

Rapport financier

du premier trimestre de 2026



Aéroports de
CALGARY
Airports



Rapport de gestion

Pour le trimestre clos le 31 mars 2026

YYC

RAPPORT DE GESTION

POUR LE TRIMESTRE CLOS LE 31 MARS 2026

Daté du 12 mai 2026

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 (« Aéroports de Calgary ») pour le trimestre clos le 31 mars 2026 et doit être lu en parallèle avec les états financiers intermédiaires non audités et les notes annexes d'Aéroports de Calgary pour le trimestre clos le 31 mars 2026. Des renseignements supplémentaires, y compris le dernier rapport de gestion annuel d'Aéroports de Calgary (le « rapport de gestion de 2025 ») et les états financiers audités pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, sont accessibles à l'adresse www.yyc.com. Comme Aéroports de Calgary 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 (« Aéroports de Calgary ») 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 »). Aéroports de Calgary 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.

Aéroports de Calgary 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 Aéroports de Calgary 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, Aéroports de Calgary a conclu avec le gouvernement du Canada un bail en vue de l'exploitation de l'aéroport de Springbank (YBW) (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, Aéroports de Calgary réinvestit tous les surplus dans la rénovation et l'agrandissement des aéroports dont elle est responsable. Aéroports de Calgary 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 d'Aéroports de Calgary. 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 d'Aéroports de Calgary, bien que les plus importants projets puissent comporter des engagements financiers qui se prolongent sur une période dépassant un an. Aéroports de Calgary procède à une réévaluation annuelle de la conjoncture économique prévue et des facteurs qui influent sur la demande pour les installations.

FAITS SAILLANTS

Au premier trimestre de 2026, les résultats financiers et les résultats d'exploitation ont affiché une croissance constante par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.

	Trimestres clos les 31 mars		
DONNÉES FINANCIÈRES (en millions de dollars)	2026	2025	Variation (\$)
Total des produits des activités ordinaires	120,4	113,6	6,8
BAIIA	46,6	40,5	6,1
Perte d'exploitation	(18,9)	(21,8)	2,9
Perte nette	(20,0)	(22,1)	2,1
<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 avec la perte nette.</i>			
Flux de trésorerie disponibles (en millions de dollars)			
Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour de plus amples détails	19,3	13,2	6,1
	Trimestres clos les 31 mars		
INFORMATIONS SUR L'EXPLOITATION (en milliers)	2026	2025	Variation (%)
Total de passagers embarqués et débarqués	4 169,3	4 081,7	2,1
Embarquements locaux	1 384,7	1 366,5	1,3
Atterrissages d'avions	22,0	21,3	3,3
Sièges passagers atterris	2 407,8	2 398,8	0,4
Coefficient d'occupation (%)	87,1 %	85,5 %	1,6 pt

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.

RAPPORT DE GESTION

Pour le premier trimestre de 2026 :

- Le nombre de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 2,1 % par rapport au premier trimestre de 2025, pour s'établir à 4,2 millions. La croissance continue des secteurs intérieur et international a plus que compensé la diminution de 10,6 % du secteur transfrontalier. La tendance baissière du trafic passager du Canada vers les États-Unis a commencé à se manifester au deuxième trimestre de 2025.
- Les embarquements locaux ont atteint 1,4 million, soit une augmentation de 1,3 % par rapport au premier trimestre de 2025. Cette augmentation, combinée à la hausse du taux des FAA pour les billets achetés à partir du 1^{er} janvier 2026, a porté les produits tirés des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) à 51,5 M\$ pour la période, soit une hausse de 7,3 % par rapport à la période correspondante de 2025.
- Le nombre de sièges passagers atterris a augmenté de 0,4 % par rapport au premier trimestre de 2025.
- Le total des produits des activités ordinaires s'est établi à 120,4 M\$ au premier trimestre de 2026, soit une augmentation de 6,0 % par rapport à la période correspondante de 2025.
- Aéroports de Calgary a généré un BAIIA de 46,6 M\$ (marge de 38,7 %) au premier trimestre de 2026, ce qui représente une augmentation de 6,1 M\$, ou 15,1 %, par rapport au BAIIA de 40,5 M\$ (marge de 35,7 %) au premier trimestre de 2025.
- En janvier 2026, YYC a annoncé l'ajout de nouvelles liaisons internationales sans escale vers São Paulo et Abu Dhabi. Leur mise en service est prévue en novembre 2026.

La volatilité et l'incertitude accrues entourant les prix et l'offre du carburant d'aviation, du fait du conflit au Moyen-Orient, nuisent à l'ensemble du secteur de l'aviation. Les compagnies aériennes ont déjà commencé à apporter des modifications à leurs tarifs, à leurs liaisons, ainsi qu'à la capacité de leur réseau, et il est fort probable qu'elles continuent à le faire. Ces changements risquent d'influencer la demande et le nombre de sièges disponibles sur le marché. Le statut d'aéroport pivot d'Aéroports Calgary pourrait contribuer à atténuer une possible baisse du transport aérien, mais certaines répercussions pourraient se faire sentir tout au long de 2026 en raison de l'instabilité actuelle. Aéroports de Calgary continuera de surveiller l'évolution de la conjoncture et de travailler en étroite collaboration avec ses partenaires pour ajuster au besoin les capacités actuelles et futures. En outre, des pressions à la hausse sur les coûts non liés au carburant d'aviation pourraient entraîner une augmentation des charges d'exploitation et dépenses d'investissement pour Aéroports de Calgary.

RAPPORT DE GESTION

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

Les principaux moteurs d'activité qui ont une incidence directe sur les résultats financiers d'Aéroports de Calgary sont le trafic passagers et le trafic aérien, qui comprennent les types de passagers, 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 présente le trafic passagers par secteur pour les premiers trimestres clos les 31 mars 2026 et 2025.

