

YYC YBW

Aéroports de
CALGARY
Airports

Q3 2025

États Financiers



Rapport de gestion

Trimestre et période de neuf mois clos le
30 septembre 2025



RAPPORT DE GESTION

POUR LE TRIMESTRE ET LA PÉRIODE DE NEUF MOIS CLOS LE 30 SEPTEMBRE 2025

Daté du 25 novembre 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 la période de neuf mois clos le 30 septembre 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 la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025. Des renseignements supplémentaires, y compris le dernier rapport de gestion annuel de l'Administration (le « rapport de gestion de 2024 ») et les états financiers audités pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, sont accessibles à l'adresse www.yyc.com. Comme l'Administration est une entité sans capital-actions et sans but lucratif, le rapport de gestion est préparé sur une base volontaire et, bien que similaire au *Règlement 51-102 sur les obligations d'information continue*, il ne doit pas être interprété comme ayant été préparé conformément à celui-ci. Les états financiers ont été préparés conformément aux Normes comptables canadiennes pour les entreprises à capital fermé (« NCECF ») de la Partie II du *Manuel de CPA Canada – Comptabilité*. Tous les montants figurant dans le rapport de gestion sont en dollars canadiens, sauf indication contraire.

RAPPORT DE GESTION

PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

L'Administration 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 troisième trimestre et pour les neuf premiers mois de 2025 comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent.

DONNÉES FINANCIÈRES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
Total des produits des activités ordinaires	166,5	155,2	11,3	414,4	394,0	20,4
Charges d'exploitation directes	54,9	52,0	2,9	168,7	165,1	3,6
Bail avec le Canada	17,2	16,1	1,1	42,8	40,1	2,7
Frais de gestion applicables aux frais d'améliorations aéroportuaires	2,8	2,5	0,3	6,8	6,4	0,4
BAIIA	91,6	84,6	7,0	196,1	182,4	13,7
Bénéfice (perte) net	57,3	23,5	33,8	35,5	(16,0)	51,5
<i>Se reporter à la rubrique « Performance financière » pour de plus amples détails.</i>						
<i>Se reporter à la rubrique « Résultats d'exploitation nets » pour 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	64,3	56,6	7,7	114,1	97,9	16,2

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 troisième trimestre de 2025 :

- Le nombre de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 4,6 % par rapport au troisième trimestre de 2024, pour s'établir à 5,9 millions. Il s'agit d'un nouveau record trimestriel, avec une hausse de 4,3 % par rapport au record précédemment établi au troisième trimestre de 2023.

RAPPORT DE GESTION

- L'Administration a atteint un nouveau record de plus de 2,0 millions de passagers en juillet et en août 2025, ce qui reflète la croissance soutenue de la demande de transport aérien et de la capacité opérationnelle pendant la haute saison estivale.
- Les embarquements locaux ont atteint 2,0 millions, soit une augmentation de 12,1 % par rapport au troisième trimestre de 2024, entraînant une hausse de 12,0 % des produits tirés des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA), qui ont été portés à 71,7 M\$ pour la période.
- Le nombre de sièges passagers atterrissés a augmenté de 9,2 % par rapport au troisième trimestre de 2024.
- Le total des produits des activités ordinaires s'est établi à 166,5 M\$ au troisième trimestre de 2025, soit une augmentation de 7,3 % par rapport à la période correspondante de 2024.
- L'Administration a généré un BAIIA de 91,6 M\$ (marge de 55,0 %) au troisième trimestre de 2025, ce qui représente une augmentation de 7,0 M\$, ou 8,3 %, par rapport au BAIIA de 84,6 M\$ (marge de 54,5 %) au troisième trimestre de 2024.

L'Administration continue de surveiller l'incidence des tarifs douaniers américains 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 septembre 2025, l'Administration a enregistré une baisse du trafic de 3,4 % dans le secteur transfrontalier par rapport à la période correspondante de 2024, alors qu'une baisse de 2,0 % et une hausse de 1,6 % avaient été enregistrées respectivement au premier trimestre et au deuxième trimestre de 2025. Des effets défavorables pourraient se faire sentir d'ici la fin de 2025 en raison de l'incertitude. Toutefois, 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 la période de neuf mois close le 30 septembre 2025 par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent en raison de l'accroissement du trafic passagers et du trafic aérien.

Pour les neuf premiers mois de 2025 :

- Le nombre de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 3,5 % par rapport à la période correspondante de 2024, pour s'établir à 14,9 millions. Il s'agit d'un nouveau record pour la période par rapport au record précédemment établi en 2024.
- Les embarquements locaux ont atteint 6,3 millions, soit une augmentation de 4,9 % par rapport à 2024, entraînant une hausse de 6,4 % des produits tirés des FAA, qui ont été portés à 173,3 M\$ pour la période.
- YYC a enregistré une hausse de 5,0 % des atterrissages par rapport à 2024, qui s'explique principalement par l'augmentation de 6,1 % des atterrissages d'avions de passagers, contrebalancée en partie par la diminution de 0,9 % des atterrissages d'avions d'affaires. En outre, les sièges passagers atterrissés ont augmenté de 8,3 % par rapport à 2024.
- Le total des produits des activités ordinaires s'est établi à 414,4 M\$ en 2025, en hausse de 5,2 %, principalement en raison de l'augmentation des produits autres qu'aéronautiques et des produits tirés des FAA.
- L'Administration a généré un BAIIA de 196,1 M\$ (marge de 47,3 %) en 2025, ce qui représente une augmentation de 13,7 M\$, ou 7,5 %, par rapport au BAIIA de 182,4 M\$ (marge de 46,3 %) généré en 2024.

Au premier trimestre de 2025, l'Administration a annoncé son intention, en partenariat avec Lufthansa Technik (« LTCA »), 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.

RAPPORT DE GESTION

Au cours du premier trimestre de 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 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.

En septembre 2025, l'Administration a reçu un produit d'assurance de 39,0 M\$ pour des dommages matériels causés par la tempête de grêle d'août 2024. Au 30 septembre 2025, l'Administration avait comptabilisé un profit au titre des indemnités d'assurance de 27,8 M\$, déduction faite de certains frais engagés au cours de la période. Le solde de 10,9 M\$ avait précédemment été comptabilisé à titre de montant à recevoir au titre des indemnités d'assurance potentielles au 31 décembre 2024. Les travaux de réparation et la réclamation d'assurance sont toujours en cours et la valeur recouvrable totale reste considérée comme indéterminée.

En septembre 2025, en vertu de l'entente de subvention conclue avec Emplois, Économie, Commerce et Immigration Alberta, l'Administration a reçu un montant de 21,3 M\$ qui sera utilisé pour certaines dépenses d'investissement. Cette subvention permettra d'accélérer le développement de YYC AeroNex en contribuant à des investissements d'infrastructure plus vastes tels que l'amélioration des services publics, la remise en état des routes et la modernisation des installations électriques.

