YYC YBW | Aéroports de CALGARY Airports

Q2 2025

États Financiers

Rapport de gestion

Trimestre et semestre clos le 30 juin 2025

YYC YBW | CALGARY Airports

ADMINISTRATION AÉROPORTUAIRE DE CALGARY

RAPPORT DE GESTION

POUR LE TRIMESTRE ET LE SEMESTRE CLOS LE 30 JUIN 2025

Daté du 12 août 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 et le semestre clos le 30 juin 2025 et doit être lu en parallèle avec les états financiers intermédiaires non audités et les notes annexes de l'Administration pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 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.

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 (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, 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 constante au deuxième trimestre et au premier semestre de 2025 comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent.

	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
DONNÉES FINANCIÈRES (en millions de dollars)	**2025**	2024	Variation ($)	**2025**	2024	Variation ($)
Total des produits des activités ordinaires	**134,3**	125,7	8,6	**247,9**	238,8	9,1
Charges d'exploitation directes	**54,3**	54,4	(0,1)	**113,8**	113,1	0,7
Bail avec le Canada	**13,9**	12,7	1,2	**25,6**	24,0	1,6
Frais de gestion applicables aux frais d'améliorations aéroportuaires	**2,1**	2,1	—	**4,0**	3,9	0,1
BAIIA	**64,0**	56,5	7,5	**104,5**	97,8	6,7
Bénéfice (perte) net	**0,3**	(15,7)	16,0	**(21,8)**	(39,5)	17,7
Se reporter à la rubrique « Performance financière » pour de plus amples détails. *Se reporter à la rubrique « Résultats d'exploitation nets » pour un rapprochement avec la perte nette.*						
Flux de trésorerie disponibles (en millions de dollars) Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour de plus amples détails	**36,6**	28,2	8,4	**49,8**	41,3	8,5

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.

Pour le deuxième trimestre de 2025 :

- Le nombre de passagers embarqués et débarqués a atteint un nouveau record de 5,0 millions, ce qui représente une hausse de 4,8 % par rapport au record précédemment établi au deuxième trimestre de 2024.
- Les embarquements locaux ont atteint 1,5 million, soit une augmentation de 2,3 % par rapport au deuxième trimestre de 2024, entraînant une hausse de 2,5 % des produits tirés des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA), qui ont été portés à 53,6 M$ pour la période.
- Les passagers d'embarquements de correspondance ont atteint 0,9 million, en hausse de 10,2 % par rapport au deuxième trimestre de 2024, confirmant le statut d'aéroport pivot de YYC et sa croissance.
- Le nombre de sièges passagers atterris a augmenté de 12,0 % par rapport au deuxième trimestre de 2024.
- Le total des produits des activités ordinaires s'est établi à 134,3 M$ au deuxième trimestre de 2025, soit une augmentation de 6,8 % par rapport à la période correspondante de 2024.
- L'Administration a généré un BAIIA de 64,0 M$ (marge de 47,7 %) au deuxième trimestre de 2025, ce qui représente une augmentation de 7,5 M$, ou 13,3 %, par rapport au BAIIA de 56,5 M$ (marge de 44,9 %) au deuxième trimestre de 2024.

L'Administration continue de surveiller l'incidence des tarifs douaniers américains récemment annoncés sur la demande de transport aérien de passagers et sur la croissance économique, tant à l'échelle nationale que régionale. Pour le trimestre clos le 30 juin 2025, l'Administration a enregistré une hausse du trafic de 1,6 % dans le secteur transfrontalier par rapport à la période correspondante de 2024, alors qu'une baisse de 2,0 % avait été enregistrée au premier trimestre de 2025. Des effets défavorables importants pourraient se faire sentir d'ici la fin de 2025 en raison des incertitudes commerciales. Le fait que YYC soit un aéroport pivot pourrait atténuer en partie 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.

Les résultats financiers et les résultats d'exploitation ont affiché une croissance constante pour le semestre clos le 30 juin 2025 par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent en raison de l'accroissement du trafic passagers et du trafic aérien.

Pour le premier semestre de 2025 :

- Le nombre de passagers embarqués et débarqués a atteint un nouveau record de 9,0 millions, ce qui représente une hausse de 2,8 % par rapport au record précédemment établi en 2024.
- Les embarquements locaux ont atteint 2,9 millions, soit une augmentation de 2,5 % par rapport à 2024, entraînant une hausse de 2,7 % des produits tirés des FAA, qui ont été portés à 101,6 M$ pour la période.
- YYC a enregistré une hausse de 3,8 % des atterrissages par rapport à 2024, qui s'explique principalement par l'augmentation de 5,2 % des atterrissages d'avions de passagers, contrebalancée en partie par la diminution de 3,0 % des atterrissages d'avions d'affaires. En outre, les sièges passagers atterris ont augmenté de 7,8 % par rapport à 2024.
- Le total des produits des activités ordinaires s'est établi à 247,9 M$ en 2025, en hausse de 3,8 %, principalement en raison de l'augmentation des produits autres qu'aéronautiques et des produits tirés des FAA.
- L'Administration a généré un BAIIA de 104,5 M$ (marge de 42,2 %) en 2025, ce qui représente une augmentation de 6,7 M$, ou 6,9 %, par rapport au BAIIA de 97,8 M$ (marge de 41,0 %) généré en 2024.

Au premier trimestre de 2025, 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 d'une cellule d'essais sur un terrain de neuf acres à YYC. Le projet a commencé, et l'Administration est responsable de la planification, du développement, de la construction et du déploiement.

Cette nouvelle installation à la fine pointe de la technologie est la première étape pour 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 (« 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 a été officialisée par la signature du « cinquième acte de fiducie supplémentaire », autorisant une émission de titres pour un montant total de 171,9 M$, qui régit l'émission d'obligations de série G et établit les modalités, les conditions, les structures par tranche et les mécanismes de paiement pour cette série.

Le 5 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.

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 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).

