.

Pour le premier trimestre de 2024, la charge au titre des salaires et avantages est demeurée stable par rapport à la période correspondante de 2023.

Pour le premier trimestre de 2024, les charges locatives au titre du bail avec le Canada de YYC se sont établies à 11,3 M\$, en hausse de 0,9 M\$, ou 8,7 %, par rapport à la période correspondante de 2023. Les charges locatives au titre du bail avec le Canada en 2024 et en 2023 ont été comptabilisées en fonction du taux de location contractuel multiplié par les produits admissibles réels pour toute la période.

## RAPPORT DE GESTION

Les frais de gestion applicables aux frais d'améliorations aéroportuaires (les « frais de gestion applicables aux FAA ») sont en corrélation avec le total des produits tirés des FAA et sont calculés en pourcentage des FAA bruts perçus par les compagnies aériennes pour le compte de l'Administration. Pour le premier trimestre de 2024, les frais de gestion applicables aux FAA se sont établis à 1,8 M\$, ce qui représente une baisse de 0,1 M\$, ou 5,3 %, par rapport à la période correspondante de 2023. Cette diminution s'explique par l'augmentation des frais de gestion au cours de la période. Ce taux a été réduit plus tard au cours de l'exercice 2023, YYC ayant atteint un seuil annuel requis de trafic passagers plus élevé.

Pour le premier trimestre de 2024, les charges d'intérêts et coûts de financement ont reculé de 0,3 M\$, ou 1,1 %, par rapport à la période correspondante de 2023.

La réévaluation des avantages liés à des régimes de retraite a donné lieu à une perte de 1,7 M\$ pour le premier trimestre de 2024, principalement en raison de l'écart entre le rendement réel des actifs des régimes et le rendement actuariel prévu 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 2022 au trimestre clos le 31 mars 2024 :

	Trimestres clos							
	2024	2023			2022			
(en millions de dollars)	T1	T4	T3	T2	T1	T4	T3	T2
Produits des activités ordinaires	113,1	120,7	152,6	121,2	102,8	111,2	129,5	102,4
Charges d'exploitation	(71,8)	(73,0)	(68,8)	(62,4)	(65,2)	(60,1)	(59,1)	(53,5)
<b>BAIIA</b>	41,3	47,7	83,8	58,8	37,6	51,1	70,4	48,9
Dotation aux amortissements	(35,2)	(37,3)	(34,2)	(34,2)	(34,1)	(34,2)	(34,1)	(34,1)
Charges d'intérêts et coûts de financement	(28,2)	(29,4)	(28,3)	(28,5)	(28,5)	(27,2)	(29,0)	(28,7)
(Perte) profit au titre des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(1,7)	8,0	(6,7)	(1,2)	4,7	(22,3)	—	—
<b>Résultat net</b>	<b>(23,8)</b>	<b>(11,0)</b>	<b>14,6</b>	<b>(5,1)</b>	<b>(20,3)</b>	<b>(32,6)</b>	<b>7,3</b>	<b>(13,9)</b>

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 du trafic aérien, 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.

## 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 la sûreté, la sécurité et l'expérience client.

## RAPPORT DE GESTION

Le tableau suivant présente l'information sur les dépenses d'investissement pour les trimestres clos les 31 mars 2024 et 2023.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2024	2023	Variation (\$)
Projets d'amélioration	7,0	3,9	3,1
Investissement de restauration	2,0	1,7	0,3
Projets générateurs de revenus	0,3	0,2	0,1
<b>Dépenses d'investissement</b>	<b>9,3</b>	<b>5,8</b>	<b>3,5</b>
Évaluation de la superficie	—	4,5	(4,5)
Contrats de location-acquisition	—	1,4	(1,4)
<b>Total de l'investissement</b>	<b>9,3</b>	<b>11,7</b>	<b>(2,4)</b>

Les dépenses d'investissement au premier trimestre de 2024 se sont élevées à 9,3 M\$, en hausse de 3,5 M\$ par rapport à la période correspondante de 2023, principalement en raison des coûts engagés en 2024 pour le projet de réfection de la piste ouest.