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 présente le trafic passagers par secteur pour les troisièmes trimestres et les périodes de neuf mois clos les 30 septembre 2025 et 2024.

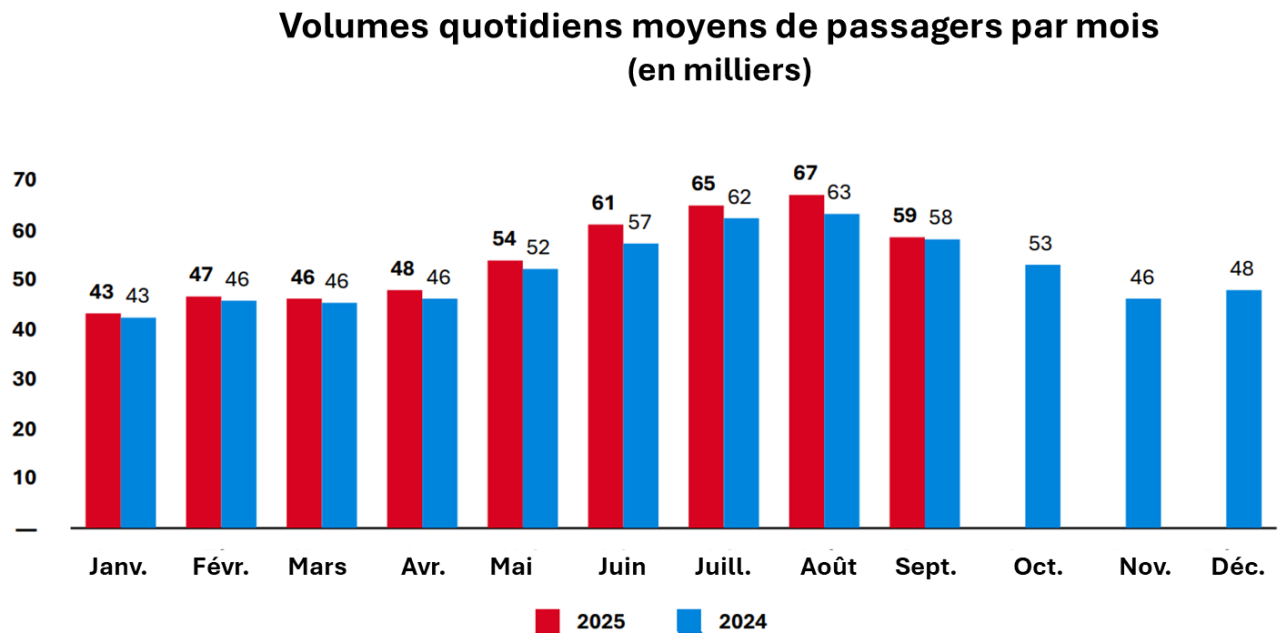
	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
	2025	2024	Variation (%)	2025	2024	Variation (%)
TRAFFIC PASSAGERS (en milliers)						
Intérieur	4 025,4	3 759,0	7,1	10 005,1	9 553,9	4,7
Transfrontalier	1 168,1	1 209,1	(3,4)	2 943,6	2 986,6	(1,4)
International	659,7	629,3	4,8	1 936,6	1 846,1	4,9
Total de passagers embarqués et débarqués	5 853,2	5 597,4	4,6	14 885,3	14 386,6	3,5
Embarquements locaux	2 047,7	1 827,4	12,1	4 946,1	4 654,1	6,3
Embarquements de correspondance	888,5	977,8	(9,1)	2 460,5	2 492,9	(1,3)
Total de passagers embarqués	2 936,2	2 805,2	4,7	7 406,6	7 147,0	3,6
Embarquements locaux	69,7 %	65,1 %	4,6 pts	66,8 %	65,1 %	1,7 pts
Embarquements de correspondance	30,3 %	34,9 %	-4,6 pts	33,2 %	34,9 %	-1,7 pts
Total de passagers embarqués	100,0 %	100,0 %		100,0 %	100,0 %	

RAPPORT DE GESTION

Le trafic de passagers embarqués et débarqués total à YYC s’est établi à 5,9 millions de passagers au troisième trimestre de 2025, en hausse de 4,6 % par rapport à la période correspondante de 2024. Ce trimestre comprend également les premiers mois – soit juillet et août – où plus de 2,0 millions de passagers ont été enregistrés à YYC. Les secteurs intérieur et international ont respectivement enregistré une croissance de 7,1 % et 4,8 %, tandis que le secteur transfrontalier a reculé de 3,4 % par rapport à la période correspondante de 2024. La croissance du secteur interne est attribuable à la hausse du trafic aérien de WestJet, de Flair et de Porter, avec les services aériens supplémentaires pour les destinations de Vancouver, Toronto, Abbotsford et Kelowna et de nouvelles liaisons avec Sudbury et Sydney. La croissance du secteur international est principalement attribuable à WestJet et Condor, avec les services aériens supplémentaires pour les destinations de Séoul et Reykjavík et l’ajout de nouvelles liaisons avec les villes de Mexico et de Munich en 2025. La diminution du trafic passagers transfrontalier est principalement attribuable à WestJet et à United, qui ont réduit la fréquence de leurs vols vers Los Angeles, Portland et San Francisco, et est partiellement compensée par les services aériens supplémentaires d’American Airlines vers Chicago et Charlotte. Malgré l’incertitude entourant les voyages entre le Canada et les États-Unis, le réseau transfrontalier de YYC s’est développé au cours du trimestre avec de nouveaux services vers Anchorage, Raleigh-Durham et New York-LaGuardia. Avec les nouveaux services aériens lancés au cours du trimestre, YYC compte désormais 108 liaisons directes.

Le trafic de passagers embarqués et débarqués total à YYC s’est établi à 14,9 millions de passagers pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025, en hausse de 3,5 % par rapport à la période correspondante de 2024. Pour la même période, les secteurs intérieur et international ont connu respectivement une croissance de 4,7 % et 4,9 %, tandis que le secteur transfrontalier a reculé de 1,4 % en glissement annuel.

Volume quotidien de passagers



Le volume quotidien de passagers à YYC est passé de 61 200 en moyenne au troisième trimestre de 2024 à 63 600 au troisième trimestre de 2025, soit une augmentation de 3,9 %.

Le volume quotidien de passagers à YYC est passé de 52 600 en moyenne pour les neuf premiers mois de 2024 à 54 500 pour les neuf premiers mois de 2025, soit une augmentation de 3,6 %.

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.