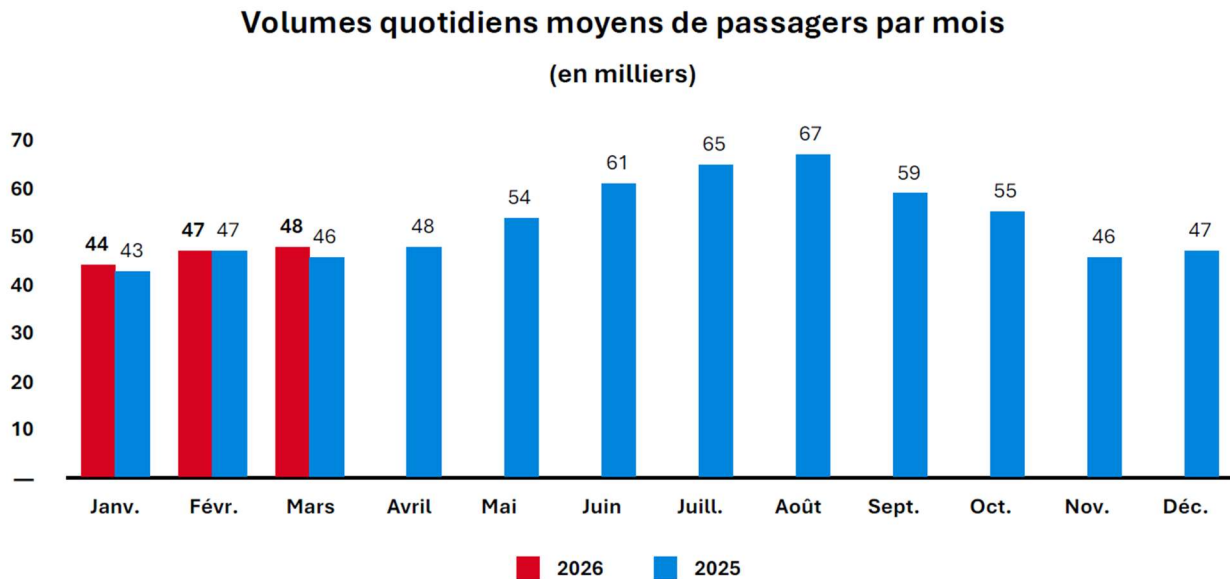
TRAFIC PASSAGERS (en milliers)	Trimestres clos les		
	2026	2025	31 mars Variation (%)
Intérieur	2 722,8	2 608,7	4,4
Transfrontalier	740,9	829,0	(10,6)
International	705,6	644,0	9,6
Total de passagers embarqués et débarqués	4 169,3	4 081,7	2,1
Embarquements locaux	1 384,7	1 366,5	1,3
Embarquements de correspondance	713,5	684,1	4,3
Total de passagers embarqués	2 098,2	2 050,6	2,3
Embarquements locaux (%)	66,0 %	66,6 %	-0,6 pt
Embarquements de correspondance (%)	34,0 %	33,4 %	0,6 pt

Le trafic de passagers embarqués et débarqués total à YYC s'est établi à 4,2 millions de passagers au premier trimestre de 2026, en hausse de 2,1 % par rapport à la période correspondante de 2025. Au cours du premier trimestre de 2026, les secteurs intérieur et international ont respectivement enregistré une croissance de 4,4 % et de 9,6 %, tandis que le secteur transfrontalier a reculé de 10,6 % par rapport à la période correspondante de 2025. La diminution en glissement annuel du trafic passagers dans le secteur transfrontalier reflète la baisse continue de la demande de transport entre le Canada et les États-Unis par rapport aux niveaux observés au deuxième trimestre de 2025.

La croissance du secteur interne au premier trimestre de 2026 est attribuable à la hausse du trafic aérien de WestJet et de Flair. Au cours du premier trimestre, les transporteurs du secteur intérieur ont accru leur offre de services avec des vols supplémentaires vers Kelowna, Toronto et Montréal. La croissance du secteur international est principalement attribuable à WestJet, qui a continué d'accroître la capacité de ses services aériens vers les nouvelles destinations annoncées en 2025, notamment la ville de Mexico, Guadalajara et la ville de Panama. La diminution du trafic passagers transfrontalier au cours du trimestre est principalement attribuable à WestJet et à Flair, qui ont réduit la fréquence de leurs vols vers Phoenix, Las Vegas et le comté d'Orange, et a été partiellement compensée par les services aériens supplémentaires vers Chicago et Atlanta.

RAPPORT DE GESTION

Volumes quotidiens de passagers



Le volume quotidien de passagers à YYC est passé de 45 400 en moyenne au premier trimestre de 2025 à 46 300 au premier trimestre de 2026, soit une augmentation de 2,1 %.

Embarquements

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.

Au cours du premier trimestre de 2026, le nombre de passagers d'embarquements locaux a atteint 1,4 million, ce qui représente une augmentation de 1,3 %, tandis que le nombre de passagers d'embarquements de correspondance s'est établi à 0,7 million, ce qui représente une augmentation de 4,3 % par rapport à la période correspondante de 2025. La répartition en pourcentage entre les embarquements locaux et les embarquements de correspondance était respectivement de 66,0 % et de 34,0 %, contre 66,6 % et 33,4 % pour la période correspondante de 2025. L'augmentation du nombre de passagers d'embarquements locaux en 2026 est attribuable aux destinations nouvelles et élargies.

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 présente les atterrissages d'avions, le nombre de sièges passagers atterris, le PMD, le nombre de sièges par atterrissage d'avions de passagers et le coefficient d'occupation pour les premiers trimestres clos les 31 mars 2026 et 2025.

TRAFIC AÉRIEN	Trimestres clos les 31 mars		
	2026	2025	Variation (%)
<i>(en milliers)</i>			
Atterrissages d'avions	22,0	21,3	3,3
Atterrissages d'avions de passagers	17,2	16,4	4,9
Sièges passagers atterris	2 407,8	2 398,8	0,4
<i>(en millions)</i>			
PMD total (en kg)	1 465,7	1 481,7	(1,1)
PMD passagers (en kg)	1 244,6	1 246,1	(0,1)
PMD de fret (en kg)	137,5	144,6	(4,9)
Nombre de sièges par atterrissage d'avions de passagers (moyenne)	140,0	145,9	(4,0)
Coefficient d'occupation (en %)	87,1 %	85,5 %	1,6 pt

Le nombre total d'atterrissages d'avions a augmenté de 3,3 % au premier trimestre de 2026 par rapport à la période correspondante de 2025. Pour le premier trimestre de 2026, les atterrissages d'avions de passagers ont augmenté de 4,9 % par rapport à la période correspondante de 2025. Cette hausse s'explique surtout par l'augmentation continue du nombre de sièges disponibles de WestJet, de Flair et de Porter en 2026, facteur contrebalancé en partie par la réduction par les transporteurs aériens du nombre de sièges disponibles sur les vols transfrontaliers au premier trimestre de 2026, comme ça avait été le cas entre le deuxième trimestre et le quatrième trimestre de 2025. À la fin de mars 2026, 13 transporteurs aériens de passagers exerçaient leurs activités à YYC, ce qui est identique au nombre enregistré à la fin de mars 2025.

Au premier trimestre de 2026, le PMD total s'est établi à 1 465,7 millions de kilogrammes, en baisse de 1,1 % par rapport à la période correspondante de 2025. Cette variation s'explique principalement par la baisse de 4,9 % du PMD de fret et par une diminution des activités aéronautiques en général au premier trimestre de 2026.