## ACTIF ET PASSIF

Au 31 mars 2024 et au 31 décembre 2023, le total de l'actif, le total du passif et le déficit net s'établissaient comme suit :

Actif net (en millions de dollars)	31 mars 2024	31 décembre 2023	Variation (\$)
Total de l'actif	3 148,6	3 155,9	(7,3)
Total du passif	3 426,4	3 409,9	16,5
<b>Déficit net</b>	<b>(277,8)</b>	<b>(254,0)</b>	<b>(23,8)</b>

Au 31 mars 2024, le total de l'actif de l'Administration avait diminué de 7,3 M\$ par rapport au 31 décembre 2023, principalement en raison d'une baisse de 25,9 M\$ des immobilisations corporelles et incorporelles, compensée en partie par une augmentation de 20,8 M\$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie. Le total du passif de l'Administration a augmenté de 16,5 M\$, principalement en raison de la hausse de 27,7 M\$ des intérêts à payer sur la dette à long terme et de l'augmentation de 2,3 M\$ des autres passifs à long terme, compensées en partie par une baisse de 13,3 M\$ des dettes d'exploitation et charges à payer.

L'Administration a enregistré un déficit net de 277,8 M\$ au 31 mars 2024. Il s'agit d'une augmentation de 23,8 M\$ par rapport au 31 décembre 2023, en raison de la perte d'exploitation réalisée 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 2024 :

FLUX DE TRÉSORERIE (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2024	2023	Variation (\$)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	28,6	38,2	(9,6)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(7,4)	(18,5)	11,1
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(0,4)	(0,1)	(0,3)
<b>Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>20,8</b>	<b>19,6</b>	<b>1,2</b>

## RAPPORT DE GESTION

La trésorerie et les équivalents de trésorerie ont augmenté de 20,8 M\$ au cours du premier trimestre clos le 31 mars 2024, une hausse de 1,2 M\$ par rapport à la période correspondante de 2023, en raison de la diminution des sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement, contrebalancée en partie par une baisse des entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation et par une hausse des sorties de trésorerie liées aux activités de financement.

Le tableau qui suit fournit de l'information sur les flux de trésorerie disponibles de l'Administration pour le trimestre clos le 31 mars 2024 :

FLUX DE TRÉSORERIE (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2024	2023	Variation (\$)
<b>Perte nette</b>	<b>(23,8)</b>	(20,3)	(3,5)
Plus : Dotation aux amortissements	35,2	34,1	1,1
Charges d'intérêts et coûts de financement	28,2	28,5	(0,3)
Perte (profit) au titre de la réévaluation des avantages liés à des régimes de retraite	1,7	(4,7)	6,4
<b>BAIIA</b>	<b>41,3</b>	37,6	3,7
Moins : Charges d'intérêts et coûts de financement	(28,2)	(28,5)	0,3
<b>Flux de trésorerie disponibles</b>	<b>13,1</b>	9,1	4,0

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 » du présent rapport de gestion pour de plus amples détails.

Le tableau qui suit présente de l'information sur la dette de l'Administration au 31 mars 2024 et au 31 décembre 2023 :