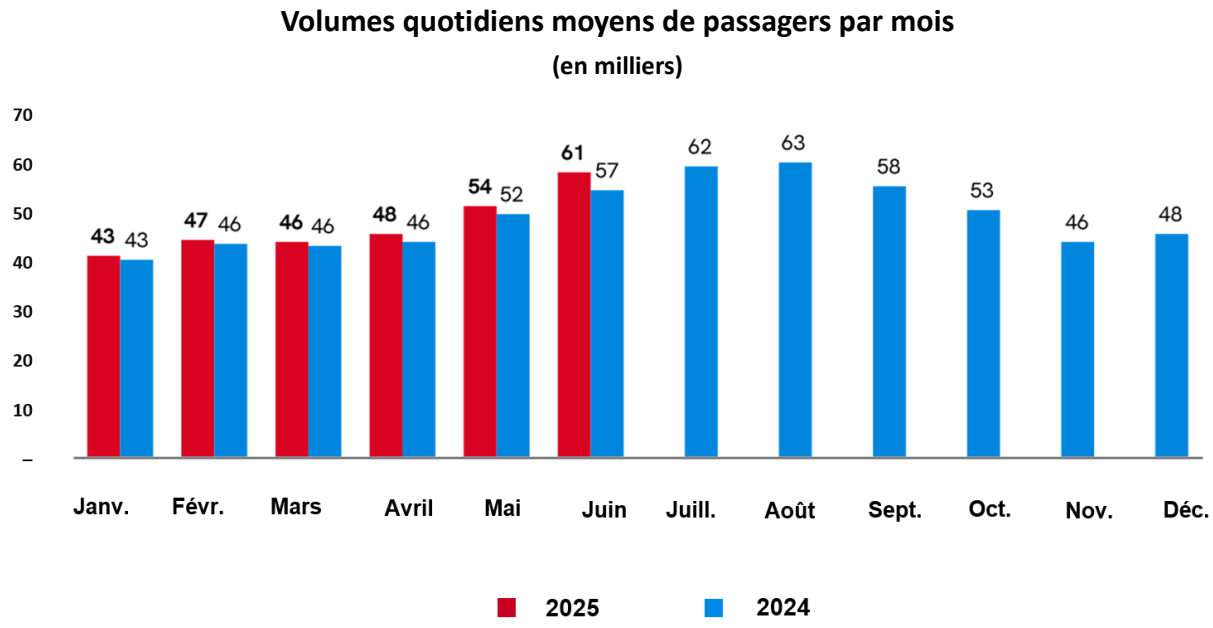
Le tableau ci-après résume le trafic passagers par secteur pour les deuxièmes trimestres et les premiers semestres clos les 30 juin 2025 et 2024 :

	Trimestres clos les 30 juin						**Semestres clos les 30 juin**					
TRAFIC PASSAGERS *(en milliers)*	**2025**		2024		Variation (%)		**2025**		2024		Variation (%)	
Intérieur	**3 371,0**		3 180,2		6,0		**5 979,7**		5 794,9		3,2	
Transfrontalier	**946,5**		931,9		1,6		**1 775,5**		1 777,5		(0,1)	
International	**632,9**		611,4		3,5		**1 276,9**		1 216,8		4,9	
Total de passagers embarqués et débarqués	**4 950,4**		4 723,5		4,8		**9 032,1**		8 789,2		2,8	
Embarquements locaux	**1 531,9**		1 497,2		2,3		**2 898,4**		2 826,7		2,5	
Embarquements de correspondance	**887,9**		806,0		10,2		**1 572,0**		1 515,1		3,8	
Total de passagers embarqués	**2 419,8**		2 303,2		5,1		**4 470,4**		4 341,8		3,0	
Embarquements locaux	**63,3**	**%**	65,0	%	-1,7	pts	**64,8**	**%**	65,1	%	-0,3	pts
Embarquements de correspondance	**36,7**	**%**	35,0	%	1,7	pts	**35,2**	**%**	34,9	%	0,3	pts
Total de passagers embarqués	**100,0**	**%**	100,0	%			**100,0**	**%**	100,0	%		

Le trafic de passagers embarqués et débarqués total à YYC s'est établi à 5,0 millions de passagers au deuxième trimestre de 2025, en hausse de 4,8 % par rapport à la période correspondante de 2024. Les secteurs intérieur, transfrontalier et international ont respectivement enregistré une croissance de 6,0 %, 1,6 % et 3,5 % au deuxième trimestre de 2025. La croissance du secteur interne est attribuable à la hausse du trafic aérien de WestJet et de Flair, avec les services aériens supplémentaires pour les destinations de Vancouver, Toronto et Victoria. La croissance du secteur transfrontalier est attribuable en grande partie à American et à Delta, avec une fréquence accrue des vols vers Chicago et Charlotte et l'ajout d'une nouvelle liaison avec New York. La croissance du secteur international est principalement attribuable à WestJet, avec les services aériens supplémentaires pour les destinations de Séoul et Cancún et l'ajout d'une nouvelle liaison avec la Ville de Mexico.

Le trafic de passagers embarqués et débarqués total à YYC s'est établi à 9,0 millions de passagers pour le semestre clos le 30 juin 2025, en hausse de 2,8 % par rapport à la période correspondante de 2024. Les secteurs intérieur et international ont connu respectivement une croissance de 3,2 % et 4,9 %, tandis que le secteur transfrontalier est resté stable en glissement annuel. Le fait que YYC soit un aéroport pivot a permis de maintenir le trafic passagers transfrontalier au cours de la période malgré la baisse de la demande de déplacements aux États-Unis de la part des Canadiens en raison des tarifs douaniers et du contexte politique.

Volume quotidien de passagers



Le volume quotidien de passagers à YYC est passé de 51 900 en moyenne au deuxième trimestre de 2024 à 54 400 au deuxième trimestre de 2025, soit une augmentation de 4,8 %.

Le volume quotidien de passagers à YYC est passé de 48 300 en moyenne au premier semestre de 2024 à 49 900 au premier semestre de 2025, soit une augmentation de 3,3 %.

Embarquements

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 deuxième trimestre de 2025, le nombre de passagers d'embarquements locaux a atteint 1,5 million, tandis que le nombre de passagers d'embarquements de correspondance s'est établi à 0,9 million, ce qui représente une augmentation respective de 2,3 % et de 10,2 % par rapport à la période correspondante de 2024. La répartition en pourcentage entre les embarquements locaux et les embarquements de correspondance était respectivement de 63,3 % et de 36,7 %, contre 65,0 % et 35,0 % pour la période correspondante de 2024, la hausse des embarquements de correspondance reflétant le statut d'aéroport-pivot de YYC. La réduction par les compagnies aériennes du nombre de liaisons transfrontalières offertes à partir d'autres villes canadiennes et la réorientation de ces liaisons vers YYC, en réaction à la réduction de la demande générale de liaisons transfrontalières des Canadiens, ont contribué à ce changement. L'augmentation des embarquements de correspondance est également due à l'ajout de nouvelles liaisons mondiales en 2025.

Au cours du premier semestre de 2025, le nombre de passagers d'embarquements locaux a atteint 2,9 millions, tandis que le nombre de passagers d'embarquements de correspondance s'est établi à 1,6 million, ce qui représente une augmentation respective de 2,5 % et de 3,8 % par rapport à la période correspondante de 2024. La répartition en pourcentage entre les embarquements locaux et les embarquements de correspondance était respectivement de 64,8 % et de 35,2 %, contre 65,1 % et 34,9 % 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.

