

Q1 2025

États Financiers



Rapport de gestion

Trimestre clos le 31 mars 2025

RAPPORT DE GESTION

DU TRIMESTRE CLOS LE 31 MARS 2025

Daté du 13 mai 2025

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 2025 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 2025. Des renseignements supplémentaires, y compris le dernier rapport de gestion annuel de l'Administration (le « rapport de gestion de 2024 ») et les états financiers audités pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, sont accessibles à l'adresse www.yyc.com. Comme l'Administration est une entité sans capital-actions et sans but lucratif, le rapport de gestion est préparé sur une base volontaire et, bien que similaire au *Règlement 51-102 sur les obligations d'information continue*, il ne doit pas être interprété comme ayant été préparé conformément à celui-ci. Les états financiers ont été préparés conformément aux Normes comptables canadiennes pour les entreprises à capital fermé (« NCECF ») de la Partie II du *Manuel de CPA Canada – Comptabilité*. Tous les montants figurant dans le rapport de gestion sont en dollars canadiens, sauf indication contraire.

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.

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. 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.

FAITS SAILLANTS

Les résultats financiers et les résultats d'exploitation ont affiché une croissance modérée au premier trimestre de 2025 comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent.

Pour le premier trimestre de 2025 :

- Le nombre de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 0,4 % par rapport au premier trimestre de 2024, pour s'établir à 4,1 millions.
- Les embarquements locaux ont atteint 1,4 million, soit une augmentation de 2,8 % par rapport au premier trimestre de 2024, entraînant une hausse de 3,0 % des produits tirés des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA), qui ont été portés à 48,0 M\$ pour la période.
- Le nombre de sièges passagers atterrissés a augmenté de 3,0 % par rapport au premier trimestre de 2024.
- Le total des produits des activités ordinaires s'est établi à 113,6 M\$ au premier trimestre de 2025, soit une augmentation de 0,4 % par rapport à la période correspondante de 2024.
- L'Administration a généré un BAIIA de 40,5 M\$ (marge de 35,7 %) au premier trimestre de 2025, ce qui représente une diminution de 0,8 M\$, ou 1,9 %, par rapport au BAIIA de 41,3 M\$ (marge de 36,5 %) au premier trimestre de 2024.

Au cours du trimestre, l'Administration a annoncé son intention, en partenariat avec Lufthansa Technik, leader mondial de la maintenance, de la réparation et de la révision d'aéronefs, d'investir environ 120 M\$ dans la construction d'une installation de maintenance de moteurs et de cellules d'essai sur un terrain de neuf acres à YYC. Le projet commencera en 2025, et l'Administration sera responsable de la planification, du développement, de la construction et du déploiement.

RAPPORT DE GESTION

Il s'agit de la première installation d'un pôle aéronautique de premier plan (« YYC AeroNex ») qui soutiendra à la fois les vols de fret et les vols de passagers entrants et sortants de la région, faisant de YYC un point central dans le réseau des services aériens en Amérique du Nord.

Le 6 mars 2025, l'Administration a conclu une entente d'achat d'obligations avec la Banque de l'infrastructure du Canada (« BIC ») aux termes de l'acte de fiducie-cadre existant afin de soutenir la conception et la construction de YYC AeroNex. Cette transaction autorise l'émission de titres pour un montant total de 171,9 M\$. Le 6 mars 2025, le conseil d'administration a approuvé l'émission de la première tranche d'obligations de série G. L'acte de fiducie prévoit quatre obligations distinctes, la première ayant été émise le 6 mars 2025 pour un montant de 67,2 M\$. Les fonds sont affectés aux projets liés à YYC AeroNex.

L'Administration continue de surveiller l'incidence des droits de douane américains sur la demande de transport aérien de passagers et sur la croissance économique. Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, l'Administration a enregistré une baisse du trafic de 2,0 % dans le secteur transfrontalier par rapport à la période correspondante de 2024. Des répercussions importantes pourraient se faire sentir d'ici la fin de 2025 si les droits de douane s'avèrent généralisés et constants. Le fait que YYC est un aéroport pivot pourrait atténuer les effets défavorables d'éventuelles réductions de la demande de transport aérien. L'Administration continuera de surveiller l'évolution de la situation et de travailler en étroite collaboration avec ses partenaires pour ajuster au besoin les capacités actuelles et futures.

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES ET DONNÉES CLÉS SUR L'EXPLOITATION

DONNÉES FINANCIÈRES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2025	2024	Variation (\$)
Total des produits des activités ordinaires	113,6	113,1	0,5
Charges d'exploitation directes	59,5	58,7	0,8
Bail avec le Canada	11,7	11,3	0,4
Frais de gestion applicables aux frais d'améliorations aéroportuaires	1,9	1,8	0,1
BAIIA	40,5	41,3	(0,8)
Perte nette	(22,1)	(23,8)	1,7
<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 un rapprochement de la perte nette.</i>			
Flux de trésorerie disponibles (en millions de dollars)	13,2	13,1	0,1
<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		
	2025	2024	Variation (%)
Passagers embarqués et débarqués (<i>en milliers</i>)	4 081,7	4 065,7	0,4
Embarquements locaux (<i>en milliers</i>)	1 366,5	1 329,4	2,8
Embarquements de correspondance	33,4 %	34,8 %	-1,4 pt
Atterrissages d'avions (<i>en milliers</i>)	21,3	21,4	(0,5)
PMD total (<i>en millions de kilogrammes</i>)	1 481,7	1 430,9	3,6
Sièges passagers atterris (<i>en milliers</i>)	2 398,8	2 329,0	3,0
Coefficient d'occupation	85,5 %	87,5 %	-2,0 pts