RAPPORT DE GESTION

Au cours du troisième trimestre de 2025, le nombre de passagers d'embarquements locaux a atteint 2,0 millions, ce qui représente une augmentation de 12,1 %, tandis que le nombre de passagers d'embarquements de correspondance s'est établi à 0,9 million, ce qui représente une diminution de 9,1 % par rapport à la période correspondante de 2024. La répartition en pourcentage entre les embarquements locaux et les embarquements de correspondance était respectivement de 69,7 % et de 30,3 %, contre 65,1 % et 34,9 % pour la période correspondante de 2024. L'augmentation du nombre de passagers d'embarquements locaux est attribuable aux destinations nouvelles et élargies, notamment l'ajout de nouvelles liaisons mondiales en 2025.

Au cours des neuf premiers mois de 2025, le nombre de passagers d'embarquements locaux a atteint 4,9 millions, tandis que le nombre de passagers d'embarquements de correspondance s'est établi à 2,5 millions, ce qui représente respectivement une augmentation de 6,3 % et une diminution de 1,3 % par rapport à la période correspondante de 2024. La répartition en pourcentage entre les embarquements locaux et les embarquements de correspondance était respectivement de 66,8 % et de 33,2 %, 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 présente les atterrissages d'avions, le PMD, le nombre de sièges passagers atterrissés, le nombre de sièges par atterrissage d'avions de passagers et le coefficient d'occupation pour les troisièmes trimestres et les périodes de neuf mois clos les 30 septembre 2025 et 2024.

	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
	2025	2024	Variation (%)	2025	2024	Variation (%)
TRAFIC AÉRIEN						
<i>(en milliers)</i>						
Atterrissages d'avions	28,4	26,6	6,8	75,4	71,8	5,0
Atterrissages d'avions de passagers	22,6	20,9	8,1	59,1	55,7	6,1
Sièges passagers atterrissés	3 420,1	3 131,2	9,2	8 814,8	8 136,0	8,3
<i>(en millions)</i>						
PMD total (en kg)	1 979,0	1 914,7	3,4	5 235,6	5 007,1	4,6
PMD passagers (en kg)	1 729,9	1 660,9	4,2	4 501,3	4 261,8	5,6
PMD de fret total (en kg)	149,3	154,5	(3,4)	436,6	461,0	(5,3)
Nombre de sièges par atterrissage d'avions de passagers	151,3	149,8	1,0	149,2	146,2	2,1
Coefficient d'occupation	85,9 %	89,6 %	-3,7 pts	84,0 %	87,8 %	-3,8 pts

Le nombre total d'atterrissages d'avions a augmenté respectivement de 6,8 % et de 5,0 % au trimestre et pour la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025 par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025, les atterrissages d'avions de passagers ont respectivement augmenté de 8,1 % et de 6,1 % 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 de Porter, 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 et au troisième trimestre. À la fin de septembre 2025, 13 transporteurs aériens de passagers exerçaient leurs activités à YYC, ce qui est identique au nombre enregistré à la fin de septembre 2024.

Au troisième trimestre et pour les neuf premiers mois de 2025, le PMD total s'est établi à 1 979,0 millions et à 5 235,6 millions de kilogrammes, en hausse respectivement de 3,4 % et de 4,6 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Cette variation s'explique principalement par l'augmentation respective de 4,2 % et de 5,6 % 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 3,4 % et de 5,3 %, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2024 en raison de la grève chez DHL en juin, qui a entraîné une diminution des atterrissages de gros aéronefs cargos au cours de la période.

RAPPORT DE GESTION

Le nombre de sièges passagers atterrissés a augmenté de 0,3 million, ou 9,2 %, au troisième trimestre de 2025 pour s'établir à 3,4 millions de sièges, comparativement à 3,1 millions de sièges pour la période correspondante de 2024. Le nombre moyen de sièges par atterrissage d'avions de passagers s'est élevé à 151,3 au troisième trimestre de 2025, ce qui représente une augmentation de 1,5 siège, ou 1,0 %, comparativement à 149,8 sièges par atterrissage d'avions de passagers pour la période correspondante de 2024. Le coefficient d'occupation s'est établi à 85,9 % au troisième trimestre de 2025, en baisse de 3,7 points de pourcentage par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. La baisse de 3,7 points du coefficient d'occupation au troisième trimestre de 2025 reflète une croissance de la capacité supérieure à la demande, tant pour le secteur intérieur que le secteur transfrontalier.

Le nombre de sièges passagers atterrissés s'est établi à 8,8 millions de sièges pour les neuf premiers mois de 2025, en hausse de 0,7 million, ou 8,3 %, comparativement à la période correspondante de 2024. Le nombre moyen de sièges par atterrissage d'avions de passagers s'est élevé à 149,2 pour les neuf premiers mois de 2025, ce qui représente une augmentation de 3,0 sièges, ou 2,1 %, comparativement à 146,2 sièges par atterrissage d'avions de passagers pour la période correspondante de 2024. Le coefficient d'occupation a affiché une baisse de 3,8 points de pourcentage, passant de 87,8 % à 84,0 % pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025.

PERFORMANCE FINANCIÈRE

Résultats d'exploitation nets

Le tableau qui suit présente le sommaire des résultats d'exploitation nets de l'Administration pour les troisième trimestres et les périodes de neuf mois clos les 30 septembre 2025 et 2024.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION NETS (en millions de dollars)	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
Bénéfice (perte) net	57,3	23,5	33,8	35,5	(16,0)	51,5
Profit (perte) de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	0,9	3,4	(2,5)	(0,7)	(5,9)	5,2
Indemnités d'assurance	27,8	—	27,8	27,8	—	27,8
Bénéfice (perte) d'exploitation	28,6	20,1	8,5	8,4	(10,1)	18,5
Plus : Charges d'intérêts et coûts de financement	27,3	28,0	(0,7)	82,0	84,5	(2,5)
Dotation aux amortissements	35,7	35,0	0,7	105,7	106,5	(0,8)
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	—	1,5	(1,5)	—	1,5	(1,5)
BAIIA	91,6	84,6	7,0	196,1	182,4	13,7
Marge du BAIIA	55,0 %	54,5 %	0,5 pts	47,3 %	46,3 %	1,0 pts

Au cours du troisième trimestre de 2025, l'Administration a enregistré un bénéfice d'exploitation de 28,6 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 20,1 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 et des produits autres qu'aéronautiques tributaires du trafic passagers. Le contrôle rigoureux des coûts a également contribué à l'augmentation de la marge du BAIIA pour la période. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025, l'Administration a généré un bénéfice d'exploitation de 8,4 M\$, contre une perte de 10,1 M\$ pour la période correspondante de 2024. L'augmentation s'explique essentiellement 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 troisième trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025, le BAIIA s'est chiffré respectivement à 91,6 M\$ et à 196,1 M\$, en hausse de 7,0 M\$ et de 13,7 M\$ par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Pour ces mêmes périodes, la marge du BAIIA s'est établie respectivement à 55,0 % et à 47,3 %, en hausse de 0,5 point et de 1,0 point par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Les hausses de 7,0 M\$ et de 13,7 M\$ du BAIIA pour le troisième trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 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 et le service de la dette connexe.