Le tableau suivant résume les atterrissages d'avions, le PMD, le nombre de sièges passagers atterris, le nombre de sièges par atterrissage d'avions de passagers et le coefficient d'occupation pour les deuxièmes trimestres et les premiers semestres clos les 30 juin 2025 et 2024 :

	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
TRAFIC AÉRIEN	**2025**	2024	Variation (%)	**2025**	2024	Variation (%)
(en milliers)						
Atterrissages d'avions	**25,7**	23,9	7,5	**47,0**	45,3	3,8
Atterrissages d'avions de passagers	**20,1**	18,4	9,2	**36,5**	34,7	5,2
Sièges passagers atterris	**2 995,9**	2 675,8	12,0	**5 394,7**	5 004,8	7,8
(en millions)						
PMD total (en kg)	**1 774,9**	1 661,5	6,8	**3 256,6**	3 092,4	5,3
PMD passagers (en kg)	**1 525,3**	1 405,8	8,5	**2 771,4**	2 600,9	6,6
PMD de fret total (en kg)	**142,7**	158,4	(9,9)	**287,3**	306,5	(6,3)
Nombre de sièges par atterrissage d'avions de passagers	**149,0**	145,3	2,5	**147,8**	144,0	2,6
Coefficient d'occupation	**80,8 %**	86,1 %	-5,3 pts	**82,9 %**	86,8 %	-3,9 pts

Le nombre total d'atterrissages d'avions a augmenté respectivement de 7,5 % et de 3,8 % au trimestre et au semestre clos le 30 juin 2025 par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2025, les atterrissages d'avions de passagers ont respectivement augmenté de 9,2 % et de 5,2 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024. La hausse d'un exercice à l'autre s'explique surtout par l'augmentation du nombre de sièges disponibles de WestJet, de Flair et d'Air Canada, facteur contrebalancé en partie par la cessation des activités de Lynx Air en février 2024 et l'ajustement par les transporteurs aériens du nombre de sièges disponibles sur les vols transfrontaliers au deuxième trimestre. La diminution des atterrissages d'avions autres que des avions de passagers s'explique en grande partie par le nombre moins important de vols d'affaires, facteur contrebalancé en partie par l'augmentation du nombre de vols de convoyage et de vols gouvernementaux pendant la période de juin où l'Alberta a accueilli le sommet du G7. À la fin de juin 2025,

14 transporteurs aériens de passagers exerçaient leurs activités à YYC, ce qui est identique au nombre enregistré à la fin de juin 2024.

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2025, le PMD total s'est établi à 1 774,9 millions et à 3 256,6 millions de kilogrammes, en hausse respectivement de 6,8 % et de 5,3 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Cette variation s'explique principalement par l'augmentation respective de 8,5 % et de 6,6 % du PMD passagers, attribuable à l'utilisation de plus gros appareils. Cette croissance a été en partie contrebalancée par la diminution du PMD de fret de 9,9 % et de 6,3 %, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2024.

Le nombre de sièges passagers atterris a augmenté de 0,3 million, ou 12,0 %, au deuxième trimestre de 2025 pour s'établir à 3,0 millions de sièges, comparativement à 2,7 millions de sièges pour la période correspondante de 2024. Le nombre moyen de sièges par atterrissage d'avions de passagers s'est élevé à 149,0 au deuxième trimestre de 2025, ce qui représente une augmentation de 3,7 sièges, ou 2,5 %, comparativement à 145,3 sièges par atterrissage d'avions de passagers pour la période correspondante de 2024. Le coefficient d'occupation s'est établi à 80,8 % au deuxième trimestre de 2025, en baisse de 5,3 points de pourcentage par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. La baisse de 5,3 points du coefficient d'occupation au deuxième trimestre de 2025 reflète un transfert par les transporteurs de la capacité des liaisons transfrontalières vers les liaisons intérieures, où la demande est en hausse, quoiqu'à un rythme inférieur à celui de la capacité, ce qui a entraîné une baisse du coefficient d'occupation global.

Le nombre de sièges passagers atterris s'est établi à 5,4 millions de sièges au premier semestre de 2025, en hausse de 0,4 million, ou 7,8 %, comparativement à la période correspondante de 2024. Le nombre moyen de sièges par atterrissage d'avions de passagers s'est élevé à 147,8 au premier semestre de 2025, ce qui représente une augmentation de 3,8 sièges, ou 2,6 %, comparativement à 144,0 sièges par atterrissage d'avions de passagers pour la période correspondante de 2024. Le coefficient d'occupation a affiché une baisse de 3,9 points de pourcentage, passant de 86,8 % à 82,9 % au semestre clos le 30 juin 2025.

Pour le deuxième trimestre de 2025, le nombre d'atterrissages de fret a diminué de 2,5 % par rapport à la période correspondante de 2024. Pour le semestre clos le 30 juin 2025, le nombre d'atterrissages de fret a également diminué, affichant une baisse de 0,3 % par rapport à la période correspondante de 2024.

PERFORMANCE FINANCIÈRE

Résultats d'exploitation nets

Le tableau qui suit présente le sommaire des résultats d'exploitation nets de l'Administration pour les deuxièmes trimestres et les premiers semestres clos les 30 juin 2025 et 2024 :

	Trimestres clos les 30 juin						Semestres clos les 30 juin					
RÉSULTATS D'EXPLOITATION NETS			Variation						Variation			
(en millions de dollars)	**2025**		2024		($)		**2025**		2024		($)	
Bénéfice (perte) net	**0,3**		(15,7)		16,0		**(21,8)**		(39,5)		17,7	
Perte de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	**(1,3)**		(7,6)		6,3		**(1,6)**		(9,3)		7,7	
Bénéfice (perte) d'exploitation	**1,6**		(8,1)		9,7		**(20,2)**		(30,2)		10,0	
Plus : Charges d'intérêts et coûts de financement	**27,4**		28,3		(0,9)		**54,7**		56,5		(1,8)	
Dotation aux amortissements	**35,0**		36,3		(1,3)		**70,0**		71,5		(1,5)	
BAIIA	**64,0**		56,5		7,5		**104,5**		97,8		6,7	
Marge du BAIIA	**47,7**	**%**	44,9	%	2,8	pts	**42,2**	**%**	41,0	%	1,2	pts

Au cours du deuxième trimestre de 2025, l'Administration a enregistré un bénéfice d'exploitation de 1,6 M$, contre une perte d'exploitation de 8,1 M$ pour la période correspondante de 2024. La variation s'explique principalement par l'accroissement du trafic passagers, qui a entraîné une hausse des produits tirés des FAA, des produits aéronautiques et des produits autres qu'aéronautiques, comme ceux tirés des concessions, tributaires du trafic

passagers. Le contrôle rigoureux des coûts a également contribué à l'augmentation de la marge du BAIIA pour la période. Pour le semestre clos le 30 juin 2025, l'Administration a généré une perte d'exploitation de 20,2 M$, contre une perte de 30,2 M$ pour la période correspondante de 2024. La diminution de la perte d'exploitation s'explique par la hausse du total des produits gagnés, la baisse de la dotation aux amortissements et le recul des charges d'intérêts et coûts de financement, facteurs en partie contrebalancés par l'augmentation des charges pour la période.