RAPPORT DE GESTION

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

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

Trafic passagers

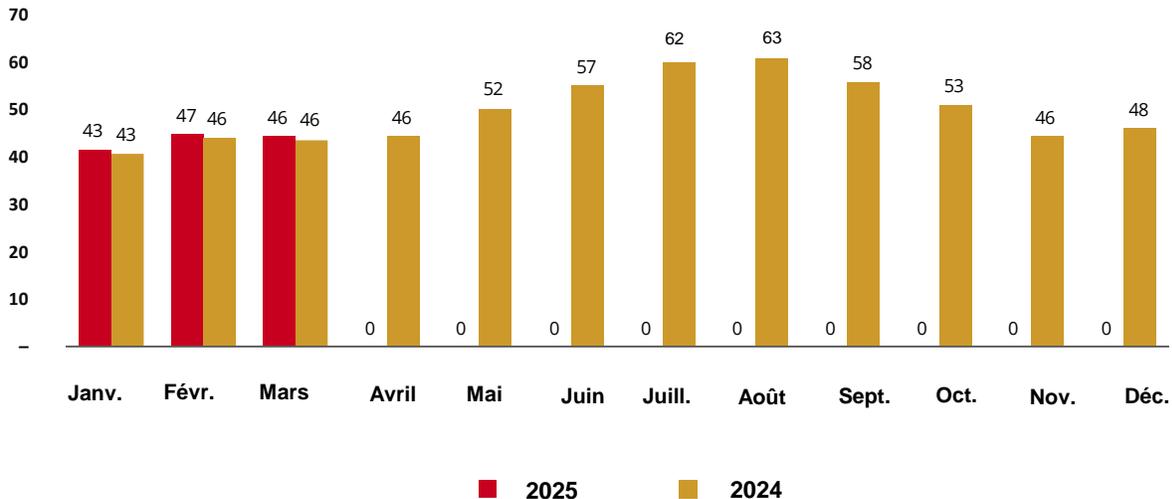
Le trafic de passagers embarqués et débarqués total à YYC est classé dans l'un des trois secteurs suivants : intérieur (passagers voyageant au Canada), transfrontalier (passagers voyageant aux États-Unis depuis le Canada, ou vice-versa) et international (passagers voyageant à l'étranger, sauf aux États-Unis,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

Le tableau ci-après résume le trafic passagers par secteur pour les premiers trimestres clos les 31 mars 2025 et 2024 :

TRAFIC PASSAGERS (en milliers)	Trimestres clos les 31 mars		
	2025	2024	Variation (%)
Intérieur	2 608,7	2 614,7	(0,2)
Transfrontalier	829,0	845,6	(2,0)
International	644,0	605,4	6,4
Total de passagers embarqués et débarqués	4 081,7	4 065,7	0,4
Embarquements locaux	1 366,5	1 329,4	2,8
Embarquements de correspondance	684,1	709,2	(3,5)
Total de passagers embarqués	2 050,6	2 038,6	0,6
Embarquements locaux	66,6 %	65,2 %	1,4 pt
Embarquements de correspondance	33,4 %	34,8 %	-1,4 pt
Total de passagers embarqués	100,0 %	100,0 %	

Le trafic de passagers embarqués et débarqués total à YYC s'est établi à 4,1 millions de passagers au premier trimestre de 2025, en hausse de 0,4 % par rapport à la période correspondante de 2024. Le secteur international a enregistré une croissance de 6,4 % au cours du premier trimestre de 2025, contrebalancée en partie par un recul respectif de 2,0 % et de 0,2 % pour les secteurs transfrontalier et intérieur. La croissance du secteur international est principalement attribuable à l'augmentation du trafic aérien de Westjet, avec l'ajout d'une nouvelle liaison internationale avec Tulum, au Mexique, ainsi que la fréquence accrue des vols vers Paris, Tokyo, le Liberia et le Costa Rica, par rapport à la période correspondante de 2024.

Volumes quotidiens moyens de passagers par mois (en milliers)



Le volume quotidien de passagers à YYC est passé de 44 700 en moyenne au premier trimestre de 2024 à 45 400 au premier trimestre de 2025, soit une augmentation de 1,6 %.

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 prennent un autre vol jusqu'à leur destination finale après leur arrivée à YYC, ce qui est caractéristique d'un aéroport pivot.

Au cours du premier trimestre de 2025, le nombre de passagers d'embarquements locaux a atteint 1,4 million, tandis que le nombre de passagers d'embarquements de correspondance s'est établi à 0,7 million, ce qui représente respectivement une augmentation de 2,8 % et une diminution de 3,5 % par rapport à la période correspondante de 2024. La répartition en pourcentage entre les embarquements locaux et les embarquements de correspondance était respectivement de 66,6 % et de 33,4 %, contre 65,2 % et 34,8 % pour la période correspondante de 2024.

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.

RAPPORT DE GESTION

Le tableau suivant résume les atterrissages d'avions, le PMD, le nombre de sièges, le nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers et le coefficient d'occupation pour les premiers trimestres clos les 31 mars 2025 et 2024 :

TRAFIC AÉRIEN	Trimestres clos les 31 mars		
	2025	2024	Variation (%)
<i>(en milliers)</i>			
Atterrissages d'avions	21,3	21,4	(0,5)
Atterrissages d'avions de passagers	16,4	16,3	0,6
Sièges passagers atterrissés	2 398,8	2 329,0	3,0
<i>(en millions)</i>			
PMD total (en kg)	1 481,7	1 430,9	3,6
PMD passagers (en kg)	1 246,1	1 195,1	4,3
Nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers	145,9	142,6	2,3
Coefficient d'occupation	85,5 %	87,5 %	-2,0 pts

Pour le premier trimestre de 2025, le nombre d'atterrissages d'avions de passagers a augmenté de 0,6 % par rapport à la période correspondante de 2024, pour atteindre 16 400. 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 diminué de 0,5 % au premier trimestre de 2025 par rapport à 2024, en grande partie en raison d'une diminution générale des activités aéronautiques (à savoir les activités aéronautiques autres que commerciales). Au 31 mars 2025, 13 transporteurs aériens exerçaient leurs activités à YYC, comparativement à 13 pour la période correspondante de 2024.

Au cours du premier trimestre de 2025, le PMD s'est établi à 1 481,7 millions de kilogrammes, en hausse de 3,6 % par rapport à la période correspondante de 2024. Cette variation s'explique principalement par l'augmentation de 4,3 % 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 a augmenté de 0,1 million, ou 3,0 %, au premier trimestre de 2025 pour s'établir à 2,4 millions de sièges, comparativement à 2,3 millions de sièges pour la période correspondante de 2024. Le nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers s'élevait à 145,9 au premier trimestre de 2025, ce qui représente une augmentation de 3,3 sièges, ou 2,3 %, comparativement à 142,6 sièges par mouvement d'avions de passagers pour la période correspondante de 2024, en raison de l'utilisation de plus gros appareils. Le coefficient d'occupation, qui est passé de 87,5 % au premier trimestre de 2024 à 85,5 % au premier trimestre de 2025, affiche une baisse de 2,0 points de pourcentage.