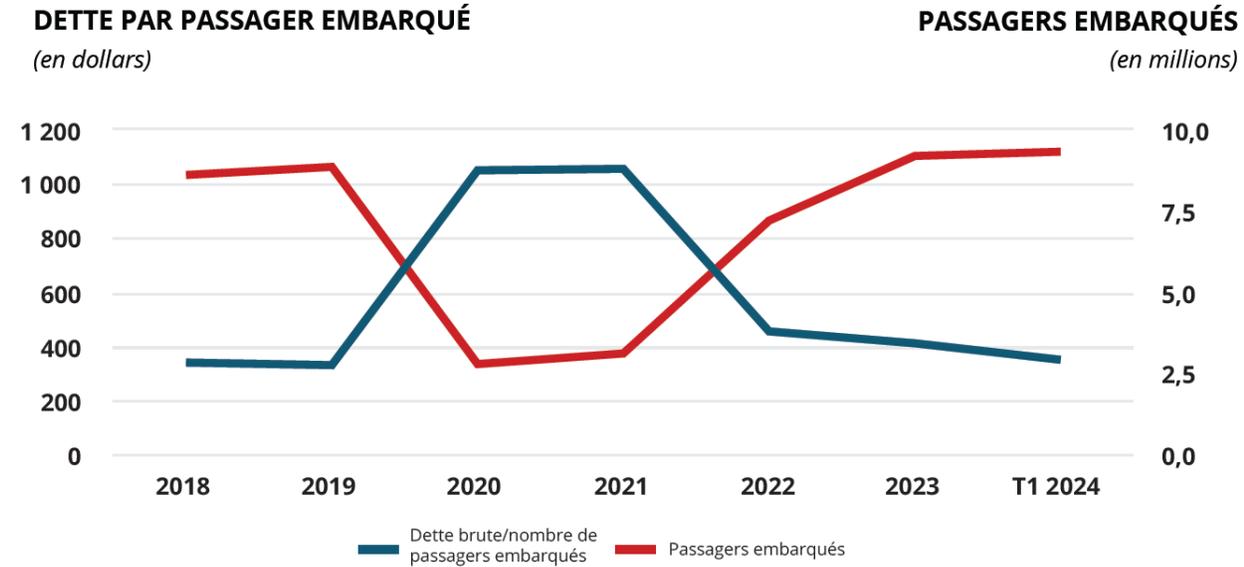
DETTE À LONG TERME (en millions de dollars)	Au 31 mars 2024	Au 31 décembre 2023	Variation (\$)
Dette à long terme, y compris la partie courante	3 263,2	3 263,0	0,2
Trésorerie	229,5	208,7	20,8
<b>Dette nette</b>	<b>3 033,7</b>	3 054,3	(20,6)
Principaux indicateurs de crédit			Variation (\$)
Ratio de couverture du service de la dette	2,42	2,04	
Ratio de couverture du service de la dette brut	5,41	4,87	
Dette brute / nombre de passagers embarqués (en dollars)	350,02 \$	354,96 \$	(1,4)
Dette nette / nombre de passagers embarqués (en dollars)	325,40 \$	332,26 \$	(2,1)

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 2024 afin de fournir un indicateur annuel.

Au 31 mars 2024, la dette à long terme a augmenté de 0,2 M\$ par rapport au 31 décembre 2023, tandis que la dette nette a diminué de 20,6 M\$ pour s'établir à 3,0 G\$ du fait 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 » du présent rapport de gestion pour de plus amples détails.

L'acte de fiducie-cadre renferme certaines clauses financières restrictives qui doivent être calculées annuellement à la date de clôture de l'exercice. L'Administration respectait, au 31 décembre 2023, le ratio de couverture du service de la dette et le ratio de couverture du service de la dette brute requis aux termes de l'acte de fiducie-cadre.

## RAPPORT DE GESTION



La dette brute par passager embarqué est un indicateur financier clé du secteur des aéroports. Au 31 mars 2024, la dette brute et la dette nette par passager embarqué ont diminué pour s'établir respectivement à 350,02 \$ et à 325,40 \$ en raison, dans les deux cas, de la hausse du trafic passagers enregistrée au cours des 12 derniers mois. La dette par passager embarqué de l'Administration s'est accrue considérablement en 2020 en raison de l'augmentation de la dette et de la diminution du volume de passagers en raison de la pandémie de COVID-19. Comme le trafic passagers est rétabli à YYC, cet indicateur se situe maintenant aux niveaux de 2019, comme l'illustre le graphique ci-dessus. La dette nette par passager embarqué est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour de plus amples détails.

Le tableau qui suit présente de l'information sur la situation de trésorerie de l'Administration au 31 mars 2024 et au 31 décembre 2023 :

LIQUIDITÉS ET FACILITÉS DE CRÉDIT (en millions de dollars)	31 mars 2024	31 décembre 2023	Variation (\$)
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>229,5</b>	<b>208,7</b>	<b>20,8</b>
<b>Facilités de crédit :</b>			
Facilité de crédit d'exploitation disponible	190,0	190,0	—
Moins : Lettres émises	(44,9)	(44,9)	—
Facilité de crédit d'exploitation	145,1	145,1	—
<b>Total des liquidités, montant net (compte tenu de la trésorerie et des équivalents de trésorerie)</b>	<b>374,6</b>	<b>353,8</b>	<b>20,8</b>
Facilité de lettres de crédit disponible	70,0	70,0	—
Moins : Lettres émises	(67,5)	(67,5)	—
<b>Facilité de lettres de crédit</b>	<b>2,5</b>	<b>2,5</b>	<b>—</b>

## RAPPORT DE GESTION

Au 31 mars 2024, le total du montant net des liquidités de l'Administration s'élevait à 374,6 M\$, en hausse de 20,8 M\$, ou 5,9 %, par rapport au 31 décembre 2023. L'augmentation enregistrée en 2024 est attribuable à un montant supplémentaire de 20,8 M\$ en trésorerie et en équivalents de trésorerie disponibles au cours de la période. L'augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie disponibles découle des entrées de trésorerie de 28,6 M\$ liées aux activités d'exploitation au cours de la période, compensées en partie par les sorties de trésorerie de 7,4 M\$ liées aux activités d'investissement et de 0,4 M\$ liées aux activités de financement. Aucun changement n'a été apporté aux lettres de crédit émises 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. Il 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.