Pour le deuxième trimestre et le premier semestre clos le 30 juin 2025, le BAIIA s'est chiffré respectivement à 64,0 M$ et à 104,5 M$, en hausse de 7,5 M$ et de 6,7 M$ par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Pour ces mêmes périodes, la marge du BAIIA s'est établie respectivement à 47,7 % et à 42,2 %, en hausse de 2,8 points et de 1,2 point par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Les hausses de 7,5 M$ et de 6,7 M$ du BAIIA pour le deuxième trimestre et le premier semestre clos le 30 juin 2025 sont principalement attribuables à l'accroissement des produits tirés des FAA et des produits autres qu'aéronautiques enregistré au cours de ces périodes, qui découle de la hausse du trafic passagers.

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 d'YYC. Ces frais permettent de financer les améliorations majeures apportées aux infrastructures.

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.

Le tableau qui suit présente le sommaire des produits des activités ordinaires de l'Administration pour les deuxièmes trimestres et les premiers semestres clos les 30 juin 2025 et 2024 :

	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES *(en millions de dollars)*	**2025**	2024	Variation ($)	**2025**	2024	Variation ($)
Frais d'améliorations aéroportuaires	**53,6**	52,3	1,3	**101,6**	98,9	2,7
Produits aéronautiques	**25,5**	24,8	0,7	**47,6**	47,9	(0,3)
Concessions	**26,9**	22,6	4,3	**46,1**	41,5	4,6
Parc de stationnement	**12,9**	13,0	(0,1)	**24,5**	24,6	(0,1)
Locations et autres	**13,2**	10,1	3,1	**23,8**	19,9	3,9
Produits d'intérêts	**2,2**	2,9	(0,7)	**4,3**	6,0	(1,7)
Produits autres qu'aéronautiques	**55,2**	48,6	6,6	**98,7**	92,0	6,7
Total des produits des activités ordinaires	**134,3**	125,7	8,6	**247,9**	238,8	9,1

Pour le deuxième trimestre et le premier semestre clos le 30 juin 2025, les produits tirés des FAA se sont établis respectivement à 53,6 M$ et à 101,6 M$, en hausse de 1,3 M$ et de 2,7 M$, ou 2,5 % et 2,7 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2024. L'augmentation des produits tirés des FAA pour ces deux périodes s'explique principalement par la hausse du nombre de passagers d'embarquements locaux.

Pour le deuxième trimestre de 2025, les produits aéronautiques ont progressé de 0,7 M$, ou 2,8 %, par rapport à la période correspondante de 2024 pour s'établir à 25,5 M$. Cette croissance est principalement attribuable à l'augmentation du trafic aérien et des tarifs aéronautiques, qui a entraîné une hausse des droits d'atterrissage et des frais généraux liés aux aérogares. Malgré la performance positive du deuxième trimestre, le total des produits aéronautiques pour le premier semestre de 2025 a diminué de 0,3 M$, soit 0,6 %, pour s'établir à 47,6 M$. La diminution constatée depuis le début de l'exercice est principalement attribuable à la baisse du nombre total d'atterrissages d'avions en raison de l'incertitude causée par les négociations de tarifs douaniers avec les États-Unis et les annonces publiées dans les médias. 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 deuxième trimestre et le premier semestre de 2025, le total des produits autres qu'aéronautiques s'est chiffré à 55,2 M$ et à 98,7 M$, en hausse de 6,6 M$ et de 6,7 M$, ou 13,6 % et 7,3 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Les hausses découlent essentiellement des initiatives commerciales ciblées, notamment la négociation de taux plus élevés avec des partenaires clés de commerce de détail, l'ouverture de nouveaux restaurants et magasins de détail dans l'aérogare, la conclusion de nouveaux contrats de location avec les locataires de terrains et de locaux dans l'aérogare et l'élargissement du portefeuille publicitaire.

Pour le deuxième trimestre et le premier semestre clos le 30 juin 2025, les produits tirés des concessions ont totalisé respectivement 26,9 M$ et 46,1 M$, en hausse de 4,3 M$ et de 4,6 M$, ou 19,0 % et 11,1 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2024. 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. Les principaux moteurs de la croissance des produits dans cette catégorie ont été la hausse négociée des taux des contrats de location conclus avec des partenaires clés de commerce de détail et l'accroissement du trafic passagers, qui a entraîné une augmentation des activités génératrices de produits. L'ouverture de trois nouveaux commerces de détail et d'un restaurant à service complet au cours de la période a également favorisé l'augmentation générale des produits. En outre, le trafic passagers plus élevé, stimulé en partie par le fait que Calgary a accueilli des événements internationaux majeurs tels que le sommet du G7 et la convention du Rotary International, a contribué à la croissance dans les principales sources de produits, notamment les concessions et les locations de voitures.

Pour le deuxième trimestre de 2025, les produits tirés du parc de stationnement se sont établis à 12,9 M$, ce qui représente une diminution de 0,1 M$, ou 0,8 %, par rapport à la période correspondante de 2024. Pour le premier semestre de 2025, les produits tirés du parc de stationnement se sont établis à 24,5 M$, ce qui représente une diminution de 0,1 M$, ou 0,4 %, par rapport à la période correspondante de 2024. L'augmentation du volume de passagers, les ajustements tarifaires annuels et la croissance continue du système de réservation en ligne de YYC, qui a favorisé l'augmentation des réservations, ont eu une incidence positive sur la performance des parcs de stationnement, la diminution nette globale étant principalement attribuable à la réduction des produits tirés de parcs de stationnement éloignés gérés par des tiers. Ce changement opérationnel contrebalance les profits réalisés par les autres parcs de stationnement et est responsable du léger recul du total des produits tirés des parcs de stationnement.

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 deuxième trimestre et le premier semestre clos le 30 juin 2025, les produits tirés des locations et autres se sont établis respectivement à 13,2 M$ et à 23,8 M$, en hausse de 3,1 M$ et de 3,9 M$, ou 30,7 % et 19,6 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Cet accroissement des produits pour le deuxième trimestre et le premier semestre clos le 30 juin 2025 s'explique par les modifications apportées aux baux de clients existants, l'arrivée de nouveaux locataires et les hausses de loyer en glissement annuel.