Pour le premier trimestre de 2025, le nombre d'atterrissages de fret a augmenté de 3,2 %, pour atteindre 1 305, contre 1 264 pour la période correspondante de 2024, tandis que le PMD de fret a diminué de 2,4 % au cours de la même période.

RAPPORT DE GESTION

PERFORMANCE FINANCIÈRE

Résultats d'exploitation nets

Le tableau qui suit présente le sommaire des résultats d'exploitation nets de l'Administration pour les premiers trimestres clos les 31 mars 2025 et 2024 :

RÉSULTATS D'EXPLOITATION NETS (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2025	2024	Variation (\$)
Perte nette	(22,1)	(23,8)	1,7
Perte au titre des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(0,3)	(1,7)	1,4
Perte d'exploitation	(21,8)	(22,1)	0,3
Plus : Charges d'intérêts et coûts de financement	27,3	28,2	(0,9)
Dotation aux amortissements	35,0	35,2	(0,2)
BAIIA	40,5	41,3	(0,8)
Marge du BAIIA	35,7 %	36,5 %	-0,8 pt

Au cours du premier trimestre de 2025, l'Administration a enregistré une perte d'exploitation de 21,8 M\$, contre une perte d'exploitation de 22,1 M\$ pour la période correspondante de 2024. La diminution des résultats en 2025 s'explique principalement par un recul des charges d'intérêts et coûts de financement et une baisse de la dotation aux amortissements, facteurs contrebalancés en partie par une diminution du BAIIA.

Pour le premier trimestre de 2025, le BAIIA s'est chiffré à 40,5 M\$, en baisse de 0,8 M\$ par rapport à la période correspondante de 2024. Pour cette même période, la marge du BAIIA s'est établie à 35,7 %, en baisse de 0,8 point par rapport à la période correspondante de 2024. La baisse du BAIIA est attribuable à une augmentation prévue du total des charges d'exploitation, compensée en partie par une augmentation du total des produits des activités ordinaires, par rapport au premier trimestre de 2024.

Produits des activités ordinaires

Les produits des activités ordinaires proviennent des produits aéronautiques, des frais d'améliorations aéroportuaires (« FAA ») et 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.

RAPPORT DE GESTION

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 premiers trimestres clos les 31 mars 2025 et 2024 :

PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2025	2024	Variation (\$)
Frais d'améliorations aéroportuaires	48,0	46,6	1,4
Produits aéronautiques	22,1	23,1	(1,0)
Concessions	19,2	18,9	0,3
Parc de stationnement	11,6	11,6	—
Locations et autres	10,6	9,8	0,8
Produits d'intérêts	2,1	3,1	(1,0)
Produits autres qu'aéronautiques	43,5	43,4	0,1
Total des produits des activités ordinaires	113,6	113,1	0,5

Pour le premier trimestre de 2025, les produits tirés des FAA se sont établis à 48 M\$, en hausse de 1,4 M\$, ou 3,0 %, par rapport à la période correspondante de 2024, principalement en raison de la hausse du nombre de passagers d'embarquements locaux.

Pour le premier trimestre de 2025, les produits aéronautiques ont reculé de 1,0 M\$, ou 4,3 %, par rapport à la période correspondante de 2024, par suite d'une diminution du nombre total d'atterrissages d'avions. 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 2025, les produits autres qu'aéronautiques se sont chiffrés à 43,5 M\$, en hausse de 0,1 M\$, ou 0,2 %, par rapport à la période correspondante de 2024, essentiellement du fait de l'augmentation du trafic passagers, principal moteur des sources de produits autres qu'aéronautiques, facteur contrebalancé en partie par une réduction des produits d'intérêts.

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 2025, les produits tirés des concessions se sont élevés à 19,2 M\$, soit une augmentation de 0,3 M\$, ou 1,6 %, par rapport à la période correspondante de 2024.

Pour le premier trimestre de 2025, les produits tirés du parc de stationnement sont demeurés stables par rapport à la période correspondante de 2024.

Les produits tirés des locations et autres proviennent de la sous-location de terrains aéroportuaires et de la location d'espaces physiques à l'intérieur de l'aérogare. 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 2025, les produits tirés des locations et autres se sont établis à 10,6 M\$, en hausse de 0,8 M\$, ou 8,2 %, par rapport à la période correspondante de 2024. Cet accroissement s'explique par les hausses de loyer en glissement annuel et d'autres modifications apportées aux baux. Depuis le 31 mars 2024, YYC a accueilli un certain nombre de nouveaux locataires, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'aérogare.

RAPPORT DE GESTION

Charges

Les charges comprennent les frais liés à l'exploitation et à l'entretien des aéroports, 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 premiers trimestres clos les 31 mars 2025 et 2024 :

CHARGES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2025	2024	Variation (\$)
Biens et services	38,8	39,4	(0,6)
Salaires et avantages du personnel	15,0	13,6	1,4
Impôts fonciers	5,7	5,7	—
Charges d'exploitation directes	59,5	58,7	0,8
Bail avec le Canada	11,7	11,3	0,4
Frais de gestion applicables aux frais d'améliorations aéroportuaires	1,9	1,8	0,1
Total des charges d'exploitation	73,1	71,8	1,3
Dotations aux amortissements	35,0	35,2	(0,2)
Charges d'intérêts et coûts de financement	27,3	28,2	(0,9)
Perte au titre de la réévaluation des avantages liés à des régimes de retraite	0,3	1,7	(1,4)
Total des charges	135,7	136,9	(1,2)

Pour le premier trimestre de 2025, les charges liées aux biens et services se sont chiffrées à 38,8 M\$, en baisse de 0,6 M\$, ou 1,5 %, par rapport à la période correspondante de 2024, principalement en raison de la réduction des coûts des services publics, attribuable à des conditions de marché favorables qui ont entraîné des réductions de tarifs.

Les salaires et avantages du personnel se sont établis à 15 M\$ pour le premier trimestre de 2025, en hausse de 1,4 M\$, ou 10,3 %, comparativement à la période correspondante de 2024, du fait de l'embauche de personnel supplémentaire et des augmentations annuelles au mérite.

Pour le premier trimestre de 2025, les charges locatives au titre du bail avec le Canada de YYC se sont établies à 11,7 M\$, en hausse de 0,4 M\$, ou 3,5 %, par rapport à la période correspondante de 2024. Les charges locatives au titre du bail avec le Canada en 2025 et en 2024 ont été comptabilisées en fonction du taux de location contractuel multiplié par les produits admissibles réels pour toute la période.