RAPPORT DE GESTION

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 aéroports 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 aéroports sont fonction du nombre de sièges que compte un avion à l'arrivée et du secteur de trafic aérien de cet avion. Les autres frais aéronautiques sont fonction de l'usage qui est fait des aires de trafic, des portes d'embarquement et des passerelles, ainsi que 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 troisièmes trimestres et les périodes de neuf mois clos les 30 septembre 2025 et 2024.

PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
Frais d'améliorations aéroportuaires	71,7	64,0	7,7	173,3	162,9	10,4
Produits aéronautiques	29,3	29,3	—	76,9	77,2	(0,3)
Concessions	39,5	37,1	2,4	85,6	78,6	7,0
Parc de stationnement	13,4	12,4	1,0	37,9	37,0	0,9
Locations et autres	10,4	9,6	0,8	34,2	29,5	4,7
Produits d'intérêts	2,2	2,8	(0,6)	6,5	8,8	(2,3)
Produits autres qu'aéronautiques	65,5	61,9	3,6	164,2	153,9	10,3
Total des produits des activités ordinaires	166,5	155,2	11,3	414,4	394,0	20,4

Pour le troisième trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025, les produits tirés des FAA se sont établis respectivement à 71,7 M\$ et à 173,3 M\$, en hausse de 7,7 M\$ et de 10,4 M\$, ou 12,0 % et 6,4 %, 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 troisième trimestre de 2025, les produits aéronautiques sont demeurés stables par rapport à la période correspondante de 2024 et se sont chiffrés à 29,3 M\$. Le total des produits aéronautiques pour les neuf premiers mois de 2025 a diminué de 0,3 M\$, soit 0,4 %, pour s'établir à 76,9 M\$. 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 troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2025, le total des produits autres qu'aéronautiques s'est chiffré à 65,5 M\$ et à 164,2 M\$, en hausse de 3,6 M\$ et de 10,3 M\$, ou 5,8 % et 6,7 %, 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'aéroport, la conclusion de nouveaux contrats de location avec les locataires de terrains et de locaux dans l'aéroport et l'élargissement du portefeuille publicitaire. 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 en juin 2025, a contribué à la croissance dans les principales sources de produits, notamment les concessions et les locations de voitures.

Pour le troisième trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025, les produits tirés des concessions ont totalisé respectivement 39,5 M\$ et 85,6 M\$, en hausse de 2,4 M\$ et de 7,0 M\$, ou 6,5 % et 8,9 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Cette source de produits inclut les fournisseurs de voitures de location, les concessionnaires dans l'aéroport, les fournisseurs de services de transport terrestre, la publicité et les hôtels dans l'aéroport. 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 l'exercice a également favorisé l'augmentation générale des produits.

RAPPORT DE GESTION

Pour le troisième trimestre de 2025, les produits tirés du parc de stationnement se sont établis à 13,4 M\$, ce qui représente une augmentation de 1,0 M\$, ou 8,1 %, par rapport à la période correspondante de 2024. Pour les neuf premiers mois de 2025, les produits tirés du parc de stationnement se sont établis à 37,9 M\$, ce qui représente une augmentation de 0,9 M\$, ou 2,4 %, par rapport à la période correspondante de 2024. Cette croissance est attribuable à l'augmentation du volume de passagers, les ajustements tarifaires annuels et l'élargissement du système de réservation en ligne de YYC, qui a favorisé l'augmentation des réservations, à l'ensemble 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 troisième trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025, les produits tirés des locations et autres se sont établis respectivement à 10,4 M\$ et à 34,2 M\$, en hausse de 0,8 M\$ et de 4,7 M\$, ou 8,3 % et 15,9 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Cet accroissement des produits pour le troisième trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 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 présente les charges de l'Administration pour les troisièmes trimestres et les périodes de neuf mois clos les 30 septembre 2025 et 2024.

	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
CHARGES (en millions de dollars)						
Biens et services	36,7	36,6	0,1	111,2	112,3	(1,1)
Salaires et avantages du personnel	12,7	10,8	1,9	40,5	36,8	3,7
Impôts fonciers	5,5	4,6	0,9	17,0	16,0	1,0
Charges d'exploitation directes	54,9	52,0	2,9	168,7	165,1	3,6
Bail avec le Canada	17,2	16,1	1,1	42,8	40,1	2,7
Frais de gestion applicables aux frais d'améliorations aéroportuaires	2,8	2,5	0,3	6,8	6,4	0,4
Total des charges d'exploitation	74,9	70,6	4,3	218,3	211,6	6,7
Dotation aux amortissements	35,7	35,0	0,7	105,7	106,5	(0,8)
Charges d'intérêts et coûts de financement	27,3	28,0	(0,7)	82,0	84,5	(2,5)
(Profit) perte de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(0,9)	(3,4)	2,5	0,7	5,9	(5,2)
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	—	1,5	(1,5)	—	1,5	(1,5)
Total des charges	109,2	131,7	(22,5)	378,9	410,0	(31,1)

Pour le troisième trimestre de 2025, les charges liées aux biens et services se sont chiffrés à 36,7 M\$, en hausse de 0,1 M\$, ou 0,3 %, par rapport à la période correspondante de 2024. Pour les neuf premiers mois de 2025, les charges liées aux biens et services se sont chiffrés à 111,2 M\$, en baisse de 1,1 M\$, ou 1,0 %, par rapport à la période correspondante de 2024.

Les diminutions enregistrées depuis le début de l'exercice reflètent 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 et une diminution de la consommation ont contribué à la performance, 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 soutien informatique et des coûts de réparation et d'entretien.

Pour le troisième trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025, les salaires et avantages du personnel ont respectivement augmenté de 1,9 M\$ et de 3,7 M\$, ou 17,6 % et 10,1 %, 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.

RAPPORT DE GESTION

Pour le troisième trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025, les charges locatives au titre du bail avec le Canada de YYC ont augmenté respectivement de 1,1 M\$ et de 2,7 M\$, ou 6,8 % et 6,7 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2024, du fait de la hausse des produits des activités ordinaires de l'Administration. 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 2,8 M\$ et à 6,8 M\$ pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2025, et représentent 4 % du total des produits tirés des FAA pour ces périodes.