Charges

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

Le tableau qui suit résume les charges de l'Administration pour les deuxièmes trimestres et les premiers semestres clos les 30 juin 2025 et 2024 :

	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
CHARGES *(en millions de dollars)*	**2025**	2024	Variation ($)	**2025**	2024	Variation ($)
Biens et services	**35,7**	36,3	(0,6)	**74,5**	75,7	(1,2)
Salaires et avantages du personnel	**12,8**	12,4	0,4	**27,8**	26,0	1,8
Impôts fonciers	**5,8**	5,7	0,1	**11,5**	11,4	0,1
Charges d'exploitation directes	**54,3**	54,4	(0,1)	**113,8**	113,1	0,7
Bail avec le Canada	**13,9**	12,7	1,2	**25,6**	24,0	1,6
Frais de gestion applicables aux frais d'améliorations aéroportuaires	**2,1**	2,1	—	**4,0**	3,9	0,1
Total des charges d'exploitation	**70,3**	69,2	1,1	**143,4**	141,0	2,4
Dotation aux amortissements	**35,0**	36,3	(1,3)	**70,0**	71,5	(1,5)
Charges d'intérêts et coûts de financement	**27,4**	28,3	(0,9)	**54,7**	56,5	(1,8)
Perte de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	**1,3**	7,6	(6,3)	**1,6**	9,3	(7,7)
Total des charges	**134,0**	141,4	(7,4)	**269,7**	278,3	(8,6)

Pour le deuxième trimestre et le premier semestre clos le 30 juin 2025, les charges liées aux biens et services ont diminué respectivement de 0,6 M$ et de 1,2 M$, ou 1,7 % et 1,6 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Ces diminutions reflètent les efforts considérables déployés par l'ensemble de l'organisation en matière de gestion des coûts. Des tarifs de services publics favorables et une diminution de la consommation ont été enregistrés au cours de la période, mais ont été en partie contrebalancés par l'augmentation des coûts des services aux termes de contrats d'exploitation, en raison de l'amélioration des services et des pressions inflationnistes, ainsi que par l'augmentation des coûts de réparation et d'entretien.

Pour le deuxième trimestre et le premier semestre clos le 30 juin 2025, les salaires et avantages du personnel ont respectivement augmenté de 0,4 M$ et de 1,8 M$, ou 3,2 % et 6,9 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2024, 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 deuxième trimestre et le premier semestre clos le 30 juin 2025, les charges locatives au titre du bail avec le Canada de YYC ont augmenté respectivement de 1,2 M$ et de 1,6 M$, ou 9,4 % et 6,7 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2024, du fait de la hausse des produits des activités ordinaires de YYC. Les charges locatives au titre du bail avec le Canada en 2025 et en 2024 sont comptabilisées en fonction du taux de location contractuel multiplié par les produits admissibles réels pour toute la période.

Les frais de gestion applicables aux FAA sont versés aux compagnies aériennes et 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 respectivement à 2,1 M$ et à 4,0 M$ pour le deuxième trimestre et le premier semestre de 2025, et représentent 4 % du total des produits tirés des FAA pour ces périodes.

Pour le deuxième trimestre et le premier semestre clos le 30 juin 2025, les charges d'intérêts et coûts de financement se sont établis respectivement à 27,4 M$ et à 54,7 M$, ce qui représente une baisse de 0,9 M$ et de 1,8 M$, ou 3,2 % et 3,2 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Ces baisses sont attribuables à la hausse des charges d'intérêts comptabilisées à l'actif découlant de l'étoffement du programme d'investissement en 2025.

Pour le deuxième trimestre et le premier semestre clos le 30 juin 2025, la réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite a donné lieu respectivement à une perte de 1,3 M$ et de 1,6 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.

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 septembre 2023 au trimestre clos le 30 juin 2025 :

	Trimestres clos							
	2025		2024				2023	
(en millions de dollars)	T2	T1	T4	T3	T2	T1	T4	T3
Produits des activités ordinaires	134,3	113,6	124,9	155,2	125,7	113,1	120,7	152,6
Charges d'exploitation	(70,3)	(73,1)	(76,6)	(70,6)	(69,2)	(71,8)	(73,0)	(68,8)
BAIIA	64,0	40,5	48,3	84,6	56,5	41,3	47,7	83,8
Dotation aux amortissements	(35,0)	(35,0)	(34,8)	(35,0)	(36,3)	(35,2)	(37,3)	(34,2)
Charges d'intérêts et coûts de financement	(27,4)	(27,3)	(28,2)	(28,0)	(28,3)	(28,2)	(29,4)	(28,3)
Perte de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(1,3)	(0,3)	(1,3)	3,4	(7,6)	(1,7)	8,0	(6,7)
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	—	—	(9,4)	(1,5)	—	—	—	—
Indemnités d'assurance à recevoir	—	—	10,9	—	—	—	—	—
Bénéfice (perte) net	0,3	(22,1)	(14,5)	23,5	(15,7)	(23,8)	(11,0)	14,6

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 deuxièmes trimestres et les premiers semestres clos les 30 juin 2025 et 2024.

	Trimestres clos les 30 juin			**Semestres clos les 30 juin**		
DÉPENSES D'INVESTISSEMENT *(en millions de dollars)*	**2025**	2024	Variation ($)	**2025**	2024	Variation ($)
Projets d'amélioration	**49,7**	26,9	22,8	**60,0**	33,9	26,1
Investissement de restauration	**18,0**	9,3	8,7	**23,0**	11,3	11,7
Projets générateurs de revenus	**1,0**	0,2	0,8	**1,7**	0,5	1,2
Dépenses d'investissement	**68,7**	36,4	32,3	**84,7**	45,7	39,0
Évaluation de la superficie	**—**	0,3	(0,3)	**—**	0,3	(0,3)
Total de l'investissement	**68,7**	36,7	32,0	**84,7**	46,0	38,7

Les dépenses d'investissement se sont respectivement élevées à 68,7 M$ et à 84,7 M$ au deuxième trimestre et au premier semestre clos le 30 juin 2025, en hausse de 32,0 M$ et de 38,7 M$ par rapport aux périodes correspondantes de 2024, surtout en raison des coûts engagés en 2025 dans le cadre d'investissements de restauration, tels que le projet de réfection de la piste ouest, le projet interne de remise en état, le projet de contrôle centralisé des passagers et les projets générateurs de revenus comme YYC AeroNex.

Le projet de réfection de la piste ouest permettra de remettre complètement en état la piste vétuste, construite en 1939, et de garantir que YYC pourra fonctionner en toute sécurité et répondre à l'augmentation attendue du volume de passagers et de fret au cours des 40 prochaines années. La piste devrait être mise en service en décembre 2025.