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. Les frais de gestion applicables aux FAA se sont établis à 1,9 M\$ pour le premier trimestre de 2025, ce qui représente une hausse de 0,1 M\$, ou 5,6 %, par rapport à la période correspondante de 2024, laquelle est attribuable à l'augmentation du nombre d'embarquements locaux.

Pour le premier trimestre de 2025, les charges d'intérêt et de financement ont diminué de 0,9 million, ou 3,2 %, par rapport à la période correspondante de 2024, principalement en raison de l'augmentation des charges d'intérêts inscrites à l'actif au titre des projets d'investissement.

Pour le premier trimestre de 2025, la réévaluation des avantages liés à des régimes de retraite a donné lieu à une perte de 0,3 M\$, principalement en raison de l'écart entre le rendement réel des actifs des régimes et le rendement actuariel prévu au cours de la période.

RAPPORT DE GESTION

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 2023 au trimestre clos le 31 mars 2025 :

	Trimestres clos							
	2025	2024				2023		
(en millions de dollars)	T1	T4	T3	T2	T1	T4	T3	T2
Produits des activités ordinaires	113,6	124,9	155,2	125,7	113,1	120,7	152,6	121,2
Charges d'exploitation	(73,1)	(76,6)	(70,6)	(69,2)	(71,8)	(73,0)	(68,8)	(62,4)
BAIIA	40,5	48,3	84,6	56,5	41,3	47,7	83,8	58,8
Dotation aux amortissements	(35,0)	(34,8)	(35,0)	(36,3)	(35,2)	(37,3)	(34,2)	(34,2)
Charges d'intérêts et coûts de financement	(27,3)	(28,2)	(28,0)	(28,3)	(28,2)	(29,4)	(28,3)	(28,5)
(Perte) profit au titre des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(0,3)	(1,3)	3,4	(7,6)	(1,7)	8,0	(6,7)	(1,2)
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	—	(9,4)	(1,5)	—	—	—	—	—
Indemnités d'assurance à recevoir	—	10,9	—	—	—	—	—	—
Résultat net	(22,1)	(14,5)	23,5	(15,7)	(23,8)	(11,0)	14,6	(5,1)

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

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

Le tableau suivant présente l'information sur les dépenses d'investissement pour les premiers trimestres clos les 31 mars 2025 et 2024.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2025	2024	Variation (\$)
Projets d'amélioration	10,3	7,0	3,3
Investissement de restauration	5,0	2,0	3,0
Projets générateurs de revenus	0,7	0,3	0,4
Total de l'investissement	16,0	9,3	6,7

Les dépenses d'investissement se sont élevées à 16,0 M\$ au premier trimestre clos le 31 mars 2025, en hausse de 6,7 M\$ par rapport à la période correspondante de 2024, surtout en raison des coûts engagés dans le cadre du projet interne de remise en état, du projet de contrôle centralisé des passagers et de divers projets de remise en état débutés dans l'aérogare en 2025, ainsi que des achats d'aéronefs conclus au premier trimestre de 2025.

RAPPORT DE GESTION

ACTIF ET PASSIF

Au 31 mars 2025 et au 31 décembre 2024, le total de l'actif, du passif et du déficit net s'établissait comme suit :

Actif net (en millions de dollars)	31 mars 2025	31 décembre 2024	Variation (\$)
Total de l'actif	3 209,6	3 150,4	59,2
Total du passif	3 516,2	3 434,9	81,3
Déficit net	(306,6)	(284,5)	(22,1)

Au 31 mars 2025, le total de l'actif de l'Administration avait augmenté de 59,2 M\$ par rapport au 31 décembre 2024, principalement en raison d'une hausse de 67,2 M\$ de la trésorerie soumise à restrictions, en partie contrebalancée par une baisse de 19,0 M\$ des immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite de l'amortissement, et une diminution de 2,4 M\$ des charges payées d'avance. La trésorerie soumise à restrictions correspond aux fonds amassés dans le cadre du cinquième acte de fiducie supplémentaire, qui ne peuvent être utilisés que pour les projets liés au programme YYC AeroNex, comme convenu avec la BIC. Le total du passif de l'Administration a augmenté de 81,3 M\$, principalement en raison d'une augmentation nette de 36,2 M\$ de la dette à long terme, d'une hausse de 31,0 M\$ des autres passifs à long terme et d'une augmentation de 27,7 M\$ des intérêts à payer sur la dette à long terme pour le paiement combiné exigible le 7 avril 2025.

L'Administration avait enregistré un déficit net de 306,6 M\$ au 31 mars 2025. Le déficit net a augmenté de 22,1 M\$ par rapport au 31 décembre 2024, en raison de la perte d'exploitation enregistrée pour la période.

TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Le tableau qui suit fournit de l'information sur les flux de trésorerie pour les premiers trimestres clos les 31 mars 2025 et 2024 :

FLUX DE TRÉSORERIE (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2025	2024	Variation (\$)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	20,6	28,6	(8,0)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(5,7)	(7,4)	1,7
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(0,6)	(0,4)	(0,2)
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	14,3	20,8	(6,5)

La trésorerie et les équivalents de trésorerie ont augmenté de 14,3 M\$ au cours du premier trimestre clos le 31 mars 2025, une baisse de 6,5 M\$ par rapport à la période correspondante de 2024, en raison d'une diminution des entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation, contrebalancée en partie par une baisse des sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement 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 les premiers trimestres clos les 31 mars 2025 et 2024 :

FLUX DE TRÉSORERIE (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2025	2024	Variation (\$)
Perte nette	(22,1)	(23,8)	1,7
Plus : Dotation aux amortissements	35,0	35,2	(0,2)
Charges d'intérêts et coûts de financement	27,3	28,2	(0,9)
Perte au titre de la réévaluation des avantages liés à des régimes de retraite	0,3	1,7	(1,4)
BAIIA	40,5	41,3	(0,8)
Moins : Charges d'intérêts et coûts de financement	(27,3)	(28,2)	0,9
Flux de trésorerie disponibles	13,2	13,1	0,1

RAPPORT DE GESTION

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. 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.