Le nombre de sièges passagers atterris s'est établi à 2,4 millions au premier trimestre de 2026, ce qui représente une augmentation de 0,4 % comparativement à la période correspondante de 2025. Le nombre moyen de sièges par atterrissage d'avions de passagers s'est élevé à 140,0 au premier trimestre de 2026, ce qui représente une diminution de 5,9 sièges, ou 4,0 %, comparativement à 145,9 sièges par atterrissage d'avions de passagers pour la période correspondante de 2025. Le coefficient d'occupation s'est établi à 87,1 % au premier trimestre de 2026, en hausse de 1,6 point de pourcentage par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.

RAPPORT DE GESTION

PERFORMANCE FINANCIÈRE

Résultats d'exploitation nets

Le tableau qui suit présente le sommaire des résultats d'exploitation nets d'Aéroports de Calgary pour les premiers trimestres clos les 31 mars 2026 et 2025.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION NETS (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2026	2025	Variation (\$)
Perte nette	(20,0)	(22,1)	2,1
Perte de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(1,1)	(0,3)	(0,8)
Perte d'exploitation	(18,9)	(21,8)	2,9
Plus : Charges d'intérêts et coûts de financement	27,3	27,3	—
Dotation aux amortissements	38,2	35,0	3,2
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	—	—	—
BAIIA	46,6	40,5	6,1
Marge du BAIIA (%)	38,7 %	35,7 %	3,0 pts

Au premier trimestre de 2026, Aéroports de Calgary a enregistré une perte d'exploitation de 18,9 M\$, contre une perte d'exploitation de 21,8 M\$ pour la période correspondante de 2025. Cette amélioration est principalement attribuable à une hausse des produits tirés des FAA en raison de l'augmentation du nombre de passagers d'embarquements locaux pendant le trimestre et du nouveau taux des FAA, qui est passé de 35 \$ à 40 \$, appliqué aux billets achetés à partir du 1^{er} janvier 2026, ainsi qu'à un accroissement des produits autres qu'aéronautiques découlant de la hausse du trafic passagers.

Pour le premier trimestre de 2026, le BAIIA s'est chiffré à 46,6 M\$, en hausse de 6,1 M\$ par rapport à la période correspondante de 2025. La marge du BAIIA s'est établie à 38,7 % pour le premier trimestre de 2026, ce qui représente une hausse de 3,0 points par rapport au premier trimestre de 2025. La hausse de 6,1 M\$ du BAIIA pour le premier trimestre de 2026 est principalement attribuable à l'accroissement des produits tirés des FAA et des produits autres qu'aéronautiques enregistré au cours de la période, qui découle de la hausse du trafic passagers.

Aéroports de Calgary a enregistré une perte nette de 20,0 M\$ au premier trimestre de 2026, soit une baisse de 2,1 M\$ par rapport à la période correspondante de 2025. L'amélioration des résultats pour le trimestre résulte essentiellement de la hausse des produits tirés des FAA et des produits autres qu'aéronautiques, facteur en partie contrebalancé par l'augmentation des salaires et avantages du personnel et des charges locatives au titre du bail avec le Canada.

Produits des activités ordinaires

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

Les FAA sont calculés par passager embarqué au départ de YYC. Ces frais permettent de financer les améliorations majeures apportées aux infrastructures et le service de la dette connexe.

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 produits autres qu'aéronautiques proviennent des activités commerciales non directement liées à l'aéronautique, telles que les concessions, le parc de stationnement, les locations de biens, les produits d'intérêts et d'autres sources de produits diverses. Une part importante des produits autres qu'aéronautiques, comme ceux tirés du parc de stationnement, de la location de voitures, des concessions et des services de transport terrestre, est directement liée au trafic passagers, car la demande pour ces services est tributaire du trafic dans le terminal.

RAPPORT DE GESTION

Le tableau qui suit présente le sommaire des produits des activités ordinaires d'Aéroports de Calgary pour les premiers trimestres clos les 31 mars 2026 et 2025.

PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2026	2025	Variation (\$)
Frais d'améliorations aéroportuaires	51,5	48,0	3,5
Produits aéronautiques	21,3	22,1	(0,8)
Concessions	21,9	19,2	2,7
Parc de stationnement	12,3	11,6	0,7
Locations et autres	11,6	10,6	1,0
Produits d'intérêts	1,8	2,1	(0,3)
Produits autres qu'aéronautiques	47,6	43,5	4,1
Total des produits des activités ordinaires	120,4	113,6	6,8

Pour le premier trimestre de 2026, les produits tirés des FAA se sont établis à 51,5 M\$, en hausse de 3,5 M\$, ou 7,3 %, par rapport à la période correspondante de 2025. L'augmentation des produits tirés des FAA pour le premier trimestre s'explique principalement par la hausse du nombre de passagers d'embarquements locaux et par l'augmentation du taux des FAA, qui est passé de 35 \$ à 40 \$.

Pour le premier trimestre de 2026, les produits aéronautiques ont totalisé 21,3 M\$, en baisse de 0,8 M\$, ou 3,6 %, par rapport à la période correspondante de 2025. Aéroports de Calgary 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 2026, le total des produits autres qu'aéronautiques s'est chiffré à 47,6 M\$, en hausse de 4,1 M\$, ou 9,4 %, par rapport à la période correspondante de 2025. La hausse découle essentiellement des initiatives commerciales ciblées, notamment la négociation de taux plus élevés avec des partenaires clés de commerce de détail et l'ouverture de nouveaux restaurants et magasins de détail dans l'aérogare vers la fin de 2025. En outre, le trafic passagers plus élevé a contribué à la croissance dans les principales sources de produits, les effets les plus marquants ayant été constatés dans les concessions.

Pour le premier trimestre de 2026, les produits tirés des concessions ont totalisé 21,9 M\$, en hausse de 2,7 M\$, ou 14,1 %, par rapport à la période correspondante de 2025. Cette source de produits inclut les fournisseurs de voitures de location, les concessionnaires dans l'aérogare, les fournisseurs de services de transport terrestre, la publicité et les hôtels dans l'aérogare. L'ouverture de deux nouveaux commerces de détail, l'agrandissement d'un salon et l'ajout de cinq restaurants à service complet vers la fin de 2025, ainsi que le lancement d'un nouveau service de location de véhicules ont favorisé cette augmentation.

Pour le premier trimestre de 2026, les produits tirés du parc de stationnement se sont établis à 12,3 M\$, ce qui représente une hausse de 0,7 M\$, ou 6,0 %, par rapport à la période correspondante de 2025. L'augmentation des produits au premier trimestre de 2026 s'explique essentiellement par la hausse du volume de passagers.