Le projet interne de remise en état vise à restaurer le hall B de YYC, qui a été endommagé en août 2024 à la suite d'une violente tempête de grêle qui a entraîné la fermeture complète du hall. Le projet est en cours.

Le projet de contrôle centralisé des passagers permettra de regrouper les trois points de contrôle de sécurité pour les passagers des vols intérieurs en un seul point de contrôle centralisé dans l'aérogare des vols intérieurs. Les passagers de tous les vols intérieurs partant de YYC passeront par ce point de contrôle. Chaque voie sera dotée d'un équipement de contrôle technologique modernisé visant à diminuer le temps d'attente. Sept voies de sécurité avant l'embarquement devraient ouvrir en 2026.

Le programme de développement YYC AeroNex fera de Calgary et de la région un centre stratégique de développement, de formation et d'innovation dans le domaine de l'aviation et de ses services auxiliaires. Le premier projet dans le cadre du programme YYC AeroNex est un partenariat avec Lufthansa Technik pour la construction d'une installation de maintenance de moteurs et d'une cellule d'essais à la pointe de la technologie, une solution purement canadienne qui profitera aux sociétés de transport aérien de passagers et de fret dans tout le pays.

ACTIF ET PASSIF

Au 30 juin 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)*	**30 juin 2025**	**31 décembre 2024**	Variation ($)
Total de l'actif	**3 207,6**	3 150,4	57,2
Total du passif	**3 513,9**	3 434,9	79,0
Déficit net	**(306,3)**	(284,5)	(21,8)

Au 30 juin 2025, le total de l'actif de l'Administration avait augmenté de 57,2 M$ par rapport au 31 décembre 2024, principalement en raison d'une hausse de 67,3 M$ de la trésorerie soumise à restrictions et d'un accroissement de 14,7 M$ des immobilisations corporelles et incorporelles, facteurs en partie contrebalancés par une diminution de 25,8 M$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et une baisse de 3,8 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 79,0 M$, principalement en raison d'un accroissement de 35,4 M$ des autres passifs à long terme, d'une augmentation nette de 32,7 M$ de la dette à long terme et d'une hausse de 11,1 M$ des dettes d'exploitation et charges à payer.

L'Administration avait un déficit net de 306,3 M$ au 30 juin 2025. Le déficit net a augmenté de 21,8 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 deuxièmes trimestres et les premiers semestres clos les 30 juin 2025 et 2024 :

	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
FLUX DE TRÉSORERIE *(en millions de dollars)*	**2025**	2024	Variation ($)	**2025**	2024	Variation ($)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**5,3**	4,6	0,7	**25,9**	33,2	(7,3)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**(41,2)**	(33,2)	(8,0)	**(114,1)**	(40,6)	(73,5)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**(4,2)**	(4,0)	(0,2)	**62,4**	(4,4)	66,8
Diminution de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	**(40,1)**	(32,6)	(7,5)	**(25,8)**	(11,8)	(14,0)

Les flux de trésorerie nets ont diminué de 40,1 M$ pour le trimestre clos le 30 juin 2025, une variation de 7,5 M$ par rapport à la période correspondante de 2024, en raison de l'augmentation des sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement, contrebalancée en partie par la hausse des entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation. Les flux de trésorerie nets ont diminué de 25,8 M$ pour le semestre clos le 30 juin 2025, une variation de 14,0 M$ par rapport à la période correspondante de 2024, en raison de l'augmentation des sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement, contrebalancée en partie par la hausse des entrées 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 deuxièmes trimestres et les premiers semestres clos les 30 juin 2025 et 2024 :

	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
FLUX DE TRÉSORERIE *(en millions de dollars)*	**2025**	2024	Variation ($)	**2025**	2024	Variation ($)
Bénéfice (perte) net	**0,3**	(15,7)	16,0	**(21,8)**	(39,5)	17,7
Plus : Dotation aux amortissements	**35,0**	36,3	(1,3)	**70,0**	71,5	(1,5)
Charges d'intérêts et coûts de financement	**27,4**	28,3	(0,9)	**54,7**	56,5	(1,8)
Perte au titre de la réévaluation des avantages liés à des régimes de retraite	**1,3**	7,6	(6,3)	**1,6**	9,3	(7,7)
BAIIA	**64,0**	56,5	7,5	**104,5**	97,8	6,7
Moins : Charges d'intérêts et coûts de financement	**(27,4)**	(28,3)	0,9	**(54,7)**	(56,5)	1,8
Flux de trésorerie disponibles	**36,6**	28,2	8,4	**49,8**	41,3	8,5

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 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 30 juin 2025 et au 31 décembre 2024 :

DETTE À LONG TERME *(en millions de dollars)*	**Au 30 juin 2025**	Au 31 décembre 2024	Variation en $
Dette à long terme, y compris la partie courante	**3 288,8**	3 255,9	32,9
Aide gouvernementale liée au financement	**36,6**	—	36,6
Trésorerie	**171,6**	197,4	(25,8)
Trésorerie soumise à restrictions	**67,3**	—	67,3
Dette nette	**3 086,5**	3 058,5	28,0
Principaux indicateurs de crédit			Variation en %
Ratio de couverture du service de la dette	**2,16**	2,12	
Ratio de couverture du service de la dette brute	**5,74**	5,46	
Dette brute / nombre de passagers embarqués *(en dollars)*	**344,68 $**	345,89 $	(0,3)
Dette nette / nombre de passagers embarqués *(en dollars)*	**323,47 $**	324,92 $	(0,4)

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 30 juin 2025 afin de fournir un indicateur annuel.

Au 30 juin 2025, la dette à long terme a augmenté de 32,9 M$ par rapport au 31 décembre 2024, tandis que la dette nette a augmenté de 28,0 M$ pour s'établir à 3,1 G$, du fait d'une nouvelle obligation émise le 6 mars 2025, qui a fait augmenter la dette à long terme de 36,6 M$, facteur contrebalancé par une diminution de la trésorerie de 41,5 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.

La dette brute par passager embarqué est un indicateur financier clé du secteur des aéroports. Au 30 juin 2025, la dette brute par passager embarqué et la dette nette par passager embarqué ont diminué pour s'établir respectivement à 344,68 $ et à 323,47 $ 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 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 30 juin 2025 et au 31 décembre 2024 :

LIQUIDITÉS ET FACILITÉS DE CRÉDIT *(en millions de dollars)*	**30 juin 2025**	**31 décembre 2024**	Variation ($)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**171,6**	197,4	(25,8)
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)	**319,0**	349,5	(30,5)
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 30 juin 2025, le total du montant net des liquidités de l'Administration s'élevait à 319,0 M$, en baisse de 30,5 M$, ou 8,7 %, par rapport au 31 décembre 2024. Cette baisse s'explique principalement par la diminution de 25,8 M$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie disponibles et l'apport de 4,7 M$ à la réserve au titre des charges d'exploitation et d'entretien. La diminution de la trésorerie et des équivalents de trésorerie disponibles découle de sorties de trésorerie de 114,1 M$ liées aux activités de financement, contrebalancées en partie par les entrées de trésorerie de 62,4 M$ et de 25,9 M$ liées respectivement aux activités de financement et aux activités d'exploitation au cours de la période.