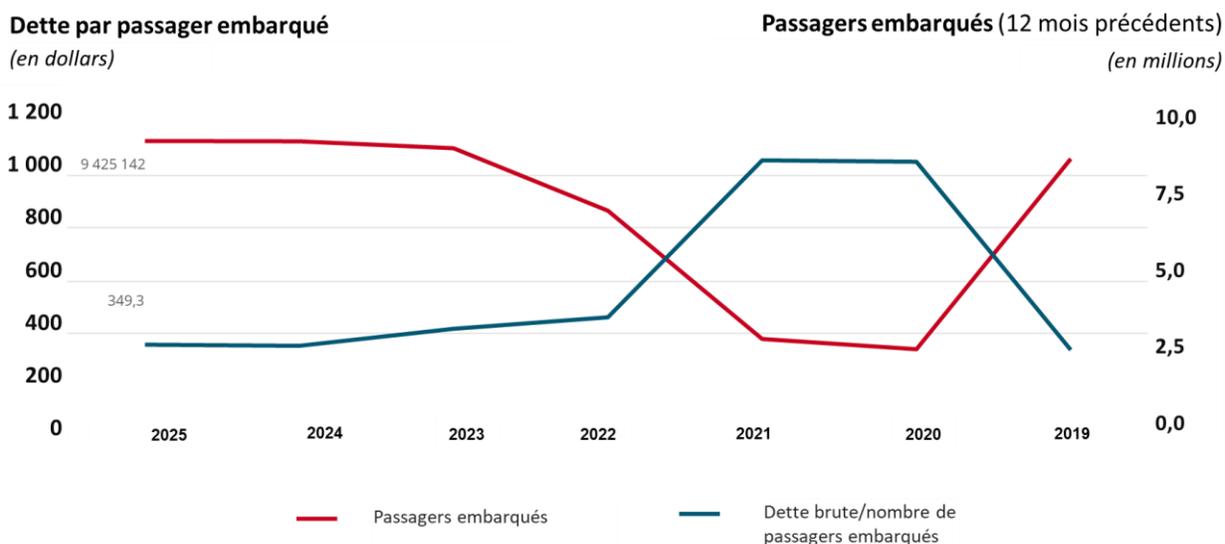
Le tableau qui suit présente de l'information sur la dette de l'Administration aux 31 mars 2025 et au 31 décembre 2024 :

DETTE À LONG TERME (en millions de dollars)	31 mars 2025	31 décembre 2024	Variation (\$)
Dettes à long terme, y compris la partie courante	3 292,1	3 255,9	36,2
Aide gouvernementale liée au financement	32,3	—	32,3
Trésorerie	211,7	197,4	14,3
Trésorerie soumise à restrictions	67,2	—	67,2
Dettes nettes	3 045,5	3 058,5	(13,0)
Principaux indicateurs de crédit			Variation (%)
Ratio de couverture du service de la dette	2,09	2,12	
Ratio de couverture du service de la dette brute	5,62	5,46	
Dettes brutes / nombre de passagers embarqués (en dollars)	349,29 \$	345,89 \$	1,0
Dettes nettes / nombre de passagers embarqués (en dollars)	319,70 \$	324,92 \$	(1,6)

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 2025 afin de fournir un indicateur annuel.

Au 31 mars 2025, la dette à long terme a augmenté de 36,2 M\$ par rapport au 31 décembre 2024, tandis que la dette nette a diminué de 45,3 M\$ pour s'établir à 3,0 G\$, du fait d'une nouvelle obligation émise le 6 mars 2025, qui a fait augmenter la dette à long terme de 36,2 M\$, facteur contrebalancé par une augmentation de la trésorerie de 81,6 M\$, qui comprend les 67,2 M\$ en trésorerie soumise à restrictions reçus par suite de l'émission de l'obligation à la BIC. 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. L'Administration respectait, au 31 décembre 2024, 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 2025, la dette brute a augmenté et la dette nette par passager embarqué a diminué pour s'établir respectivement à 349,29 \$ et à 319,70 \$ en raison, dans les deux cas, de l'obligation émise le 6 mars 2025, facteur contrebalancé par 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 du fait de l'augmentation de la dette et de la diminution du volume de passagers en raison de la pandémie de COVID-19. Comme le trafic passagers est rétabli à YYC, cet indicateur se situe maintenant aux niveaux de 2019, comme l'illustre le graphique ci-dessus. La dette nette par passager embarqué est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour de plus amples renseignements.

Le tableau qui suit présente de l'information sur la situation de trésorerie de l'Administration au 31 mars 2025 et au 31 décembre 2024 :

LIQUIDITÉS ET FACILITÉS DE CRÉDIT (en millions de dollars)	31 mars 2025	31 décembre 2024	Variation (\$)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	211,7	197,4	14,3
Réserve au titre des charges d'exploitation et d'entretien	(52,6)	(47,9)	(4,7)
Facilités de crédit :			
Facilité de crédit d'exploitation disponible	200,0	200,0	—
Moins : Lettres émises	—	—	—
Facilité de crédit d'exploitation	200,0	200,0	—
Total des liquidités, montant net (compte tenu de la trésorerie et des équivalents de trésorerie)	359,1	349,5	9,6
Facilité de lettres de crédit disponible	70,0	70,0	—
Moins : Lettres émises	(65,0)	(65,0)	—
Facilité de lettres de crédit	5,0	5,0	—

Au 31 mars 2025, le total du montant net des liquidités de l'Administration s'élevait à 359,1 M\$, en hausse de 9,6 M\$, ou 2,7 %, par rapport au 31 décembre 2024. Cette hausse s'explique principalement par une augmentation de 14,3 M\$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie disponibles, contrebalancée en partie par une hausse de 4,7 M\$ des apports affectés à la réserve au titre des charges d'exploitation et d'entretien.

L'augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie disponibles au cours de la période découle d'entrées de trésorerie de 20,6 M\$ liées aux activités d'exploitation, plus que contrebalancées par des sorties de trésorerie de 5,7 M\$ liées aux activités d'investissement et de 0,6 M\$ liées aux activités de financement.

RAPPORT DE GESTION

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

BAIIA et marge du BAIIA

Le BAIIA correspond au bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et l'amortissement, et la marge du BAIIA correspond au BAIIA divisé par le total des produits des activités ordinaires. Le BAIIA est une mesure couramment utilisée pour évaluer les flux de trésorerie et le rendement d'exploitation d'une société. Elle sert à évaluer le rendement de l'Administration et sa capacité à générer des flux de trésorerie.