#### 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.

# RAPPORT DE GESTION

## GLOSSAIRE

### **Passagers embarqués et débarqués :**

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

### **Passagers embarqués :**

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

### **Sièges passagers atterris :**

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

### **PMD :**

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

## MISE EN GARDE CONCERNANT L'INFORMATION PROSPECTIVE

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

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

## RAPPORT DE GESTION

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

Il existe un important risque que les attentes, prévisions, conclusions et projections formulées dans les énoncés prospectifs ne se révèlent pas exactes, que les hypothèses soient incorrectes et que les résultats réels diffèrent de l'information prospective. Les facteurs de risque qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent sensiblement des résultats exprimés ou sous-entendus par l'information prospective comprennent, sans s'y limiter : l'instabilité des transporteurs aériens; le volume de passagers; l'incapacité à atteindre les objectifs commerciaux; le non-paiement des clients et la capacité de l'Administration à respecter les clauses restrictives prévues dans son acte de fiducie-cadre et ses facilités de crédit actuelles et futures; la dépendance envers des tiers, y compris des compagnies aériennes, pour l'exploitation et le maintien des activités; la volatilité persistante de l'économie actuelle et future, y compris les chocs sur l'environnement macroéconomique (variations des prix du carburant, des taux d'intérêt, de l'inflation, des devises, de l'emploi et des dépenses); la possibilité de récessions au Canada, aux États-Unis et à l'échelle internationale; le changement des tendances dans l'offre et la demande; les urgences sanitaires; les conditions du marché financier et le risque lié à l'évaluation du crédit; la concurrence d'autres aéroports; des interruptions ou des perturbations prolongées des activités à YYC; le déclenchement de guerres, d'émeutes, d'agitations civiles ou d'actions politiques, incluant la guerre en Europe de l'Est et le conflit au Moyen-Orient; les interruptions de travail; les perturbations causées par des conditions météorologiques extrêmes, des catastrophes naturelles ou d'autres événements ayant une incidence sur les réseaux de l'industrie aérienne; les troubles géopolitiques; les actes de terrorisme ou menaces à la cybersécurité; les perturbations de l'infrastructure des technologies de l'information; la perte de personnel clé; les changements de lois ou de réglementations, y compris la réglementation des tarifs; les modifications défavorables au bail avec le Canada et au contrat de location de Springbank conclu avec le gouvernement du Canada, qui régit les terrains de l'aéroport; l'utilisation des télécommunications et des transports terrestres comme solutions de remplacement 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 2024

# ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE *(non audité)*

## Au 31 mars 2024 et au 31 décembre 2023

<i>(en millions de dollars)</i>	Note	31 mars 2024	31 décembre 2023
<b>ACTIF</b>			
<b>Actifs courants</b>			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		229,5 \$	208,7 \$
Créances	9	36,0	34,6
Stocks		8,2	8,3
Charges payées d'avance		4,2	5,5
		<b>277,9</b>	257,1
<b>Incitatifs à la location</b>		<b>3,9</b>	4,1
<b>Autres actifs à long terme et charges payées d'avance</b>		<b>2,5</b>	2,6
<b>Immobilisations corporelles</b>	3	<b>2 844,1</b>	2 870,0
<b>Immobilisations incorporelles</b>	4	<b>3,1</b>	3,1
<b>Actif au titre des régimes de retraite</b>	8	<b>17,1</b>	19,0
		<b>3 148,6 \$</b>	3 155,9 \$
<b>PASSIF ET ACTIF NET</b>			
<b>Passifs courants</b>			
Dettes d'exploitation et charges à payer	9	40,5	53,8
Intérêts à payer sur la dette à long terme	5, 9	54,1	26,4
Produits différés		0,6	0,9
Partie courante des autres passifs à long terme	9	8,3	7,8
Partie courante de la dette à long terme	5, 9	7,8	7,8
		<b>111,3</b>	96,7
<b>Autres passifs à long terme</b>	7, 9	<b>46,0</b>	43,7
<b>Passif au titre des prestations constituées</b>	8	<b>13,7</b>	14,3
<b>Dette à long terme</b>	5, 9	<b>3 255,4</b>	3 255,2
		<b>3 426,4 \$</b>	3 409,9 \$
<b>Déficit net</b>		<b>(277,8)</b>	(254,0)
		<b>3 148,6 \$</b>	3 155,9 \$

Se reporter aux notes annexes.