Pour le troisième trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025, les charges d'intérêts et coûts de financement se sont établis respectivement à 27,3 M\$ et à 82,0 M\$, ce qui représente une baisse de 0,7 M\$ et de 2,5 M\$, ou 2,5 % et 3,0 %, 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 troisième trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025, la réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite a donné lieu respectivement à un profit de 0,9 M\$ et à perte de 0,7 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 31 décembre 2023 au trimestre clos le 30 septembre 2025.

(en millions de dollars)	Trimestres clos							
	2025			2024				2023
	T3	T2	T1	T4	T3	T2	T1	T4
Produits des activités ordinaires	166,5	134,3	113,6	124,9	155,2	125,7	113,1	120,7
Charges d'exploitation	(74,9)	(70,3)	(73,1)	(76,6)	(70,6)	(69,2)	(71,8)	(73,0)
BAIIA	91,6	64,0	40,5	48,3	84,6	56,5	41,3	47,7
Dotation aux amortissements	(35,7)	(35,0)	(35,0)	(34,8)	(35,0)	(36,3)	(35,2)	(37,3)
Charges d'intérêts et coûts de financement	(27,3)	(27,4)	(27,3)	(28,2)	(28,0)	(28,3)	(28,2)	(29,4)
Profit (perte) de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	0,9	(1,3)	(0,3)	(1,3)	3,4	(7,6)	(1,7)	8,0
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	—	—	—	(9,4)	(1,5)	—	—	—
Indemnités d'assurance	27,8	—	—	10,9	—	—	—	—
Bénéfice (perte) net	57,3	0,3	(22,1)	(14,5)	23,5	(15,7)	(23,8)	(11,0)

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.

RAPPORT DE GESTION

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, conformément aux 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 troisièmes trimestres et les périodes de neuf mois clos les 30 septembre 2025 et 2024.

	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
DÉPENSES D'INVESTISSEMENT (en millions de dollars)						
Projets d'amélioration	53,0	41,2	11,8	113,0	75,1	37,9
Investissement de restauration	23,4	17,5	5,9	46,4	28,8	17,6
Projets générateurs de revenus	0,3	0,5	(0,2)	2,0	1,0	1,0
Dépenses d'investissement	76,7	59,2	17,5	161,4	104,9	56,5
Évaluation de la superficie	—	—	—	—	0,3	(0,3)
Total de l'investissement	76,7	59,2	17,5	161,4	105,2	56,2

Les dépenses d'investissement se sont respectivement élevées à 76,7 M\$ et à 161,4 M\$ au troisième trimestre et pour la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025, en hausse de 17,5 M\$ et de 56,5 M\$ par rapport aux périodes correspondantes de 2024, surtout en raison des projets d'amélioration, tels que le projet de réfection de la piste ouest, et des investissements de restauration, tels que le projet interne de remise en état, le projet de restauration de la chaussée, 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, dont des parties ont été construites 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. Le projet de réfection de la piste devrait être achevé, et la piste mise en service, en décembre 2025.

Le projet interne de remise en état vise à restaurer les zones de l'aéroport qui ont été endommagées en août 2024 à la suite d'une violente tempête de grêle.

Le projet de restauration de la chaussée de 2025 consiste à restaurer la chaussée de la voie de circulation menant à la piste ouest. Il prévoit l'enlèvement de panneaux de béton pour permettre l'installation d'une nouvelle base. Ce projet devrait être achevé d'ici la fin de 2025.

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. Sept voies de sécurité avant l'embarquement devraient ouvrir d'ici la fin de 2025.

Le programme YYC AeroNex fera de Calgary et de la région un centre stratégique de réparation et d'entretien, 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 LTCA 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.

RAPPORT DE GESTION

ACTIF ET PASSIF

Au 30 septembre 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)	Au 30 septembre 2025	Au 31 décembre 2024	Variation (\$)
Total de l'actif	3 340,8	3 150,4	190,4
Total du passif	3 589,8	3 434,9	154,9
Déficit net	(249,0)	(284,5)	35,5

Au 30 septembre 2025, le total de l'actif de l'Administration avait augmenté de 190,4 M\$ par rapport au 31 décembre 2024, principalement en raison d'un accroissement de 67,8 M\$ de la trésorerie soumise à restrictions, une hausse de 65,6 M\$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et une augmentation de 55,7 M\$ des immobilisations corporelles. 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 154,9 M\$, principalement en raison d'un accroissement de 63,9 M\$ des autres passifs à long terme à la suite de la réception de subventions gouvernementales au cours de l'exercice, d'une augmentation nette de 33,3 M\$ de la dette à long terme et d'une hausse de 30,4 M\$ des dettes d'exploitation et charges à payer.

L'Administration avait un déficit net de 249,0 M\$ au 30 septembre 2025. Le déficit net a diminué de 35,5 M\$ par rapport au 31 décembre 2024, en raison des indemnités d'assurance de 27,8 M\$ et des résultats d'exploitation de 8,4 M\$ enregistrés pour la période.

TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Le tableau qui suit fournit de l'information sur les flux de trésorerie pour les troisièmes trimestres et les périodes de neuf mois clos les 30 septembre 2025 et 2024.

	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
			Variation (\$)			Variation (\$)
FLUX DE TRÉSORERIE (en millions de dollars)	2025	2024		2025	2024	
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	104,2	83,8	20,4	130,1	117,0	13,1
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(12,2)	(32,0)	19,8	(126,3)	(72,6)	(53,7)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(0,6)	(0,4)	(0,2)	61,8	(4,8)	66,6
(Diminution) augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	91,4	51,4	40,0	65,6	39,6	26,0

Les flux de trésorerie nets ont augmenté de 91,4 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2025, une variation de 40,0 M\$ par rapport à la période correspondante de 2024, en raison de la hausse des entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation, contrebalancée en partie par la baisse des sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement. Les flux de trésorerie nets ont augmenté de 65,6 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025, une hausse de 26,0 M\$ par rapport à la période correspondante de 2024, en raison de l'augmentation des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation et de la hausse des entrées de trésorerie liées aux activités de financement, contrebalancées en partie par l'augmentation des sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement.

RAPPORT DE GESTION

Le tableau qui suit fournit de l'information sur les flux de trésorerie disponibles de l'Administration pour les troisièmes trimestres et les périodes de neuf mois clos les 30 septembre 2025 et 2024.

	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
FLUX DE TRÉSORERIE <i>(en millions de dollars)</i>						
Bénéfice (perte) net	57,3	23,5	33,8	35,5	(16,0)	51,5
Plus : Dotation aux amortissements	35,7	35,0	0,7	105,7	106,5	(0,8)
Charges d'intérêts et coûts de financement	27,3	28,0	(0,7)	82,0	84,5	(2,5)
(Profit) perte de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(0,9)	(3,4)	2,5	0,7	5,9	(5,2)
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	—	1,5	(1,5)	—	1,5	(1,5)
Indemnités d'assurance	(27,8)	—	(27,8)	(27,8)	—	(27,8)
BAIIA	91,6	84,6	7,0	196,1	182,4	13,7
Moins : Charges d'intérêts et coûts de financement	(27,3)	(28,0)	0,7	(82,0)	(84,5)	2,5
Flux de trésorerie disponibles	64,3	56,6	7,7	114,1	97,9	16,2

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 septembre 2025 et au 31 décembre 2024.