Les produits tirés des locations et autres proviennent de la sous-location de locaux dans l'aérogare et de terrains aéroportuaires à des entreprises qui exercent leurs activités à YYC ou à YBW. 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 2026, les produits tirés des locations et autres se sont établis à 11,6 M\$, en hausse de 1,0 M\$, ou 9,4 %, par rapport à la période correspondante de 2025. Cet accroissement des produits pour le trimestre s'explique par les modifications apportées aux baux de clients existants, l'arrivée de nouveaux locataires et les hausses de loyer en glissement annuel.

RAPPORT DE GESTION

Charges

Les charges comprennent les frais liés à l'exploitation et à l'entretien de YYC et de YBW, l'amortissement des immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles, ainsi que les charges d'intérêts et coûts de financement.

Le tableau qui suit présente les charges d'Aéroports de Calgary pour les premiers trimestres clos les 31 mars 2026 et 2025.

CHARGES (en millions de dollars)	Trimestres clos les		
	2026	2025	Variation (\$)
Biens et services	36,5	38,8	(2,3)
Salaires et avantages du personnel	17,2	15,0	2,2
Impôts fonciers	5,5	5,7	(0,2)
Charges d'exploitation directes	59,2	59,5	(0,3)
Bail avec le Canada	12,5	11,7	0,8
Frais de service applicables aux frais d'améliorations aéroportuaires	2,1	1,9	0,2
Total des charges d'exploitation	73,8	73,1	0,7
Dotations aux amortissements	38,2	35,0	3,2
Charges d'intérêts et coûts de financement	27,3	27,3	—
Perte de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	1,1	0,3	0,8
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	—	—	—
Total des charges	140,4	135,7	4,7

Pour le premier trimestre de 2026, les charges liées aux biens et services se sont chiffrées à 36,5 M\$, en baisse de 2,3 M\$, ou 5,9 %, par rapport à la période correspondante de 2025. Cette diminution reflète les efforts considérables déployés par l'ensemble de l'organisation en matière de gestion des coûts pour les coûts contrôlables. Des tarifs de services publics favorables, une diminution de la consommation et la réduction des coûts d'entretien ont contribué à la performance, mais ont été en partie contrebalancés par l'augmentation des coûts des services aux termes de certains contrats d'exploitation, en raison de l'amélioration des services et des pressions inflationnistes.

Pour le premier trimestre de 2026, les salaires et avantages du personnel ont augmenté de 2,2 M\$, ou 14,7 %, par rapport à la période correspondante de 2025, essentiellement en raison des charges salariales directes liées à l'augmentation des niveaux de dotation en personnel et des augmentations annuelles au mérite.

Pour le premier trimestre de 2026, les charges locatives au titre du bail avec le Canada ont augmenté de 0,8 M\$, ou 6,8 %, par rapport à la période correspondante de 2025, du fait de la hausse des produits des activités ordinaires gagnés pendant la période. Les charges locatives au titre du bail avec le Canada sont comptabilisées en fonction du taux de location contractuel multiplié par les produits admissibles réels pour toute la période.

Les frais de service applicables aux FAA sont versés aux compagnies aériennes et calculés selon un taux fixe de 4,0 % des FAA bruts perçus par les compagnies aériennes pour le compte d'Aéroports de Calgary. Ils se sont établis à 2,1 M\$ pour le premier trimestre de 2026.

Pour le premier trimestre de 2026, la réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite a donné lieu des pertes de 1,1 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 non auditées pour la période allant du trimestre clos le 30 juin 2024 au trimestre clos le 31 mars 2026.

	Trimestres clos							
	2026	2025				2024		
(en millions de dollars)	T1	T4	T3	T2	T1	T4	T3	T2
Produits des activités ordinaires	120,4	126,6	166,5	134,3	113,6	124,9	155,2	125,7
Charges d'exploitation	(73,8)	(77,6)	(74,9)	(70,3)	(73,1)	(76,6)	(70,6)	(69,2)
BAIIA	46,6	49,0	91,6	64,0	40,5	48,3	84,6	56,5
Dotation aux amortissements	(38,2)	(35,2)	(35,7)	(35,0)	(35,0)	(34,8)	(35,0)	(36,3)
Charges d'intérêts et coûts de financement	(27,3)	(26,4)	(27,3)	(27,4)	(27,3)	(28,2)	(28,0)	(28,3)
Perte de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(1,1)	(1,7)	0,9	(1,3)	(0,3)	(1,3)	3,4	(7,6)
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	—	—	—	—	—	(9,4)	(1,5)	—
Indemnités d'assurance	—	41,3	27,8	—	—	10,9	—	—
(Perte) bénéfice net	(20,0)	27,0	57,3	0,3	(22,1)	(14,5)	23,5	(15,7)

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 d'Aéroports de Calgary 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.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Aéroports de Calgary 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, et de rehausser la sûreté, la sécurité et l'expérience client, ainsi que la conformité aux exigences réglementaires.

Le tableau suivant présente l'information sur les dépenses d'investissement pour les premiers trimestres clos les 31 mars 2026 et 2025.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2026	2025	Variation (\$)
Projets d'amélioration	9,3	10,3	(1,0)
Investissement de restauration	17,9	5,0	12,9
Projets générateurs de revenus	2,0	0,7	1,3
Total des dépenses d'investissement	29,2	16,0	13,2

Le total des dépenses d'investissement s'est élevé à 29,2 M\$ au premier trimestre de 2026, en hausse de 13,2 M\$ par rapport à la période correspondante de 2025, surtout en raison des investissements de restauration, tels que le projet interne de remise en état, le projet de modernisation du réseau informatique et les divers projets de réfection majeurs à l'aérogare.

Les projets d'amélioration comprennent le projet de contrôle centralisé des passagers, pour lequel les travaux de construction de la deuxième phase se poursuivent.

Les dépenses d'investissement de restauration sont liées au projet interne de remise en état, grâce auquel la restauration des zones de l'aéroport endommagées par la grêle en août 2024 se poursuit, notamment la réparation des toits des halls A et B, ainsi que les travaux de remise en état à l'intérieur du hall B.

Les projets générateurs de revenus comprennent le programme YC AeroNex, qui permet de poursuivre le développement de notre centre d'aviation.