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

## Pour le trimestre clos le 31 mars 2024

<i>(en millions de dollars)</i>	Note	Trimestres clos les 31 mars	
		2024	2023
<b>PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES</b>			
Frais d'améliorations aéroportuaires		46,6 \$	43,2 \$
Produits aéronautiques		23,1	22,0
Produits autres qu'aéronautiques			
Concessions		18,9	15,7
Parc de stationnement		11,6	11,2
Locations et autres		9,8	8,7
Produit d'intérêts		3,1	2,0
		<b>43,4</b>	<b>37,6</b>
		<b>113,1</b>	<b>102,8</b>
<b>CHARGES</b>			
Biens et services		39,4	34,4
Salaires et avantages du personnel	8	13,6	13,6
Bail avec le Canada		11,3	10,4
Impôts fonciers		5,7	4,9
Frais de manutention liés aux frais d'améliorations aéroportuaires		1,8	1,9
		<b>71,8</b>	<b>65,2</b>
<b>Bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et la dotation aux amortissements</b>			
		<b>41,3</b>	<b>37,6</b>
Dotation aux amortissements	3, 4	35,2	34,1
Charges d'intérêts et coûts de financement	10	28,2	28,5
<b>Perte d'exploitation</b>		<b>(22,1) \$</b>	<b>(25,0) \$</b>
<b>Autres produits (charges)</b>			
(Perte) profit de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	8	(1,7)	4,7
<b>Perte nette</b>		<b>(23,8) \$</b>	<b>(20,3) \$</b>
<b>Déficit net à l'ouverture de la période</b>		<b>(254,0) \$</b>	<b>(232,2) \$</b>
<b>Déficit net à la clôture de la période</b>		<b>(277,8) \$</b>	<b>(252,5) \$</b>

Se reporter aux notes annexes.

## TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE *(non audité)*

### Pour le trimestre clos le 31 mars 2024

<i>(en millions de dollars)</i>	Note	Trimestres clos les 31 mars	
		2024	2023
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>			
Perte nette		<b>(23,8) \$</b>	(20,3) \$
Cotisations versées par l'employeur au volet à prestations définies	8	<b>(0,5)</b>	—
Ajustements :			
Dotation aux amortissements	3, 4	<b>35,2</b>	34,1
Dotation à l'amortissement des coûts de financement différés	10	<b>0,2</b>	0,2
Avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	8	<b>1,7</b>	(4,7)
		<b>12,8</b>	9,3
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :			
Créances		<b>(1,4)</b>	8,5
Stocks		<b>0,1</b>	0,3
Charges payées d'avance		<b>1,3</b>	(0,8)
Incitatifs à la location		<b>0,2</b>	0,1
Autres actifs à long terme et charges payées d'avance		<b>0,1</b>	(0,2)
Dettes d'exploitation et charges à payer		<b>(13,4)</b>	(8,6)
Intérêts à payer sur la dette à long terme		<b>27,7</b>	27,7
Produits différés		<b>(0,3)</b>	—
Autres passifs		<b>1,5</b>	1,9
		<b>15,8</b>	28,9
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		<b>28,6</b>	38,2
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>			
Remboursement des obligations locatives		<b>(0,4)</b>	(0,1)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		<b>(0,4)</b>	(0,1)
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>			
Investissement dans des immobilisations corporelles et incorporelles	3, 4	<b>(9,3)</b>	(11,7)
Subventions gouvernementales pour immobilisations reçues	7	<b>1,8</b>	—
Variation des dettes d'exploitation et charges à payer liées aux immobilisations corporelles et incorporelles		<b>0,1</b>	(6,8)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		<b>(7,4)</b>	(18,5)
<b>Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>		<b>20,8 \$</b>	19,6 \$
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période</b>		<b>208,7 \$</b>	173,6 \$
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période</b>		<b>229,5 \$</b>	193,2 \$
Composition de la trésorerie et des équivalents de trésorerie :			
Fonds en banque		<b>229,5 \$</b>	133,2 \$
Placements à court terme		<b>— \$</b>	60,0 \$
		<b>229,5 \$</b>	193,2 \$

Se reporter aux notes annexes.