DETTE À LONG TERME <i>(en millions de dollars)</i>	Au 30 septembre 2025	Au 31 décembre 2024	Variation
			en \$
Dette à long terme, y compris la partie courante	3 289,4	3 255,9	33,5
Aide gouvernementale liée au financement	30,1	—	30,1
Moins :			
Trésorerie	263,0	197,4	65,6
Trésorerie soumise à restrictions	67,8	—	67,8
Dette nette	2 988,7	3 058,5	(69,8)
Principaux indicateurs de crédit			Variation
			en %
Ratio de couverture du service de la dette	2,20	2,12	
Ratio de couverture du service de la dette brute	6,29	5,46	
Dette brute / nombre de passagers embarqués <i>(en dollars)</i>	340,07 \$	345,89 \$	(1,7)
Dette nette / nombre de passagers embarqués <i>(en dollars)</i>	308,98 \$	324,92 \$	(4,9)

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 septembre 2025 afin de fournir un indicateur annuel.

Au 30 septembre 2025, la dette nette a diminué de 69,8 M\$ pour s'établir à 3,0 G\$, du fait d'une augmentation de 133,4 M\$ de la trésorerie, qui comprend les 67,8 M\$ en trésorerie soumise à restrictions reçus par suite de l'émission de l'obligation à la BIC et les remboursements de capital de 3,9 M\$ effectués au cours de l'exercice, contrebalancée en partie par une augmentation de 37,1 M\$ de la dette à long terme lié aux obligations de série G-1 émises le 6 mars 2025. 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 septembre 2025, la dette brute par passager embarqué et la dette nette par passager embarqué ont diminué pour s'établir respectivement à 340,07 \$ et à 308,98 \$ en raison, dans les deux cas, de la hausse du trafic passagers enregistrée au cours des 12 derniers mois, contrebalancée en partie par les obligations de série G-1 émises le 6 mars 2025. 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.

RAPPORT DE GESTION

Le tableau qui suit présente de l'information sur la situation de trésorerie de l'Administration au 30 septembre 2025 et au 31 décembre 2024.

LIQUIDITÉS ET FACILITÉS DE CRÉDIT <i>(en millions de dollars)</i>	Au 30 septembre 2025	Au 31 décembre 2024	Variation (\$)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	263,0	197,4	65,6
Réserve au titre des charges d'exploitation et d'entretien	(53,0)	(47,9)	(5,1)
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)	410,0	349,5	60,5
Facilité de lettres de crédit disponible	100,0	70,0	30,0
Moins : Lettres émises	(65,0)	(65,0)	—
Facilité de lettres de crédit	35,0	5,0	30,0

Au 30 septembre 2025, le total du montant net des liquidités de l'Administration s'élevait à 410,0 M\$, en hausse de 60,5 M\$, ou 17,3 %, par rapport au 31 décembre 2024. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation de 65,6 M\$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie disponibles, contrebalancée en partie par l'apport supplémentaire de 5,1 M\$ à la réserve au titre des charges d'exploitation et d'entretien. L'augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie disponibles découle d'entrées de trésorerie de 130,1 M\$ et de 61,8 M\$ liées respectivement aux activités d'exploitation et aux activités de financement, contrebalancées en partie par des sorties de trésorerie de 126,3 M\$ liées aux activités d'investissement 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 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 atterrés

Les sièges passagers atterrés 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 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, les sources de revenus et leurs facteurs déterminants, ainsi que les mesures futures prises à ces égards; les besoins de l'Administration 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 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, 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 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 significative sur le cours normal des activités ou sur l'environnement macroéconomique ne se produira; l'Administration continuera d'être en mesure d'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; 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 l'Administration dispose à l'heure actuelle, y compris l'information qu'elle a obtenue d'experts et d'analystes tiers.

RAPPORT DE GESTION

Même si la direction estime que les hypothèses et les autres facteurs sur lesquels repose l'information prospective sont raisonnables, il existe un important risque que les attentes, prévisions, conclusions et projections formulées dans les énoncés prospectifs ne se révèlent pas exactes, que les hypothèses soient incorrectes et que les résultats réels diffèrent 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 de l'Administration 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 (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 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 la période de neuf mois clos le
30 septembre 2025**

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE *(non audité)*

Au 30 septembre 2025 et au 31 décembre 2024

		30 septembre	31 décembre
<i>(en millions de dollars)</i>		2025	2024
Note			
ACTIF			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		263,0 \$	197,4 \$
Trésorerie soumise à restrictions	5	67,8	—
Créances	9	52,0	49,0
Stocks		8,8	8,3
Charges payées d'avance		6,8	8,1
		398,4	262,8
Incitatifs à la location			
		3,0	3,5
Autres actifs à long terme et charges payées d'avance			
		2,5	2,5
Immobilisations corporelles	3	2 922,5	2 866,3
Immobilisations incorporelles	4	2,2	2,7
Actif au titre des régimes de retraite	8	12,2	12,6
		3 340,8 \$	3 150,4 \$
PASSIF ET DÉFICIT NET			
Passifs courants			
Dettes d'exploitation et charges à payer	9	86,9	56,5
Intérêts à payer sur la dette à long terme	5, 9	54,1	26,4
Produits différés		2,3	1,3
Partie courante des autres passifs à long terme	9	8,2	9,7
Partie courante de la dette à long terme	5, 9	8,2	8,0
		159,7	101,9
Autres passifs à long terme			
	5, 7, 9	134,8	70,9
Passif au titre des prestations constituées			
	8	14,1	14,2
Dette à long terme			
	5, 9	3 281,2	3 247,9
		3 589,8 \$	3 434,9 \$
Déficit net			
		(249,0)	(284,5)
		3 340,8 \$	3 150,4 \$

Se reporter aux notes annexes.