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 divisée par le nombre total de 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 le niveau d'endettement relatif d'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 (collectivement, 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 : la stratégie de l'Administration et les occasions d'aménagement, ainsi que sa future performance financière et opérationnelle; le niveau de la demande, de la capacité ou d'activité future et les mesures de surveillance connexes, y compris en ce qui concerne le volume de trafic enregistré par l'Administration pour le reste de 2025 et l'incidence atténuante que le statut d'aéroport pivot de YYC pourrait avoir sur toute réduction de la demande; les attentes concernant les accords commerciaux à long terme conclus par l'Administration, les projets d'investissement et autres programmes et aménagements à YYC, dont le projet d'installation de maintenance de moteurs et de cellules d'essai, ainsi que les incidences, les calendriers, les responsabilités, les budgets et les financements prévus de ces projets, programmes et aménagements.

L'information prospective repose sur certaines hypothèses et d'autres facteurs, qui comprennent : les actions du gouvernement et des passagers; la population de Calgary 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 événement important, 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.

RAPPORT DE GESTION

Même si la direction estime que les hypothèses et les autres facteurs sur lesquels repose l'information prospective sont raisonnables, 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 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 de l'économie, 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); les risques de tarifs douaniers et la possibilité de récessions au Canada, aux États-Unis et à l'échelle internationale; le changement des tendances dans l'offre et la demande; les urgences sanitaires; les conditions du marché financier et le risque lié à l'évaluation du crédit; la concurrence d'autres aéroports; des interruptions ou des perturbations prolongées des activités à YYC; le déclenchement de guerres, d'émeutes, d'agitation civile ou d'actions politiques, incluant la guerre en Europe de l'Est et le conflit au Moyen-Orient; les interruptions de travail; les perturbations causées par des conditions météorologiques extrêmes, des catastrophes naturelles ou d'autres événements ayant une incidence sur les réseaux de l'industrie aérienne; les troubles géopolitiques; les actes de terrorisme ou menaces à la cybersécurité; les perturbations de l'infrastructure des technologies de l'information; la perte de personnel clé; les changements de lois ou de réglementations, y compris la réglementation des tarifs; les modifications défavorables au bail avec le Canada et au contrat de location de Springbank conclu avec le gouvernement du Canada, qui régit les terrains de l'aéroport; l'utilisation des télécommunications et des transports terrestres comme alternatives au transport aérien; la perte de produits commerciaux; les coûts et restrictions des émissions de carbone; les développements ou procédures réglementaires défavorables; les facteurs environnementaux et les changements climatiques; le changement de la perception du transport aérien; la disponibilité de la responsabilité civile aérienne et d'autres assurances; le calendrier d'encaissement du produit d'assurance; le risque lié à la construction; les poursuites et les litiges et les autres risques mentionnés de temps à autre dans les autres documents déposés par l'Administration.

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

Administration aéroportuaire de Calgary

États financiers intermédiaires

Trimestre clos le 31 mars 2025

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE *(non audité)*

Au 31 mars 2025 et au 31 décembre 2024

<i>(en millions de dollars)</i>	Note	31 mars 2025	31 décembre 2024
ACTIF			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		211,7 \$	197,4 \$
Trésorerie soumise à restrictions	5	67,2	—
Créances	9	47,6	49,0
Stocks		9,5	8,3
Charges payées d'avance		5,5	8,1
		341,5	262,8
Incitatifs à la location		3,3	3,5
Autres actifs à long terme et charges payées d'avance		2,3	2,5
Immobilisations corporelles	3	2 847,5	2 866,3
Immobilisations incorporelles	4	2,5	2,7
Actif au titre des régimes de retraite	8	12,5	12,6
		3 209,6 \$	3 150,4 \$
PASSIF ET DÉFICIT NET			
Passifs courants			
Dettes d'exploitation et charges à payer	9	39,6	56,5
Intérêts à payer sur la dette à long terme	5, 9	54,0	26,4
Produits différés		1,7	1,3
Partie courante des autres passifs à long terme	9	7,9	9,7
Partie courante de la dette à long terme	5, 9	8,0	8,0
		111,2	101,9
Autres passifs à long terme	5, 7, 9	106,7	70,9
Passif au titre des prestations constituées	8	14,2	14,2
Dette à long terme	5, 9	3 284,1	3 247,9
		3 516,2 \$	3 434,9 \$
Déficit net		(306,6)	(284,5)
		3 209,6 \$	3 150,4 \$

Se reporter aux notes annexes.

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

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025

<i>(en millions de dollars)</i>	Note	Trimestres clos les 31 mars	
		2025	2024
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES			
Frais d'améliorations aéroportuaires		48,0 \$	46,6 \$
Produits aéronautiques		22,1	23,1
Produits autres qu'aéronautiques			
Concessions		19,2	18,9
Parc de stationnement		11,6	11,6
Locations et autres		10,6	9,8
Produit d'intérêts		2,1	3,1
		43,5	43,4
		113,6	113,1
CHARGES			
Biens et services		38,8	39,4
Salaires et avantages du personnel	8	15,0	13,6
Bail avec le Canada		11,7	11,3
Impôts fonciers		5,7	5,7
Frais de gestion liés aux frais d'améliorations aéroportuaires		1,9	1,8
		73,1	71,8
Bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et la dotation à l'amortissement			
		40,5	41,3
Dotation aux amortissements	3, 4	35,0	35,2
Charges d'intérêts et coûts de financement	5, 10	27,3	28,2
Perte d'exploitation		(21,8) \$	(22,1) \$
Autres produits (charges)			
Perte de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	8	(0,3)	(1,7)
Perte nette		(22,1) \$	(23,8) \$
Déficit net à l'ouverture de la période		(284,5) \$	(254,0) \$
Déficit net à la clôture de la période		(306,6) \$	(277,8) \$

Se reporter aux notes annexes.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE *(non audité)*

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025

<i>(en millions de dollars)</i>	Note	Trimestres clos les 31 mars	
		2025	2024
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION			
Perte nette		(22,1) \$	(23,8) \$
Cotisations versées par l'employeur au volet à prestations définies	8	(0,4)	(0,5)
Ajustements :			
Dotation aux amortissements	3, 4	35,0	35,2
Dotation à l'amortissement des coûts de financement différés	10	0,2	0,2
Avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	8	0,4	1,7
		13,1	12,8
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :			
Créances		1,4	(1,4)
Stocks		(1,2)	0,1
Charges payées d'avance		2,6	1,3
Incitatifs à la location		0,2	0,2
Autres actifs à long terme et charges payées d'avance		0,2	0,1
Dettes d'exploitation et charges à payer		(11,4)	(13,4)
Intérêts à payer sur la dette à long terme		27,6	27,7
Produits différés		0,4	(0,3)
Autres passifs		(12,3)	1,5
		7,5	15,8
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		20,6	28,6
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT			
Produit de l'émission d'obligations	5	67,2	—
Transfert vers la trésorerie soumise à restrictions	5	(67,2)	—
Coûts de transaction engagés pour l'émission de titres d'emprunt à long terme	5	(0,2)	—
Remboursement des obligations locatives		(0,4)	(0,4)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(0,6)	(0,4)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT			
Investissement dans des immobilisations corporelles et incorporelles	3, 4	(16,0)	(9,3)
Subventions gouvernementales pour immobilisations reçues	7	15,8	1,8
Variation des dettes d'exploitation et charges à payer liées aux immobilisations corporelles et incorporelles		(5,5)	0,1
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(5,7)	(7,4)
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		14,3 \$	20,8 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période		197,4 \$	208,7 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période		211,7 \$	229,5 \$

Se reporter aux notes annexes.