RAPPORT DE GESTION

ACTIF ET PASSIF

Au 31 mars 2026 et au 31 décembre 2025, le total de l'actif, le total du passif et le déficit net s'établissaient comme suit :

Actif net, aux (en millions de dollars)	31 mars 2026	31 décembre 2025	Variation (\$)
Total de l'actif	3 304,1	3 312,0	(7,9)
Total du passif	3 546,1	3 534,0	12,1
Déficit net	(242,0)	(222,0)	(20,0)

Au 31 mars 2026, le total de l'actif d'Aéroports de Calgary avait baissé de 7,9 M\$ par rapport au 31 décembre 2025, principalement en raison d'une diminution de 13,4 M\$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et d'une diminution nette de 9,1 M\$ des immobilisations corporelles, facteurs contrebalancés en partie par une hausse de 16,2 M\$ des créances.

Le total du passif d'Aéroports de Calgary a augmenté de 12,1 M\$, principalement en raison d'un accroissement de 27,6 M\$ des intérêts à payer sur la dette à long terme, facteur contrebalancé en partie par une baisse de 15,0 M\$ des dettes d'exploitation et charges à payer et une diminution de 1,5 M\$ des autres passifs à long terme à la suite de la comptabilisation d'une aide gouvernementale au cours du trimestre.

Aéroports de Calgary avait un déficit net de 242,0 M\$ au 31 mars 2026. Le déficit net a augmenté de 20,0 M\$ par rapport au 31 décembre 2025 en raison principalement des pertes d'exploitation de 18,9 M\$ enregistrées 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 2026 et 2025.

FLUX DE TRÉSORERIE (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2026	2025	Variation (\$)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	23,2	20,6	2,6
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(0,5)	66,6	(67,1)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(36,1)	(72,9)	36,8
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(13,4)	14,3	(27,7)

Les flux de trésorerie nets ont diminué de 13,4 M\$ pour le trimestre clos le 31 mars 2026, une variation de 27,7 M\$ par rapport à la période correspondante de 2025, en raison de la baisse des entrées de trésorerie liées aux activités de financement, facteur contrebalancé en partie par une diminution des sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement et une hausse des entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation.

Le tableau qui suit fournit de l'information sur les flux de trésorerie disponibles d'Aéroports de Calgary pour les premiers trimestres clos les 31 mars 2026 et 2025.

FLUX DE TRÉSORERIE (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 mars		
	2026	2025	Variation (\$)
Perte nette	(20,0)	(22,1)	2,1
Plus : Dotation aux amortissements	38,2	35,0	3,2
Charges d'intérêts et coûts de financement	27,3	27,3	—
Perte de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	1,1	0,3	0,8
BAIIA	46,6	40,5	6,1
Moins : Charges d'intérêts et coûts de financement	(27,3)	(27,3)	—
Flux de trésorerie disponibles	19,3	13,2	6,1

Les flux de trésorerie disponibles sont la mesure du résultat net généré par les activités d'exploitation d'Aéroports de Calgary, moins les coûts du service de la dette, compte non tenu des variations du fonds de roulement. 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.

RAPPORT DE GESTION

Le tableau qui suit présente de l'information sur la dette d'Aéroports de Calgary au 31 mars 2026 et au 31 décembre 2025.

DETTE À LONG TERME (en millions de dollars)	Au 31 mars 2026	Au 31 décembre 2025	Variation (\$)
Dettes à long terme, y compris la partie courante	3 286,2	3 285,6	0,6
Aide gouvernementale liée au financement	29,6	30,0	(0,4)
Moins :			
Trésorerie	217,1	230,5	(13,4)
Trésorerie soumise à restrictions	66,4	66,5	(0,1)
Dettes nettes	3 032,3	3 018,6	13,7
Principaux indicateurs de crédit			Variation (%)
Ratio de couverture du service de la dette	2,30	2,25	
Ratio de couverture du service de la dette brute	6,09	5,92	
Dettes brutes / nombre de passagers embarqués (en dollars)	337,57 \$	339,17 \$	(0,5)
Dettes nettes / nombre de passagers embarqués (en dollars)	311,48 \$	311,60 \$	—

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 2026 afin de fournir un indicateur annuel.

Au 31 mars 2026, la dette nette a augmenté de 13,7 M\$ par rapport à celle au 31 décembre 2025, pour s'établir à 3,0 G\$, du fait d'une baisse de 13,5 M\$ de la trésorerie, qui comprend les 66,4 M\$ en trésorerie soumise à restrictions dans le cadre 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. Aéroports de Calgary respectait, au 31 décembre 2025, 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.

La dette brute par passager embarqué est un indicateur financier clé du secteur des aéroports. Au 31 mars 2026, la dette brute par passager embarqué et la dette nette par passager embarqué ont diminué pour s'établir respectivement à 337,57 \$ et à 311,48 \$ en raison, dans les deux cas, de la hausse du trafic passagers enregistrée au cours des 12 derniers mois. 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 d'Aéroports de Calgary au 31 mars 2026 et au 31 décembre 2025.

LIQUIDITÉS ET FACILITÉS DE CRÉDIT (en millions de dollars)	Au 31 mars 2026	Au 31 décembre 2025	Variation (\$)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	217,1	230,5	(13,4)
Réserve au titre des charges d'exploitation et d'entretien	(53,0)	(53,0)	—
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)	364,1	377,5	(13,4)
Facilité de lettres de crédit disponible	100,0	100,0	—
Moins : Lettres émises	(65,7)	(65,7)	—
Facilité de lettres de crédit	34,3	34,3	—

Au 31 mars 2026, le montant net du total des liquidités d'Aéroports de Calgary s'élevait à 364,1 M\$, en baisse de 13,4 M\$, ou 3,5 %, par rapport au 31 décembre 2025. Cette baisse s'explique par la diminution de 13,4 M\$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie disponibles. La diminution de la trésorerie et des équivalents de trésorerie disponibles découle de sorties de trésorerie de 36,1 M\$ et de 0,5 M\$ liées respectivement aux activités d'investissement et aux activités de financement, contrebalancées en partie par des entrées de trésorerie de 23,2 M\$ liées aux activités d'exploitation au cours de la période.

RAPPORT DE GESTION

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

Dans le présent rapport de gestion, il est fait mention des mesures de la performance suivantes qui, selon la direction, sont utiles pour l'évaluation de la performance économique d'Aéroports de Calgary. 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 Aéroports de Calgary 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 d'Aéroports de Calgary 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 d'Aéroports de Calgary diminué des coûts du service de la dette payés, compte non tenu des variations du fonds de roulement, au cours de l'exercice.

Dettes brute

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

Dettes 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.

Dettes 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.

Dettes 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.

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.