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

BAIIA et marge du BAIIA

Le BAIIA correspond au bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et l'amortissement, et la marge du BAIIA correspond au BAIIA divisé par le total des produits des activités ordinaires. Le BAIIA est une mesure couramment utilisée pour évaluer 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.

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; les attendes 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, les sources de revenus et leurs facteurs déterminants, ainsi que les mesures futures prises à ces égards; 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 et les tarifs douaniers), et les développements au sein du secteur; 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 programme de développement YYC AeroNex, le projet de réfection de la piste ouest, le projet interne de remise en état et le projet de contrôle centralisé des passagers, 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.

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 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, 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

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2025

YYC YBW | CALGARY Airports

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE *(non audité)*
Au 30 juin 2025 et au 31 décembre 2024

(en millions de dollars)	Note	**30 juin 2025**	31 décembre 2024
ACTIF			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		**171,6 $**	197,4 $
Trésorerie soumise à restrictions	5	**67,3**	—
Créances	9	**54,9**	49,0
Stocks		**9,0**	8,3
Charges payées d'avance		**4,3**	8,1
		307,1	262,8
Incitatifs à la location		**3,1**	3,5
Autres actifs à long terme et charges payées d'avance		**2,5**	2,5
Immobilisations corporelles	3	**2 881,5**	2 866,3
Immobilisations incorporelles	4	**2,2**	2,7
Actif au titre des régimes de retraite	8	**11,2**	12,6
		3 207,6 $	3 150,4 $
PASSIF ET DÉFICIT NET			
Passifs courants			
Dettes d'exploitation et charges à payer	9	**67,6**	56,5
Intérêts à payer sur la dette à long terme	5, 9	**25,9**	26,4
Produits différés		**3,5**	1,3
Partie courante des autres passifs à long terme	9	**7,7**	9,7
Partie courante de la dette à long terme	5, 9	**8,2**	8,0
		112,9	101,9
Autres passifs à long terme	5, 7, 9	**106,3**	70,9
Passif au titre des prestations constituées	8	**14,1**	14,2
Dette à long terme	5, 9	**3 280,6**	3 247,9
		3 513,9 $	3 434,9 $
Déficit net		**(306,3)**	(284,5)
		3 207,6 $	3 150,4 $

Se reporter aux notes annexes.

ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DU DÉFICIT NET *(non audité)*
Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2025

(en millions de dollars)	Note	Trimestres clos les 30 juin 2025	Trimestres clos les 30 juin 2024	Semestres clos les 30 juin 2025	Semestres clos les 30 juin 2024
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES					
Frais d'améliorations aéroportuaires		**53,6 $**	52,3 $	**101,6 $**	98,9 $
Produits aéronautiques		**25,5**	24,8	**47,6**	47,9
Produits autres qu'aéronautiques					
Concessions		**26,9**	22,6	**46,1**	41,5
Parc de stationnement		**12,9**	13,0	**24,5**	24,6
Locations et autres		**13,2**	10,1	**23,8**	19,9
Produit d'intérêts		**2,2**	2,9	**4,3**	6,0
		55,2	48,6	**98,7**	92,0
		134,3	125,7	**247,9**	238,8
CHARGES					
Biens et services		**35,7**	36,3	**74,5**	75,7
Salaires et avantages du personnel	8	**12,8**	12,4	**27,8**	26,0
Bail avec le Canada		**13,9**	12,7	**25,6**	24,0
Impôts fonciers		**5,8**	5,7	**11,5**	11,4
Frais de gestion liés aux frais d'améliorations aéroportuaires		**2,1**	2,1	**4,0**	3,9
		70,3	69,2	**143,4**	141,0
Bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et la dotation à l'amortissement		**64,0**	56,5	**104,5**	97,8
Dotation aux amortissements	3, 4	**35,0**	36,3	**70,0**	71,5
Charges d'intérêts et coûts de financement	5, 10	**27,4**	28,3	**54,7**	56,5
Bénéfice (perte) d'exploitation		**1,6 $**	(8,1) $	**(20,2) $**	(30,2) $
Autres charges					
Perte de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	8	**(1,3) $**	(7,6) $	**(1,6) $**	(9,3)
Bénéfice (perte) net		**0,3 $**	(15,7) $	**(21,8) $**	(39,5) $
Déficit net à l'ouverture de la période		**(306,6) $**	(277,8) $	**(284,5) $**	(254,0) $
Déficit net à la clôture de la période		**(306,3) $**	(293,5) $	**(306,3) $**	(293,5) $

Se reporter aux notes annexes.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE *(non audité)*
Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2025

(en millions de dollars)	Note	Trimestres clos les 30 juin 2025	Trimestres clos les 30 juin 2024	Semestres clos les 30 juin 2025	Semestres clos les 30 juin 2024
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION					
Bénéfice (perte) net		**0,3 $**	(15,7) $	**(21,8) $**	(39,5) $
Cotisations versées par l'employeur au volet à prestations définies	8	**(0,3)**	(0,4)	**(0,7)**	(0,9)
Ajustements :					
Dotation aux amortissements	3, 4	**35,0**	36,3	**70,0**	71,5
Dotation à l'amortissement des coûts de financement différés	10	**0,2**	0,2	**0,4**	0,4
Avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	8	**1,4**	7,9	**1,8**	9,6
Valeur cumulée de l'obligation de série G-1	5	**0,4**	—	**0,4**	—
		37,0	28,3	**50,1**	41,1
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :					
Créances		**(7,3)**	(9,7)	**(5,9)**	(11,1)
Stocks		**0,5**	—	**(0,7)**	0,1
Charges payées d'avance		**1,2**	1,4	**3,8**	2,7
Incitatifs à la location		**0,2**	0,1	**0,4**	0,3
Autres actifs à long terme et charges payées d'avance		**(0,2)**	0,2	**—**	0,3
Dettes d'exploitation et charges à payer		**5,7**	13,0	**(5,7)**	(0,4)
Intérêts à payer sur la dette à long terme		**(28,1)**	(28,1)	**(0,5)**	(0,4)
Produits différés		**1,8**	1,5	**2,2**	1,2
Autres passifs		**(5,5)**	(2,1)	**(17,8)**	(0,6)
		(31,7)	(23,7)	**(24,2)**	(7,9)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		**5,3**	4,6	**25,9**	33,2
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT					
Produit de l'émission d'obligations	5	**—**	—	**67,2**	—
Remboursements sur la dette à long terme	5	**(3,9)**	(3,9)	**(3,9)**	(3,9)
Coûts de transaction engagés pour l'émission de titres d'emprunt à long terme	5	**—**	—	**(0,2)**	—
Remboursement des obligations locatives		**(0,3)**	(0,1)	**(0,7)**	(0,5)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		**(4,2)**	(4,0)	**62,4**	(4,4)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT					
Investissement dans des immobilisations corporelles et incorporelles	3, 4	**(68,7)**	(36,7)	**(84,7)**	(46,0)
Transfert vers la trésorerie soumise à restrictions	5	**(0,1)**	—	**(67,3)**	—
Subventions gouvernementales pour immobilisations reçues	7	**5,3**	—	**21,1**	1,8
Variation des dettes d'exploitation et charges à payer liées aux immobilisations corporelles et incorporelles		**22,3**	3,5	**16,8**	3,6
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		**(41,2)**	(33,2)	**(114,1)**	(40,6)
Diminution de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		**(40,1) $**	(32,6) $	**(25,8) $**	(11,8) $
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période		**211,7 $**	229,5 $	**197,4 $**	208,7 $
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période		**171,6 $**	196,9 $	**171,6 $**	196,9 $