Notes annexes (non audité)

Au 31 mars 2025 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 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 le 13 mai 2025.

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 2024, 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 établis selon les mêmes conventions et méthodes comptables que celles utilisées pour l'établissement des états financiers annuels audités de 2024 de l'Administration.

Notes annexes (non audité)

Au 31 mars 2025 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)

Trésorerie soumise à restrictions

L'Administration considère la trésorerie soumise à restrictions comme les sommes d'argent reçues aux termes d'ententes contractuelles ou réglementaires dont l'utilisation est soumise à des restrictions. Ces sommes sont conservées dans des comptes bancaires distincts et déboursées conformément aux modalités des ententes concernées.

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 2025	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
Coût									
Solde d'ouverture	5,8 \$	34,6 \$	4 236,3 \$	23,9 \$	60,3 \$	154,7 \$	20,5 \$	137,4 \$	4 673,5 \$
Entrées	—	—	—	—	—	—	—	15,9	15,9
Transferts	—	—	0,4	0,6	1,0	1,1	0,1	(3,2)	—
Cessions et sorties	—	—	(0,1)	—	—	—	—	—	(0,1)
Solde de clôture	5,8	34,6	4 236,6	24,5	61,3	155,8	20,6	150,1	4 689,3
Amortissement cumulé									
Solde d'ouverture	—	6,9	1 690,0	18,4	39,3	45,6	7,0	—	1 807,2
Dotation aux amortissements	—	0,2	31,5	0,3	0,8	1,6	0,3	—	34,7
Cessions et sorties	—	—	(0,1)	—	—	—	—	—	(0,1)
Solde de clôture	—	7,1	1 721,4	18,7	40,1	47,2	7,3	—	1 841,8
Valeur comptable nette									
31 décembre 2024	5,8 \$	27,7 \$	2 546,3 \$	5,5 \$	21,0 \$	109,1 \$	13,5 \$	137,4 \$	2 866,3 \$
31 mars 2025	5,8 \$	27,5 \$	2 515,2 \$	5,8 \$	21,2 \$	108,6 \$	13,3 \$	150,1 \$	2 847,5 \$

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 2025, les intérêts inscrits à l'actif sous « Construction en cours » se sont élevés à 1,3 M\$ (2,9 M\$ au 31 décembre 2024). Au cours de la période, des coûts d'emprunt pour les projets actifs ont été incorporés au taux d'intérêt moyen pondéré de 3,43 % (3,43 % en 2024).

Notes annexes (non audité)

Au 31 mars 2025 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 2025	Logiciels	Travaux en cours	Total
Coût			
Solde d'ouverture	9,3 \$	0,3 \$	9,6 \$
Entrées	—	0,1	0,1
Solde de clôture	9,3	0,4	9,7
Amortissement cumulé			
Solde d'ouverture	6,9	—	6,9
Dotations aux amortissements	0,3	—	0,3
Solde de clôture	7,2	—	7,2
Valeur comptable nette			
31 décembre 2024	2,4 \$	0,3 \$	2,7 \$
31 mars 2025	2,1 \$	0,4 \$	2,5 \$

5 DETTE À LONG TERME

L'Administration a une entente avec la Fiducie Computershare Advantage du Canada (auparavant, 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 aux termes d'un acte de fiducie supplémentaire autorisant des séries particulières d'obligations.

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

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

Le 6 mars 2025, l'Administration a conclu, aux termes de l'acte de fiducie-cadre existant, une entente d'achat d'obligations avec la Banque de l'infrastructure du Canada (« BIC ») afin de financer la conception et la construction d'une infrastructure aéroportuaire pivot (« YYC AeroNex ») qui soutiendra les avions de fret et les avions de passagers. Cette transaction a été formalisée par la signature du « cinquième acte de fiducie supplémentaire », qui autorise l'émission de titres pour un montant total de 171,9 M\$. Les fonds amassés dans le cadre de cet acte de fiducie supplémentaire ne peuvent être utilisés que pour les projets du programme YYC AeroNex, comme convenu avec la BIC. L'entente permet l'émission de quatre obligations de série G, sous réserve du respect des conditions susmentionnées.

Notes annexes (non audité)

Au 31 mars 2025 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 6 mars 2025, une première obligation a été émise aux termes du cinquième acte de fiducie supplémentaire (séries G-1 à G-4) pour un montant de 67,2 M\$. Ces fonds sont considérés comme étant de la trésorerie soumise à restrictions. L'intérêt de l'obligation de série G-1 court quotidiennement et est payable semestriellement le 7 avril et le 7 octobre de chaque année jusqu'à la première des dates suivantes : la date d'achèvement de la construction du projet lié à la série G-1 (projet LHT) ou le 31 décembre 2028. Une fois l'une de ces dates butoirs passées, les paiements semestriels du 7 avril et du 7 octobre deviennent des paiements de capital et d'intérêts pendant la durée de l'obligation. Cette obligation de série G-1 est partiellement remboursable selon le coût en capital final engagé pour le projet et est entièrement remboursable en si l'Administration n'émet pas d'obligations de séries G-2 et G-3.

La juste valeur marchande de l'obligation de série G-1, calculée au moyen d'un taux d'intérêt du marché de 4,80 %, a été établie à 36,2 M\$ à la date d'émission. La différence de 31,0 M\$ entre le produit provenant de l'obligation et sa juste valeur marchande a été comptabilisée à titre d'aide gouvernementale au poste « Autres passifs à long terme ». L'aide gouvernementale sera amortie selon la méthode du taux d'intérêt effectif sur la durée de l'emprunt.