RAPPORT DE GESTION

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 d'Aéroports de Calgary. 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 d'Aéroports de Calgary et les occasions d'aménagement, ainsi que sa future performance financière et opérationnelle; les attentes concernant le niveau de la demande, de la capacité ou de l'activité future et les mesures de suivi connexes, y compris en ce qui concerne la demande des passagers aériens dans tous les secteurs, les sources de revenus et leurs facteurs déterminants, ainsi que les mesures futures prises à ces égards; les besoins d'Aéroports de Calgary en matière de capitaux, de rénovations et d'agrandissement, ainsi que les décisions et les mesures prises à cet égard, y compris les déclarations concernant le financement connexe et les résultats de celui-ci; les attentes à l'égard des conditions actuelles et futures du marché et de l'économie, des activités dans le secteur et des possibilités de développement, ainsi que les incidences prévues, y compris les conditions générales du marché, les conditions et les événements géopolitiques (y compris les politiques commerciales, les tarifs douaniers et les conflits mondiaux), et les développements au sein du secteur; les attentes concernant les accords commerciaux à long terme conclus par Aéroports de Calgary, les projets d'investissement et autres programmes et aménagements à YYC, dont le programme de développement YYC AeroNex, le projet de réfection de la piste ouest, le projet interne de remise en état, le projet de restauration de la chaussée et le projet de contrôle centralisé des passagers, ainsi que les incidences, les calendriers, 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 demeureront conformes aux attentes de la direction; 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 en partance ou en provenance 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 significative sur le cours normal des activités ou sur l'environnement macroéconomique ne se produira; Aéroports de Calgary continuera d'être en mesure d'accéder aux marchés financiers à des conditions et à des taux compétitifs; Aéroports de Calgary sera en mesure de rembourser ou de refinancer sa dette existante lorsqu'elle deviendra exigible; les dépenses d'investissement budgétées pour réaliser les activités prévues seront suffisantes et aucun dépassement de coût ou délai important lié aux projets d'investissement ne se produira. Ces hypothèses sont fondées sur l'information dont Aéroports de Calgary 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 sensiblement 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 d'Aéroports de Calgary à atteindre les objectifs commerciaux; le non-paiement des clients et la capacité d'Aéroports de Calgary 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 (comme les variations des prix du carburant, des taux d'intérêt, de l'inflation, des devises, de l'emploi et des dépenses); les risques liés à d'éventuels changements dans les politiques commerciales ou à l'imposition de tarifs douaniers nouveaux ou supplémentaires, y compris l'incidence de ces changements sur la conjoncture économique 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; 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 publiés par Aéroports de Calgary.

L'information prospective contenue dans le présent document traduit les attentes à la date du présent rapport, et elle est appelée à changer. Aéroports de Calgary 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

Pour le trimestre clos le 31 mars 2026

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE *(non audité)*

Au 31 mars 2026 et au 31 décembre 2025

<i>(en millions de dollars)</i>	Note	31 mars 2026	31 décembre 2025
ACTIF			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		217,1 \$	230,5 \$
Trésorerie soumise à restrictions	5	66,4	66,5
Créances	9	38,1	21,9
Stocks		8,7	9,2
Charges payées d'avance		6,4	6,6
		336,7	334,7
Incitatifs à la location		2,7	2,8
Autres actifs à long terme et charges payées d'avance		2,8	2,4
Immobilisations corporelles	3	2 950,2	2 959,3
Immobilisations incorporelles	4	2,3	2,2
Actif au titre des régimes de retraite	8	9,4	10,6
		3 304,1 \$	3 312,0 \$
PASSIF ET DÉFICIT NET			
Passifs courants			
Dettes d'exploitation et charges à payer	9	52,9	67,9
Intérêts à payer sur la dette à long terme	5, 9	53,9	26,3
Produits différés		2,0	1,4
Partie courante des autres passifs à long terme	9	6,9	7,3
Partie courante de la dette à long terme	5, 9	8,3	8,3
		124,0	111,2
Autres passifs à long terme	5, 7, 9	130,5	131,6
Passif au titre des prestations constituées	8	13,7	13,9
Dette à long terme	5, 9	3 277,9	3 277,3
		3 546,1 \$	3 534,0 \$
Déficit net		(242,0)	(222,0)
		3 304,1 \$	3 312,0 \$

Se reporter aux notes annexes.

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

Pour le trimestre clos le 31 mars 2026

<i>(en millions de dollars)</i>	Note	Trimestres clos les 31 mars	
		2026	2025
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES			
Frais d'améliorations aéroportuaires		51,5 \$	48,0 \$
Produits aéronautiques		21,3	22,1
Produits autres qu'aéronautiques			
Concessions		21,9	19,2
Parc de stationnement		12,3	11,6
Locations et autres		11,6	10,6
Produit d'intérêts		1,8	2,1
		47,6	43,5
		120,4	113,6
CHARGES			
Biens et services		36,5	38,8
Salaires et avantages du personnel	8	17,2	15,0
Bail avec le Canada		12,5	11,7
Impôts fonciers		5,5	5,7
Frais de service liés aux frais d'améliorations aéroportuaires		2,1	1,9
		73,8	73,1
Bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et la dotation à l'amortissement		46,6	40,5
Dotation aux amortissements	3, 4	38,2	35,0
Charges d'intérêts et coûts de financement	5,10	27,3	27,3
Perte d'exploitation		(18,9) \$	(21,8) \$ \$
Autres pertes			
Perte de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	8	(1,1)	(0,3)
Perte nette		(20,0) \$	(22,1) \$
Déficit net à l'ouverture de la période		(222,0) \$	(284,5) \$
Déficit net à la clôture de la période		(242,0) \$	(306,6) \$

Se reporter aux notes annexes.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE *(non audité)*

Pour le trimestre clos le 31 mars 2026

<i>(en millions de dollars)</i>	Note	Trimestres clos les 31 mars	
		2026	2025
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION			
Perte nette		(20,0) \$	(22,1) \$
Cotisations versées par l'employeur au volet à prestations définies	8	(0,3)	(0,4)
Ajustements :			
Dotations aux amortissements	3, 4	38,2	35,0
Dotations 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	1,2	0,4
Amortissement de l'aide gouvernementale	7	(0,8)	—
Valeur cumulée de l'obligation de série G	5	0,4	—
		18,9	13,1
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :			
Créances		(16,2)	1,4
Stocks		0,5	(1,2)
Charges payées d'avance		0,2	2,6
Incitatifs à la location		0,1	0,2
Autres actifs à long terme et charges payées d'avance		(0,4)	0,2
Dettes d'exploitation et charges à payer		(7,6)	(11,4)
Intérêts à payer sur la dette à long terme		27,6	27,6
Produits différés		0,6	0,4
Autres passifs		(0,5)	(12,3)
		4,3	7,5
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		23,2	20,6
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT			
Produit de l'émission d'obligations	5	—	67,2
Coûts de transaction engagés pour l'émission de titres d'emprunt à long terme	5	—	(0,2)
Remboursement des obligations locatives		(0,5)	(0,4)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(0,5)	66,6
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT			
Investissement dans des immobilisations corporelles et incorporelles	3, 4	(29,2)	(16,0)
Transfert depuis (vers) la trésorerie soumise à restrictions	5	0,1	(67,2)
Subventions gouvernementales pour immobilisations reçues	7	0,4	15,8
Variation des dettes d'exploitation et charges à payer liées aux immobilisations corporelles et incorporelles		(7,4)	(5,5)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(36,1)	(72,9)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(13,4) \$	14,3 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période		230,5 \$	197,4 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période		217,1 \$	211,7 \$

Se reporter aux notes annexes.