Se reporter aux notes annexes.

Notes annexes *(non audité)*
Au 30 juin 2025 et pour le trimestre et le semestre 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 12 août 2025.

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 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.

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 30 juin 2025	Terrains	Terrains cédés à bail	Bâtiments et structures	Matériel informatique	Véhicules	Matériel et outillage	Mobilier et agencements	Construction 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	**—**	**—**	**0,1**	**—**	**—**	**0,4**	**—**	**84,1**	**84,6**
Transferts	**—**	**—**	**4,2**	**2,4**	**1,1**	**1,1**	**0,4**	**(9,2)**	**—**
Cessions et sorties	**—**	**—**	**(0,1)**	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**(0,1)**
Solde de clôture	**5,8**	**34,6**	**4 240,5**	**26,3**	**61,4**	**156,2**	**20,9**	**212,3**	**4 758,0**
Amortissement cumulé									
Solde d'ouverture	—	6,9	1 690,0	18,4	39,3	45,6	7,0	—	1 807,2
Dotation aux amortissements	**—**	**0,3**	**63,1**	**0,7**	**1,5**	**3,3**	**0,5**	**—**	**69,4**
Cessions et sorties	**—**	**—**	**(0,1)**	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**(0,1)**
Solde de clôture	**—**	**7,2**	**1 753,0**	**19,1**	**40,8**	**48,9**	**7,5**	**—**	**1 876,5**
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 $
30 juin 2025	**5,8 $**	**27,4 $**	**2 487,5 $**	**7,2 $**	**20,6 $**	**107,3 $**	**13,4 $**	**212,3 $**	**2 881,5 $**

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 30 juin 2025, les intérêts inscrits à l'actif sous « Construction en cours » se sont élevés à 2,8 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).

4 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Au 30 juin 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
Dotation aux amortissements	**0,6**	**—**	**0,6**
Solde de clôture	**7,5**	**—**	**7,5**
Valeur comptable nette			
31 décembre 2024	2,4 $	0,3 $	2,7 $
30 juin 2025	**1,8 $**	**0,4 $**	**2,2 $**

5 DETTE À LONG TERME

L'Administration a une entente avec la Fiducie Computershare Avantage 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 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 (« YYC AeroNex ») qui soutiendra les avions de fret et les avions de passagers. 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 (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 de l'installation de maintenance de moteurs à la fine pointe de la technologie et de la cellule d'essais liés à la série G-1 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 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 est 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**	**30 juin 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	**407,8**	410,4
Deuxième	4002957	2,2580 %	7 octobre 2031	**156,7**	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	**36,6**	—
Total des obligations émises				**3 300,0 $**	3 267,3 $
Moins : Frais d'émission de la dette				**(11,2)**	(11,4)
Moins : Partie courante				**(8,2)**	(8,0)
Dette à long terme				**3 280,6 $**	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.

6 FACILITÉS DE CRÉDIT

Au 30 juin 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 30 juin 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 30 juin 2025 s'élevaient à néant (néant au 31 décembre 2024). En vertu de l'acte de fiducie-cadre, l'Administration 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, ce qu'elle fait au moyen d'un montant de 52,6 M$ en trésorerie (47,9 M$ au 31 décembre 2024).

Au 30 juin 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 30 juin 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) dans les cas où l'Administration, conformément aux termes de l'acte de fiducie-cadre, est 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 au moyen d'un montant en trésorerie ou de lettres de crédit. La facilité de lettres de crédit vient à échéance le 7 octobre 2025.

Au 30 juin 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 30 juin 2025, l'Administration a comptabilisé 50,2 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.

8 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Au 30 juin 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 30 juin 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 11,2 M$ et un passif au titre des prestations constituées de 14,1 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 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 30 juin 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 3 008,8 M$ (2 980,4 M$ au 31 décembre 2024).

10 CHARGES D'INTÉRÊTS ET COÛTS DE FINANCEMENT

	Trimestres clos les 30 juin		**Semestres clos les 30 juin**	
	2025	2024	**2025**	2024
Intérêts sur la dette à long terme	**26,8 $**	27,5 $	**53,3 $**	54,9 $
Amortissement de l'aide gouvernementale	**(0,2)**	—	**(0,3)**	—
Dotation à l'amortissement des coûts de financement différés	**0,2**	0,2	**0,4**	0,4
Commission d'attente	**0,1**	0,3	**0,2**	0,6
Ajustement de la juste valeur des charges à payer à long terme	**0,1**	0,1	**0,3**	0,2
Autres charges d'intérêts	**0,4**	0,2	**0,8**	0,4
Charges d'intérêts et coûts de financement	**27,4 $**	28,3 $	**54,7 $**	56,5 $

11 ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

Le 31 janvier 2025, l'Administration a conclu des ententes de développement et de location avec Lufthansa Technik 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 Lufthansa Technik. Ce projet, qui nécessite un investissement d'environ 120 M$ en partenariat avec Lufthansa Technik, a commencé en juin 2025. L'Administration est responsable de la panification, 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 de maintenance de moteurs et de la cellule d'essais 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 1er 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 5,5 M$ en lien avec ces obligations au 30 juin 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 30 juin 2025, l'Administration avait des engagements d'environ 116,9 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 semestres clos les 30 juin 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.