Le tableau qui suit présente les obligations émises et en circulation :

Acte de fiducie supplémentaire	Série	Taux d'intérêt	Date d'échéance	31 mars 2025	31 décembre 2024
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	410,4	410,4
Deuxième	4002957	2,2580 %	7 octobre 2031	158,0	158,0
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
Cinquième	G-1	4,8000 % 1)	31 décembre 2053	36,2	—
Total des obligations émises				3 303,5 \$	3 267,3 \$
Moins : Frais d'émission de la dette				(11,4)	(11,4)
Moins : Partie courante				(8,0)	(8,0)
Dette à long terme				3 284,1 \$	3 247,9 \$

1) Le taux d'intérêt correspond au taux d'intérêt du marché d'instruments ayant une échéance similaire.

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 2024, l'Administration se conformait à toutes les clauses restrictives.

Notes annexes (non audité)

Au 31 mars 2025 et pour le trimestre clos à cette date

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

6 FACILITÉS DE CRÉDIT

Au 31 mars 2025, 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 des opérations de pension à un jour (« taux CORRA »), d'emprunts au taux de base américain, d'emprunts au taux de financement à un jour garanti (« taux SOFR ») et de lettres de crédit. 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 2025, aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité d'exploitation (néant au 31 décembre 2024).

Les lettres de crédit en cours aux termes de la facilité d'exploitation au 31 mars 2025 s'élevaient à néant (néant au 31 décembre 2024). La lettre de crédit 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 a été financée par l'Administration au moyen d'un montant de 52,6 M\$ en trésorerie (47,9 M\$ en 2024).

Au 31 mars 2025, 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 2025, la lettre de crédit en cours en vertu de la facilité de lettres de crédit était de 65,0 M\$ (65,0 M\$ au 31 décembre 2024). Cela comprend une lettre de crédit de 55,0 M\$ (55,0 M\$ au 31 décembre 2024) 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 2025.

Au 31 mars 2025 et au 31 décembre 2024, 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, aux termes du troisième et du quatrième actes de fiducie supplémentaires. Les obligations ne portent pas intérêt et peuvent être utilisées par les prêteurs si l'Administration est en défaut à l'égard de tout solde impayé de chacune des facilités, y compris les intérêts courus et les frais applicables.

Les clauses restrictives incluses dans les facilités d'exploitation et de lettres de crédit renvoient aux clauses restrictives de l'acte de fiducie-cadre. Au 31 décembre 2024, l'Administration se conformait à toutes les clauses restrictives.

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 2025, l'Administration a comptabilisé 50,3 M\$ (45,1 M\$ au 31 décembre 2024) au titre du financement admissible au poste « Autres passifs à long terme » de l'état de la situation financière. Ce montant sera amorti au poste « Autres produits » sur la durée de vie utile des actifs concernés, lorsque ceux-ci seront achevés et mis en service.

Notes annexes (non audité)

Au 31 mars 2025 et pour le trimestre clos à cette date

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

8 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Au 31 mars 2025, 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 2024. 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 2025, 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 12,5 M\$ et un passif au titre des prestations constituées de 14,2 M\$ (12,6 M\$ et 14,2 M\$ au 31 décembre 2024).

9 INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de l'Administration se composent de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, de la trésorerie soumise à restrictions, 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 payer à 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 2025, 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 3 083,4 M\$ (2 980,4 M\$ au 31 décembre 2024).

10 CHARGES D'INTÉRÊTS ET COÛTS DE FINANCEMENT

	Trimestres clos les	
	2025	31 mars 2024
Intérêts sur la dette à long terme	26,5 \$	27,4 \$
Amortissement de l'aide gouvernementale	(0,1)	—
Dotation à l'amortissement des coûts de financement différés	0,2	0,2
Commission d'attente	0,1	0,3
Ajustement de la juste valeur des charges à payer à long terme	0,2	0,1
Autres charges d'intérêts	0,4	0,2
Charges d'intérêts et coûts de financement	27,3 \$	28,2 \$

Notes annexes (non audité)

Au 31 mars 2025 et pour le trimestre clos à cette date

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

11 ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

Le 31 janvier 2025, l'Administration a conclu des ententes de développement et de location avec Lufthansa Technik visant la construction d'une installation d'entretien de moteurs comprenant une cellule d'essai sur un terrain de neuf acres de YYC et la location de cette installation à Lufthansa Technik. Ce projet, qui nécessite un investissement d'environ 120 M\$ en partenariat avec Lufthansa Technik, devrait commencer en 2025. L'Administration sera responsable de la planification, de la conception, de la construction et de la mise en œuvre. Aux termes des ententes de développement et de location, l'Administration a l'obligation contractuelle d'achever la construction de l'installation d'entretien de moteurs et de cellules d'essai en 2027.

En juin 2011, l'Administration a conclu une entente de sous-location et de licence de tunnel (l'« entente sur le tunnel ») avec la Ville de Calgary (la « Ville »). L'entente sur le tunnel, qui arrive à échéance le 29 juin 2072, exigeait que la Ville prolonge la voie Airport Trail vers l'est, à travers les terrains de l'aéroport et, notamment, construise, exploite et entretienne un tunnel associé sous la piste 17L 35R, ce qui a été réalisé le 1^{er} octobre 2012. L'entente sur le tunnel prévoit également une entente de partage des coûts en ce qui concerne les futurs échangeurs le long de la voie Airport Trail aux intersections de 19th Street et de la voie Barlow Trail. La première phase des échangeurs, qui prévoyait l'amélioration de l'accès aux installations aéroportuaires, a été menée à terme à l'automne 2022. La deuxième phase des échangeurs, ou des composantes de ceux-ci, sera construite lorsque les volumes de trafic de la première phase atteindront le niveau requis. L'Administration a convenu de payer alors la moitié du coût d'acquisition des terrains de tiers nécessaires et du projet de construction. Étant donné que la première phase de ces échangeurs est maintenant terminée et que les terrains de tiers de la deuxième phase ont déjà été acquis, l'Administration a comptabilisé un passif de 5,6 M\$ en lien avec ces obligations au 31 mars 2025 (5,4 M\$ au 31 décembre 2024). 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 2025, l'Administration avait des engagements d'environ 131,4 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 reconstruction de la piste ouest.

12 IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Conformément aux dispositions de la *Loi relative aux cessions d'aéroports* (Canada), les bénéfices 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 2025 et 2024 est considérée comme ayant été générée par des activités aéroportuaires et n'est donc pas assujettie à l'impôt sur le résultat.