Notes annexes (non audité)

Au 31 mars 2026 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 (« Aéroports de Calgary ») 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 »). Aéroports de Calgary 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.

Aéroports de Calgary 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 Aéroports de Calgary 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, Aéroports de Calgary 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, Aéroports de Calgary réinvestit tous les surplus dans la rénovation et l'agrandissement des principales infrastructures dont elle est responsable. Aéroports de Calgary 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 d'Aéroports de Calgary, 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 d'Aéroports de Calgary, bien que les plus importants projets puissent comporter des engagements financiers qui se prolongent sur une période dépassant un an. Aéroports de Calgary 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 12 mai 2026.

2 PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Base d'évaluation et de présentation

Les présents états financiers intermédiaires résumés non audités ont été dressés conformément aux Normes comptables canadiennes pour les entreprises à capital fermé (« NCECF ») qui s'appliquent aux périodes intermédiaires et 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 d'Aéroports de Calgary pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, 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 2025 d'Aéroports de Calgary.

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.

Notes annexes (non audité)

Au 31 mars 2026 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)

3 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Au 31 mars 2026	Terrains	Terrains cédés à bail	Bâti- ments et struc- tures	Matériel informa- tique	Véhicules	Matériel et outillage	Mobilier et agence- ments	Construc- tion en cours	Total
Coût									
Solde d'ouverture	5,8 \$	34,6 \$	4 502,4 \$	29,5 \$	58,6 \$	165,6 \$	22,6 \$	82,8 \$	4 901,9 \$
Entrées	—	—	—	—	—	—	—	28,9	28,9
Transferts	(0,8)	0,8	2,7	0,4	—	0,4	—	(3,5)	—
Cessions et sorties	—	—	—	(7,9)	—	—	—	—	(7,9)
Solde de clôture	5,0	35,4	4 505,1	22,0	58,6	166,0	22,6	108,2	4 922,9
Amortissement cumulé									
Solde d'ouverture	—	7,6	1 816,4	19,9	38,9	51,7	8,1	—	1 942,6
Dotation aux amortissements	—	0,2	34,7	0,5	0,7	1,6	0,3	—	38,0
Cessions et sorties	—	—	—	(7,9)	—	—	—	—	(7,9)
Solde de clôture	—	7,8	1 851,1	12,5	39,6	53,3	8,4	—	1 972,7
Valeur comptable nette									
31 décembre 2025	5,8 \$	27,0 \$	2 686,0 \$	9,6 \$	19,7 \$	113,9 \$	14,5 \$	82,8 \$	2 959,3 \$
31 mars 2026	5,0 \$	27,6 \$	2 654,0 \$	9,5 \$	19,0 \$	112,7 \$	14,2 \$	108,2 \$	2 950,2 \$

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 2026, les intérêts inscrits à l'actif sous « Construction en cours » se sont élevés à 1,0 M\$ (7,6 M\$ au 31 décembre 2025). Au cours de la période, les coûts d'emprunt attribuables aux projets actifs ont été incorporés selon un taux de capitalisation de 3,43 % (3,43 % en 2025).

4 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Au 31 mars 2026	Logiciels	Travaux en cours	Total
Coût			
Solde d'ouverture	9,3 \$	0,9 \$	10,2 \$
Entrées	—	0,3	0,3
Solde de clôture	9,3	1,2	10,5
Amortissement cumulé			
Solde d'ouverture	8,0	—	8,0
Dotation aux amortissements	0,2	—	0,2
Solde de clôture	8,2	—	8,2
Valeur comptable nette			
31 décembre 2025	1,3 \$	0,9 \$	2,2 \$
31 mars 2026	1,1 \$	1,2 \$	2,3 \$

Notes annexes (non audité)

Au 31 mars 2026 et pour le trimestre clos à cette date

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

5 DETTE À LONG TERME

Aéroports de Calgary a une entente avec la Fiducie Computershare Advantage du Canada (auparavant, BNY Trust Company of Canada) (le « fiduciaire »), qui fournit à Aéroports de Calgary un cadre lui permettant de créer et d'émettre des obligations et d'autres titres de créance et de 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, Aéroports de Calgary 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 d'aider au lancement de YYC AeroNex et de faire de YYC un centre stratégique de maintenance, de développement, de formation et d'innovation dans le domaine de l'aviation et de ses services auxiliaires qui soutiendra les avions de fret et les avions de passagers entrants et sortants de la région, faisant de YYC un pôle aéronautique dans le réseau des services aériens en Amérique du Nord. Cette transaction a été officialisée 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.

Le 6 mars 2025, une première obligation a été émise aux termes du cinquième acte de fiducie supplémentaire (série G-1) 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 de l'installation de maintenance de moteurs et de la cellule d'essais 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 si Aéroports de Calgary 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 est amortie selon la méthode du taux d'intérêt effectif sur la durée de l'emprunt.

Notes annexes (non audité)

Au 31 mars 2026 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 :

Acte de fiducie supplémentaire	Série	Taux d'intérêt	Date d'échéance	31 mars 2026	31 décembre 2025
Premier	Série A	3,1990 %	7 octobre 2036	350,0 \$	350,0 \$
Premier	Série B	3,3410 %	7 octobre 2038	300,0	300,0
Premier	Série C	3,4540 %	7 octobre 2041	350,0	350,0
Premier	Série D	3,5540 %	7 octobre 2051	350,0	350,0
Premier	Série E	3,5540 %	7 octobre 2053	300,0	300,0
Premier	Série F	3,7540 %	7 octobre 2061	405,1	405,1
Deuxième	4002957	2,2580 %	7 octobre 2031	155,3	155,3
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	37,6	37,2
Total des obligations émises				3 296,9 \$	3 296,5 \$
Moins : Frais d'émission de la dette				(10,7)	(10,9)
Moins : Partie courante				(8,3)	(8,3)
Dette à long terme				3 277,9 \$	3 277,3 \$

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 2025, Aéroports de Calgary se conformait à toutes les clauses restrictives.