# Notes annexes (non audité)

## Au 31 mars 2024 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 du conseil d'administration en vue de leur publication le 14 mai 2024.

### 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 2023, 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.

Les présents états financiers intermédiaires non audités ont été préparés selon les mêmes conventions et méthodes comptables que celles utilisées pour la préparation des états financiers annuels audités 2023 de l'Administration.

## Notes annexes (non audité)

### Au 31 mars 2024 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 (charges) de la période de présentation de l'information financière. Les estimations comptables et les hypothèses sous-jacentes sont réexaminées régulièrement. Parmi les éléments importants pour lesquels il convient de recourir à des estimations formulées par la direction, on compte la détermination des produits à recevoir, des charges 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

Au 31 mars 2024	Terrains	Terrains cédés à bail	Bâti- ments et structures	Matériel informa- tique	Véhicules	Matériel et outillage	Mobilier et agence- ments	Construc- tion en cours	Total
<b>Coût</b>									
Solde d'ouverture	5,8 \$	34,3 \$	4 230,5 \$	37,4 \$	50,3 \$	155,6 \$	21,0 \$	57,9 \$	4 592,8 \$
Entrées	—	—	—	—	—	—	—	9,1	9,1
Transferts	—	—	21,6	1,1	—	3,0	—	(25,7)	—
Cessions et sorties	—	—	(0,1)	(16,8)	—	(1,6)	—	—	(18,5)
<b>Solde de clôture</b>	<b>5,8</b>	<b>34,3</b>	<b>4 252,0</b>	<b>21,7</b>	<b>50,3</b>	<b>157,0</b>	<b>21,0</b>	<b>41,3</b>	<b>4 583,4</b>
<b>Amortissement cumulé</b>									
Solde d'ouverture	—	6,4	1 594,8	34,2	37,4	43,3	6,7	—	1 722,8
Dotation aux amortissements	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cessions et sorties	—	0,1	31,9	0,1	0,6	2,0	0,3	—	35,0
<b>Solde de clôture</b>	<b>—</b>	<b>6,5</b>	<b>1 626,6</b>	<b>17,5</b>	<b>38,0</b>	<b>43,7</b>	<b>7,0</b>	<b>—</b>	<b>1 739,3</b>
<b>Valeur comptable nette</b>									
31 décembre 2023	5,8 \$	27,9 \$	2 635,7 \$	3,2 \$	12,9 \$	112,3 \$	14,3 \$	57,9 \$	2 870,0 \$
<b>31 mars 2024</b>	<b>5,8 \$</b>	<b>27,8 \$</b>	<b>2 625,4 \$</b>	<b>4,2 \$</b>	<b>12,3 \$</b>	<b>113,3 \$</b>	<b>14,0 \$</b>	<b>41,3 \$</b>	<b>2 844,1 \$</b>

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 2024, les intérêts inscrits à l'actif sous « Construction en cours » s'élevaient à 0,3 M\$ (1,0 M\$ au 31 décembre 2023).

## Notes annexes (non audité)

### Au 31 mars 2024 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 2024	Logiciels	Travaux en cours	Total
<b>Coût</b>			
Solde d'ouverture	39,2 \$	2,5 \$	41,7 \$
<b>Entrées</b>	—	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>
<b>Transferts</b>	<b>1,2</b>	<b>(1,2)</b>	—
<b>Solde de clôture</b>	<b>40,4</b>	<b>1,5</b>	<b>41,9</b>
<b>Amortissement cumulé</b>			
Solde d'ouverture	38,6	—	38,6
<b>Dotations aux amortissements</b>	<b>0,2</b>	—	<b>0,2</b>
<b>Solde de clôture</b>	<b>38,8</b>	—	<b>38,8</b>
<b>Valeur comptable nette</b>			
31 décembre 2023	0,6 \$	2,5 \$	3,1 \$
<b>31 mars 2024</b>	<b>1,6 \$</b>	<b>1,5 \$</b>	<b>3,1 \$</b>

#### 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, conformément à l'acte de fiducie-cadre (l'« acte de fiducie-cadre »). Aux termes de l'acte de fiducie-cadre, les obligations sont émises en séries et seront émises aux termes d'un acte de fiducie supplémentaire autorisant des séries particulières d'obligations.