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

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025

		Trimestres clos les 30 septembre		Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
(en millions de dollars)	Note	2025	2024	2025	2024
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES					
Frais d'améliorations aéroportuaires		71,7 \$	64,0 \$	173,3 \$	162,9 \$
Produits aéronautiques		29,3	29,3	76,9	77,2
Produits autres qu'aéronautiques					
Concessions		39,5	37,1	85,6	78,6
Parc de stationnement		13,4	12,4	37,9	37,0
Locations et autres		10,4	9,6	34,2	29,5
Produit d'intérêts		2,2	2,8	6,5	8,8
		65,5	61,9	164,2	153,9
		166,5	155,2	414,4	394,0
CHARGES					
Biens et services		36,7	36,6	111,2	112,3
Bail avec le Canada		17,2	16,1	42,8	40,1
Salaires et avantages du personnel	8	12,7	10,8	40,5	36,8
Impôts fonciers		5,5	4,6	17,0	16,0
Frais de gestion liés aux frais d'améliorations aéroportuaires		2,8	2,5	6,8	6,4
		74,9	70,6	218,3	211,6
Bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et la dotation à l'amortissement		91,6	84,6	196,1	182,4
Dotation aux amortissements	3, 4	35,7	35,0	105,7	106,5
Charges d'intérêts et coûts de financement	5, 10	27,3	28,0	82,0	84,5
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	3	—	1,5	—	1,5
Bénéfice (perte) d'exploitation		28,6 \$	20,1 \$	8,4 \$	(10,1) \$
Autres produits					
Indemnités d'assurance	3	27,8	—	27,8	—
Profit (perte) de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	8	0,9 \$	3,4 \$	(0,7) \$	(5,9)
Bénéfice (perte) net		57,3 \$	23,5 \$	35,5 \$	(16,0) \$
Déficit net à l'ouverture de la période		(306,3) \$	(293,5) \$	(284,5) \$	(254,0) \$
Déficit net à la clôture de la période		(249,0) \$	(270,0) \$	(249,0) \$	(270,0) \$

Se reporter aux notes annexes.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE *(non audité)*

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025

		Trimestres clos les		Périodes de neuf mois closes les	
		30 septembre		30 septembre	
(en millions de dollars)	Note	2025	2024	2025	2024
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION					
Bénéfice (perte) net		57,3 \$	23,5 \$	35,5 \$	(16,0) \$
Cotisations versées par l'employeur au volet à prestations définies	8	(0,3)	(0,3)	(1,0)	(1,2)
Ajustements :					
Dotation aux amortissements	3, 4	35,7	35,0	105,7	106,5
Dotation à l'amortissement des coûts de financement différés	10	0,2	0,2	0,6	0,6
Avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	8	(0,8)	(3,2)	1,0	6,4
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	3	—	1,5	—	1,5
Valeur cumulée de l'obligation de série G	5	0,5	—	0,9	—
		92,6	56,7	142,7	97,8
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :					
Créances		2,9	(6,8)	(3,0)	(17,9)
Stocks		0,2	(0,4)	(0,5)	(0,3)
Charges payées d'avance		(2,5)	(3,8)	1,3	(1,1)
Incitatifs à la location		0,1	0,2	0,5	0,5
Autres actifs à long terme et charges payées d'avance		—	—	—	0,3
Dettes d'exploitation et charges à payer		(24,4)	11,8	(30,1)	11,4
Intérêts à payer sur la dette à long terme		28,2	28,2	27,7	27,8
Produits différés		(1,2)	(0,3)	1,0	0,9
Autres passifs		8,3	(1,8)	(9,5)	(2,4)
		11,6	27,1	(12,6)	19,2
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		104,2	83,8	130,1	117,0
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT					
Produit de l'émission d'obligations	5	—	—	67,2	—
Remboursements sur la dette à long terme	5	—	—	(3,9)	(3,9)
Coûts de transaction engagés pour l'émission de titres d'emprunt à long terme	5	(0,1)	—	(0,3)	—
Remboursement des obligations locatives		(0,5)	(0,4)	(1,2)	(0,9)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(0,6)	(0,4)	61,8	(4,8)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT					
Investissement dans des immobilisations corporelles et incorporelles	3, 4	(76,7)	(59,2)	(161,4)	(105,2)
Transfert vers la trésorerie soumise à restrictions	5	(0,5)	—	(67,8)	—
Subventions gouvernementales pour immobilisations reçues	7	21,3	9,4	42,4	11,2
Variation des dettes d'exploitation et charges à payer liées aux immobilisations corporelles et incorporelles		43,7	17,8	60,5	21,4
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(12,2)	(32,0)	(126,3)	(72,6)
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		91,4 \$	51,4 \$	65,6 \$	39,6 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période		171,6 \$	196,9 \$	197,4 \$	208,7 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période		263,0 \$	248,3 \$	263,0 \$	248,3 \$

Se reporter aux notes annexes.

Notes annexes (non audité)

Au 30 septembre 2025 et pour le trimestre et la période de neuf mois 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 25 novembre 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.

Notes annexes (non audité)

Au 30 septembre 2025 et pour le trimestre et la période de neuf mois clos à cette date

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

Utilisation d'estimations et incertitude relative à la mesure

L'établissement d'états financiers intermédiaires exige que la direction formule des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés des actifs, des passifs, des engagements et des éventualités à la date des états financiers intermédiaires ainsi que sur les montants des produits des activités ordinaires, des charges et des autres produits (charges) de la période de présentation de l'information financière. Les estimations comptables et les hypothèses sous-jacentes sont réexaminées régulièrement. Parmi les éléments importants pour lesquels il convient de recourir à des estimations formulées par la direction, on compte la détermination des produits à recevoir, des charges à payer, de la provision pour créances douteuses et des durées d'utilité utilisées aux fins de l'amortissement des immobilisations corporelles, de même que la formulation des hypothèses relatives aux régimes d'avantages sociaux futurs des employés. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

3 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	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
Au 30 septembre 2025									
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	—	160,5	161,0
Transferts	—	—	12,3	2,4	1,3	1,2	0,4	(17,6)	—
Cessions et sorties	—	—	(0,1)	—	(3,6)	(0,7)	—	—	(4,4)
Solde de clôture	5,8	34,6	4 248,6	26,3	58,0	155,6	20,9	280,3	4 830,1
Amortissement cumulé									
Solde d'ouverture	—	6,9	1 690,0	18,4	39,3	45,6	7,0	—	1 807,2
Dotation aux amortissements	—	0,5	94,8	1,1	2,4	5,2	0,8	—	104,8
Cessions et sorties	—	—	(0,1)	—	(3,6)	(0,7)	—	—	(4,4)
Solde de clôture	—	7,4	1 784,7	19,5	38,1	50,1	7,8	—	1 907,6
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 septembre 2025	5,8 \$	27,2 \$	2 463,9 \$	6,8 \$	19,9 \$	105,5 \$	13,1 \$	280,3 \$	2 922,5 \$

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 septembre 2025, les intérêts inscrits à l'actif sous « Construction en cours » se sont élevés à 5,0 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).