6 FACILITÉS DE CRÉDIT

Au 31 mars 2026, Aéroports de Calgary 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 Aéroports de Calgary et du type de prélèvement sur la facilité. La date d'échéance de la facilité d'exploitation est le 23 décembre 2030. Au 31 mars 2026, aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité d'exploitation et aucune lettre de crédit n'avait été émise (néant au 31 décembre 2025).

Au 31 mars 2026, Aéroports de Calgary disposait d'une facilité de lettres de crédit renouvelable de 100,0 M\$ (la « facilité de lettres de crédit »). La facilité, renouvelée en 2025 avec une limite passant de 70,0 M\$ à 100,0 M\$, peut être utilisée pour financer les charges d'exploitation indiquées dans la lettre de crédit émise, des projets d'investissement et des améliorations aux principales infrastructures. Au 31 mars 2026, la lettre de crédit en cours en vertu de la facilité de lettres de crédit était de 65,7 M\$ (65,7 M\$ au 31 décembre 2025). La facilité de lettres de crédit vient à échéance le 7 octobre 2026.

Notes annexes (non audité)

Au 31 mars 2026 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)

En vertu de l'acte de fiducie-cadre, Aéroports de Calgary est tenue de 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 ou d'obligations cédées en garanties au moyen d'un montant en trésorerie ou de lettres de crédit, ce qu'elle fait au moyen d'un montant en trésorerie de 53,0 M\$ (53,0 M\$ au 31 décembre 2025). Aéroports de Calgary est également tenue de 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 ou l'émission d'obligations au moyen d'un montant en trésorerie ou de lettres de crédit, ce qu'elle fait au moyen d'une lettre de crédit de 55,0 M\$ et d'un montant en trésorerie de 1,3 M\$ (lettre de crédit de 55,0 M\$ et montant en trésorerie de 2,9 M\$ au 31 décembre 2025).

Au 31 mars 2026, Aéroports de Calgary avait deux obligations en circulation cédées en garanties aux prêteurs des facilités d'exploitation et de lettres de crédit contre 385,0 M\$ (385,0 M\$ au 31 décembre 2025) et 110,0 M\$ (110,0 M\$ au 31 décembre 2025), respectivement, aux termes des troisième et quatrième actes de fiducie supplémentaires. Les obligations ne portent pas intérêt et peuvent être utilisées par les prêteurs si Aéroports de Calgary 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 2025, Aéroports de Calgary se conformait à toutes les clauses restrictives.

7 AIDE GOUVERNEMENTALE

Au 31 mars 2026, Aéroports de Calgary a comptabilisé un montant au titre du financement reçu de diverses agences gouvernementales. Ces subventions facilitent l'avancement par Aéroports de Calgary de projets d'investissement essentiels et les fonds peuvent être affectés aux dépenses d'investissement qui répondent aux critères d'admissibilité, y compris les intérêts gagnés.

Au 31 mars 2026	Total
Subvention	
Solde d'ouverture	112,0 \$
Entrées	0,4
Solde de clôture	112,4 \$
Amortissement cumulé	
Solde d'ouverture	(1,4)
Amortissement	(0,8)
Solde de clôture	(2,2) \$
Solde de l'aide gouvernementale	
31 décembre 2025	110,6 \$
31 mars 2026	110,2 \$

8 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Au 31 mars 2026, 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 2025. 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 2026, en raison de la réévaluation des obligations au titre des prestations de retraite et des actifs du régime connexes, Aéroports de Calgary a comptabilisé un actif au titre des régimes de retraite de 9,4 M\$ et un passif au titre des prestations constituées de 13,7 M\$ (respectivement 10,6 M\$ et 13,9 M\$ au 31 décembre 2025).

Notes annexes (non audité)

Au 31 mars 2026 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 d'Aéroports de Calgary 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 et des loyers à payer au titre du bail avec le Canada, classés dans les autres passifs à long terme.

La juste valeur des instruments financiers d'Aéroports de Calgary, 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 estimée au moyen de l'analyse des flux de trésorerie actualisés en fonction du taux d'emprunt actuel d'Aéroports de Calgary pour des accords d'emprunt similaires. Au 31 mars 2026, la juste valeur de la dette à long terme d'Aéroports de Calgary et des loyers à payer au titre du bail avec le Canada était de 2 978,9 M\$ (2 992,9 M\$ au 31 décembre 2025).

10 CHARGES D'INTÉRÊTS ET COÛTS DE FINANCEMENT

	Trimestres clos les	
	2026	31 mars 2025
Intérêts sur la dette à long terme	27,0 \$	26,5 \$
Amortissement de l'aide gouvernementale	(0,3)	(0,1)
Dotation à l'amortissement des coûts de financement différés	0,2	0,2
Frais liés à la facilité de crédit	0,2	0,1
Ajustement de la juste valeur des charges à payer à long terme	0,1	0,2
Autres charges d'intérêts	0,1	0,4
Charges d'intérêts et coûts de financement	27,3 \$	27,3 \$

11 ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Aéroports de Calgary 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 d'Aéroports de Calgary.

Le 31 janvier 2025, Aéroports de Calgary a conclu des ententes de développement et de location avec Lufthansa Technik (« LTCA ») visant la construction d'une installation de maintenance de moteurs et d'une cellule d'essais sur un terrain de neuf acres de YYC et la location de cette installation à LTCA. Ce projet, qui nécessite un investissement d'environ 120,0 M\$ en partenariat avec LTCA, a commencé en 2025. Aéroports de Calgary est 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, Aéroports de Calgary a l'obligation contractuelle d'achever la construction de l'installation de maintenance de moteurs et de la cellule d'essais en 2028.

Notes annexes (non audité)

Au 31 mars 2026 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)

En juin 2011, Aéroports de Calgary 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 et Aéroports de Calgary a rempli ses obligations aux termes de cette entente. 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. Aéroports de Calgary a convenu de payer alors la moitié du coût d'acquisition des terrains de tiers nécessaires et du projet de construction. Aéroports de Calgary continue d'avoir l'engagement de contribuer aux coûts additionnels des terrains et aux coûts de la deuxième phase de la construction, qui n'avaient pas été quantifiés au 31 mars 2026.

Au 31 mars 2026, Aéroports de Calgary avait des engagements d'environ 70,2 M\$ à l'égard de projets d'investissement entrepris au cours de l'exercice. Les projets d'investissement comprennent divers projets de restauration, dont le projet interne de remise en état.

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 2026 et 2025 est considérée comme ayant été générée par des activités aéroportuaires et n'est donc pas assujettie à l'impôt sur le résultat.