Pour les cinq premières séries d'obligations émises aux termes du premier acte de fiducie supplémentaire (séries A à E), l'intérêt court quotidiennement et est payable semestriellement le 7 avril et le 7 octobre de chaque année de la durée de la série d'obligations en question. Pour la sixième série d'obligations émises (série F), les paiements de capital et d'intérêts sont payables semestriellement le 7 avril et le 7 octobre de chaque année de la durée de l'obligation.

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

## Notes annexes (non audité)

### Au 31 mars 2024 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)

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

Acte de fiducie supplémentaire	Série	Taux d'intérêt	Date d'échéance	31 mars 2024	31 décembre 2023
Premier	Séries A	3,190 %	7 octobre 2036	<b>350,0 \$</b>	350,0 \$
Premier	Séries B	3,341 %	7 octobre 2038	<b>300,0</b>	300,0
Premier	Séries C	3,454 %	7 octobre 2041	<b>350,0</b>	350,0
Premier	Séries D	3,554 %	7 octobre 2051	<b>350,0</b>	350,0
Premier	Séries E	3,554 %	7 octobre 2053	<b>300,0</b>	300,0
Premier	Séries F	3,754 %	7 octobre 2061	<b>415,4</b>	415,4
Deuxième	4002957	2,258 %	7 octobre 2031	<b>160,8</b>	160,8
Deuxième	4002958	3,012 %	6 avril 2035	<b>25,0</b>	25,0
Deuxième	4002959	3,643 %	15 février 2042	<b>100,0</b>	100,0
Deuxième	4002960	3,153 %	15 décembre 2047	<b>25,0</b>	25,0
Deuxième	4002961	2,562 %	16 septembre 2049	<b>70,0</b>	70,0
Deuxième	4002962	3,855 %	17 mars 2034	<b>83,0</b>	83,0
Deuxième	4002963	2,790 %	15 mars 2030	<b>125,0</b>	125,0
Deuxième	4002964	4,059 %	30 novembre 2033	<b>107,9</b>	107,9
Deuxième	4002965	4,258 %	15 septembre 2033	<b>113,0</b>	113,0
Deuxième	4002966	3,420 %	29 juin 2032	<b>200,0</b>	200,0
Deuxième	4002967	3,513 %	16 juin 2029	<b>200,0</b>	200,0
Total des obligations émises				<b>3 275,1 \$</b>	3 275,1 \$
Moins : Frais d'émission de la dette				<b>(11,9)</b>	(12,1)
Moins : Partie courante				<b>(7,8)</b>	(7,8)
Dette à long terme				<b>3 255,4 \$</b>	3 255,2 \$

L'acte de fiducie-cadre renferme certaines clauses financières restrictives qui doivent être calculées annuellement à la date de clôture de l'exercice. Au 31 décembre 2023, l'Administration se conformait à la totalité des clauses restrictives auxquelles elle est assujettie.

## 6 FACILITÉS DE CRÉDIT

Au 31 mars 2023, l'Administration disposait d'une ligne de crédit d'exploitation renouvelable de 200,0 M\$ (la « facilité d'exploitation ») auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes (le « prêteur »). Les prélèvements sur la facilité d'exploitation sont sous forme de découvert, d'emprunts au taux préférentiel canadien, d'emprunts au taux de base américain, de lettres de crédit, d'acceptations bancaires et d'emprunts fondés sur le TIOL. La facilité d'exploitation porte intérêt au taux préférentiel du prêteur, majoré d'une marge applicable établie en fonction de la note de crédit reçue par l'Administration et du type de prélèvement sur la facilité. La date d'échéance de la facilité d'exploitation est le 7 octobre 2026. Au 31 mars 2024 et au 31 décembre 2023, aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité d'exploitation.

## Notes annexes (non audité)

### Au 31 mars 2024 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 2024 totalisaient 44,9 M\$ (44,9 M\$ au 31 décembre 2023) et avaient été émises pour des charges d'exploitation spécifiques, y compris une lettre de crédit de 39,3 M\$ (39,3 M\$ au 31 décembre 2023) 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. Après le 31 mars 2024, l'Administration a annulé sa lettre de crédit et a consenti un financement de 47,9 M\$ en trésorerie au titre de l'exigence.