Au 30 septembre 2025, l'Administration n'a comptabilisé aucune perte sur cession d'immobilisations corporelles (10,9 M\$ au 31 décembre 2024). Au cours du trimestre clos le 30 septembre 2025, l'Administration a reçu un produit d'assurance de 39,0 M\$ pour des dommages matériels importants au terminal, causés par la tempête de grêle du 5 août 2024. Au 30 septembre 2025, l'Administration avait comptabilisé un profit au titre des indemnités d'assurance de 27,8 M\$, déduction faite de certains frais engagés au cours de la période. Le solde de 10,9 M\$ avait précédemment été comptabilisé à titre de montant à recevoir au titre des indemnités d'assurance potentielles au 31 décembre 2024. Les travaux de réparation et la réclamation d'assurance sont toujours en cours et la valeur recouvrable totale reste considérée comme indéterminée.

Notes annexes (non audité)

Au 30 septembre 2025 et pour le trimestre et la période de neuf mois clos à cette date

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

4 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Au 30 septembre 2025	Logiciels	Travaux en cours	Total
Coût			
Solde d'ouverture	9,3 \$	0,3 \$	9,6 \$
Entrées	—	0,4	0,4
Solde de clôture	9,3	0,7	10,0
Amortissement cumulé			
Solde d'ouverture	6,9	—	6,9
Dotation aux amortissements	0,9	—	0,9
Solde de clôture	7,8	—	7,8
Valeur comptable nette			
31 décembre 2024	2,4 \$	0,3 \$	2,7 \$
30 septembre 2025	1,5 \$	0,7 \$	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 (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 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.

Notes annexes (non audité)

Au 30 septembre 2025 et pour le trimestre et la période de neuf mois clos à cette date

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

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 septembre 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	37,1	—
Total des obligations émises				3 300,5 \$	3 267,3 \$
Moins : Frais d'émission de la dette				(11,1)	(11,4)
Moins : Partie courante				(8,2)	(8,0)
Dette à long terme				3 281,2 \$	3 247,9 \$

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

L'acte de fiducie-cadre renferme certaines clauses financières restrictives qui doivent être calculées annuellement à la date de clôture de l'exercice. Au 31 décembre 2024, l'Administration se conformait à toutes les clauses restrictives.

Notes annexes (non audité)

Au 30 septembre 2025 et pour le trimestre et la période de neuf mois clos à cette date

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

6 FACILITÉS DE CRÉDIT

Au 30 septembre 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 septembre 2025, aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité d'exploitation et aucune lettre de crédit n'avait été émise (néant au 31 décembre 2024).

Au 30 septembre 2025, l'Administration disposait d'une facilité de lettres de crédit renouvelable de 100,0 M\$ (la « facilité de lettres de crédit »). La facilité, renouvelée en septembre 2025 avec une limite passant de 70,0 M\$ à 100,0 M\$, peut être utilisée pour financer des charges d'exploitation, des projets d'investissement et des projets d'investissement d'envergure. Au 30 septembre 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). La facilité de lettres de crédit vient à échéance le 7 octobre 2026.

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 ou du renouvellement des facilités d'exploitation ou de lettres de crédit 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\$ (47,9 M\$ au 31 décembre 2024). L'Administration 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 2,8 M\$ (lettre de crédit de 55,0 M\$ au 31 décembre 2024).

Au 30 septembre 2025, 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\$ (385,0 M\$ au 31 décembre 2024) et 110,0 M\$ (77,0 M\$ au 31 décembre 2024), 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 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

Au 30 septembre 2025, dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (« PIEA ») du gouvernement du Canada, l'Administration a comptabilisé 58,8 M\$ (45,1 M\$ au 31 décembre 2024) au titre du financement admissible.

En septembre 2025, en vertu de l'entente de subvention conclue avec Emplois, Économie, Commerce et Immigration Alberta, l'Administration a reçu un montant de 21,3 M\$ qu'elle utilisera pour accélérer le développement de YYC AeroNex en contribuant à des investissements d'infrastructure plus vastes. L'Administration peut affecter les fonds à certaines dépenses d'investissement, y compris les intérêts gagnés.

Notes annexes (non audité)

Au 30 septembre 2025 et pour le trimestre et la période de neuf mois clos à cette date

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

8 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Au 30 septembre 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 septembre 2025, en raison de la réévaluation des obligations au titre des prestations de retraite et des actifs du régime connexes, l'Administration a comptabilisé un actif au titre des régimes de retraite de 12,2 M\$ et un passif au titre des prestations constituées de 14,1 M\$ (respectivement 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 septembre 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 3 046,0 M\$ (2 980,4 M\$ au 31 décembre 2024).

10 CHARGES D'INTÉRÊTS ET COÛTS DE FINANCEMENT

	Trimestres clos les 30 septembre		Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
	2025	2024	2025	2024
Intérêts sur la dette à long terme	26,5 \$	27,4 \$	79,8 \$	82,3 \$
Amortissement de l'aide gouvernementale	(0,3)	—	(0,6)	—
Dotation à l'amortissement des coûts de financement différés	0,2	0,2	0,6	0,6
Frais liés à la facilité de crédit	0,2	0,1	0,4	0,7
Ajustement de la juste valeur des charges à payer à long terme	0,1	0,2	0,4	0,4
Autres charges d'intérêts	0,6	0,1	1,4	0,5
Charges d'intérêts et coûts de financement	27,3 \$	28,0 \$	82,0 \$	84,5 \$

Notes annexes (non audité)

Au 30 septembre 2025 et pour le trimestre et la période de neuf mois clos à cette date

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

11 ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

Le 31 janvier 2025, l'Administration a conclu des ententes de développement et de location avec Lufthansa Technik (« 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 M\$ en partenariat avec LTCA, a commencé en juin 2025. L'Administration 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, 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 1^{er} octobre 2012. L'entente sur le tunnel prévoit également une entente de partage des coûts en ce qui concerne les futurs échangeurs le long de la voie Airport Trail aux intersections de 19th Street et de la voie Barlow Trail. La première phase des échangeurs, qui prévoyait l'amélioration de l'accès aux installations aéroportuaires, a été menée à terme à l'automne 2022. La deuxième phase des échangeurs, ou des composantes de ceux-ci, sera construite lorsque les volumes de trafic de la première phase atteindront le niveau requis. L'Administration a convenu de payer alors la moitié du coût d'acquisition des terrains de tiers nécessaires et du projet de construction. Étant donné que la première phase de ces échangeurs est maintenant terminée et que les terrains de tiers de la deuxième phase ont déjà été acquis, l'Administration a comptabilisé un passif de 1,1 M\$ en lien avec ces obligations au 30 septembre 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, lesquels n'avaient pas été quantifiés au 30 septembre 2025.

Au 30 septembre 2025, l'Administration avait des engagements d'environ 86,9 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 périodes de neuf mois closes les 30 septembre 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.