Au 31 mars 2024, l'Administration disposait d'une facilité de lettres de crédit renouvelable de 70,0 M\$ (la « facilité de lettres de crédit ») qui peut être utilisée pour financer des charges d'exploitation, des projets d'investissement et des projets d'investissement d'envergure. Au 31 mars 2024, la lettre de crédit en cours en vertu de la facilité de lettre de crédit était de 67,5 M\$ (67,5 M\$ au 31 décembre 2023) et comprenait une lettre de crédit de 58,5 M\$ (58,5 M\$ au 31 décembre 2023) exigée aux termes de l'acte de fiducie-cadre pour couvrir au moins 50 % des intérêts nets courus et du montant total en capital à payer pour une période de douze mois suivant la fin de l'exercice. La facilité de lettres de crédit vient à échéance le 7 octobre 2024. Après le 31 mars 2024, l'Administration a réduit le montant de sa lettre de crédit requise aux termes de l'acte de fiducie-cadre à 53,5 M\$.

Au 31 mars 2024 et au 31 décembre 2023, 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

En mars 2022, l'Administration a obtenu une subvention dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (« PIEA ») du gouvernement du Canada. Au 31 mars 2024, l'Administration a comptabilisé 14,1 M\$ (12,3 M\$ au 31 décembre 2023) au titre du financement admissible dans le poste « Autres passifs à long terme » à l'état de la situation financière. Ce montant sera amorti dans les autres produits des activités ordinaires sur la durée de vie utile de l'actif concerné, lorsque celui-ci sera complété et mis en service.

## 8 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Au 31 mars 2024, 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 2023. 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.

Au 31 mars 2024, en raison de la réévaluation des obligations au titre des prestations de retraite et des actifs du régime connexes, l'Administration a comptabilisé un actif au titre des régimes de retraite de 17,1 M\$ et un passif au titre des prestations constituées de 13,7 M\$ (19,0 M\$ et 14,3 M\$ au 31 décembre 2023). La situation de capitalisation au 31 mars 2024 correspondait à un actif net de 3,4 M\$ (actif net de 4,7 M\$ au 31 décembre 2023).

## Notes annexes (non audité)

### Au 31 mars 2024 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)

#### 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 2024, la juste valeur de la dette à long terme de l'Administration et des loyers à payer au titre du bail avec le Canada était de 2 907,0 M\$ (2 980,3 M\$ au 31 décembre 2023).

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

	Trimestres clos les	
	2024	31 mars 2023
Intérêts sur la dette à long terme	27,4 \$	27,6 \$
Dotation à l'amortissement des coûts de financement différés	0,2	0,2
Commission d'attente	0,3	0,3
Ajustement de la juste valeur des charges à payer à long terme	0,1	0,1
Autres charges d'intérêts	0,2	0,3
Charges d'intérêts et coûts de financement	28,2 \$	28,5 \$

#### 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<sup>er</sup> octobre 2012. L'entente sur le tunnel prévoit également une entente de partage des coûts en ce qui concerne les futurs échangeurs le long de la voie Airport Trail aux intersections de 19<sup>th</sup> Street et de la voie Barlow Trail. La première phase des échangeurs, qui améliore 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 9,7 M\$ en lien avec ces obligations au 31 mars 2024 (9,6 M\$ au 31 décembre 2023).

## Notes annexes (non audité)

### Au 31 mars 2024 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)

---

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 2024, l'Administration avait des engagements d'environ 161,5 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 remise en état de la piste ouest.

#### 12 IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Conformément aux dispositions de la *Loi relative aux cessions d'aéroports* (Canada), les revenus qui pourraient raisonnablement être considérés comme ayant été générés par des activités aéroportuaires ne sont pas assujettis à l'impôt sur le revenu fédéral, ni provincial. La totalité du bénéfice comptabilisé pour les trimestres clos les 31 mars 2024 et 2023 est considérée comme ayant été générée par des activités aéroportuaires et n'est donc pas assujettie à l'impôt sur le revenu.

#### 13 DONNÉES COMPARATIVES

Les données comparatives de certains produits 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 14 mai 2024, date à laquelle le comité d'audit et des finances du conseil d'administration a approuvé les présents états financiers intermédiaires. Sauf pour les événements indiqués à la note 6, il n'y a eu aucun événement postérieur à la date de clôture devant être communiqué ou ajusté dans les états financiers.