



Rapport financier

2025



Rapport de gestion

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025

YYC



RAPPORT DE GESTION

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2025

Daté du 11 mars 2026

INFORMATION PROSPECTIVE

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

Le présent rapport de gestion traite des résultats financiers et des résultats d'exploitation de l'Administration aéroportuaire de Calgary (l'« Administration ») pour l'exercice clos le 31 décembre 2025 et doit être lu en parallèle avec les états financiers audités et les notes annexes de l'Administration pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, 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

Au quatrième trimestre et pour l'exercice 2025, les résultats financiers et les résultats d'exploitation ont affiché une croissance constante par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent.

	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
DONNÉES FINANCIÈRES (en millions de dollars)						
Total des produits des activités ordinaires	126,6	124,9	1,7	541,0	518,9	22,1
BAIIA	49,0	48,3	0,7	245,1	230,7	14,4
Perte d'exploitation	(12,6)	(24,1)	11,5	(4,2)	(34,2)	30,0
Bénéfice (perte) net	27,0	(14,5)	41,5	62,5	(30,5)	93,0
Se reporter à la rubrique « Performance financière » pour de plus amples détails.						
Se reporter à la rubrique « Résultats d'exploitation nets » pour un rapprochement avec la perte nette.						
Flux de trésorerie disponibles (en millions de dollars)						
Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour de plus amples détails	22,6	20,1	2,5	136,7	118,0	18,7

	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2025	2024	Variation (%)	2025	2024	Variation (%)
INFORMATIONS SUR L'EXPLOITATION (en milliers)						
Total de passagers embarqués et débarqués	4 524,2	4 509,5	0,3	19 409,5	18 896,1	2,7
Embarquements locaux	1 568,7	1 525,3	2,8	6 514,8	6 179,4	5,4
Atterrissages d'avions	23,5	22,6	4,0	98,9	94,4	4,8
Sièges passagers atterriss	2 616,7	2 595,8	0,8	11 431,5	10 731,8	6,5
Coefficient d'occupation (%)	87,2 %	87,3 %	-0,1 pt	84,7 %	87,7 %	-3,0 pts

Le BAIIA et les flux de trésorerie disponibles sont des mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » du présent rapport de gestion pour de plus amples détails.

RAPPORT DE GESTION

Pour le quatrième trimestre de 2025 :

- Le nombre de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 0,3 % par rapport au quatrième trimestre de 2024, pour s'établir à 4,5 millions.
- Les embarquements locaux ont atteint 1,6 million, soit une augmentation de 2,8 % par rapport au quatrième trimestre de 2024, entraînant une hausse de 2,6 % des produits tirés des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA), qui ont été portés à 54,8 M\$ pour la période.
- Le nombre de sièges passagers atterrissés a augmenté de 0,8 % par rapport au quatrième trimestre de 2024.
- Le total des produits des activités ordinaires s'est établi à 126,6 M\$ au quatrième trimestre de 2025, soit une augmentation de 1,4 % par rapport à la période correspondante de 2024.
- L'Administration a généré un BAIIA de 49,0 M\$ (marge de 38,7 %) au quatrième trimestre clos le 31 décembre 2025, ce qui représente une augmentation de 0,7 M\$, ou 1,4 %, par rapport au BAIIA de 48,3 M\$ (marge de 38,7 %) au quatrième trimestre de 2024.
- Le projet de réfection de la piste ouest a été achevé, et la piste remise en service plus tôt que prévu le 1^{er} décembre 2025.
- Les sept premières voies de sécurité avant l'embarquement prévues dans le cadre du projet de contrôle centralisé des passagers, qui permet de regrouper les trois points de contrôle de sécurité pour les passagers des vols intérieurs, ont été inaugurées comme prévu le 10 décembre 2025.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, les résultats financiers et les résultats d'exploitation ont affiché une croissance constante par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent en raison de l'accroissement du trafic passagers et du trafic aérien.

Pour l'exercice 2025 complet :

- Le nombre de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 2,7 % par rapport à 2024, pour s'établir à 19,4 millions. Il s'agit d'un nouveau record pour la période, surpassant le record précédemment établi en 2024.
- Les embarquements locaux ont atteint 6,5 millions, soit une augmentation de 5,4 % par rapport à 2024, entraînant une hausse de 5,5 % des produits tirés des FAA, qui ont été portés à 228,1 M\$ en 2025.
- YYC a enregistré une hausse de 4,8 % des atterrissages par rapport à 2024, qui s'explique principalement par l'augmentation de 5,9 % des atterrissages d'avions de passagers, contrebalancée en partie par la diminution de 0,6 % des atterrissages d'avions d'affaires. En outre, les sièges passagers atterrissés ont augmenté de 6,5 % par rapport à 2024.
- Le total des produits des activités ordinaires s'est établi à 541,0 M\$ en 2025, en hausse de 4,3 %, en raison de l'augmentation des produits tirés des FAA et des produits autres qu'aéronautiques.
- L'Administration a généré un BAIIA de 245,1 M\$ (marge de 45,3 %) en 2025, ce qui représente une augmentation de 14,4 M\$, ou 6,2 %, par rapport au BAIIA de 230,7 M\$ (marge de 44,5 %) généré en 2024.

Au premier trimestre de 2025, l'Administration a annoncé son intention, en partenariat avec Lufthansa Technik, leader mondial de la maintenance, de la réparation et de la révision d'aéronefs, d'investir environ 120,0 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 du plan de développement immobilier (« YYC AeroNex ») de l'Administration 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, qui soutiendra à la fois les vols de fret et les vols de passagers entrants et sortants de la région, faisant de YYC un pôle aéronautique 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 mise en œuvre 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, 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.

L'Administration continue de surveiller l'évolution du contexte géopolitique et son incidence sur la demande des passagers aériens, et sur la croissance économique, tant à l'échelle nationale que régionale. Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2025, l'Administration a enregistré une baisse du trafic de 10,2 % dans le secteur transfrontalier par rapport à la période correspondante de 2024, alors qu'une baisse de 2,0 %, une hausse de 1,6 % et une baisse de 3,4 % avaient été enregistrées respectivement au premier trimestre, au deuxième trimestre et au troisième trimestre de 2025. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, l'Administration a enregistré une baisse du trafic de 3,4 % dans le secteur transfrontalier par rapport à la période correspondante de 2024. Des effets défavorables pourraient se faire sentir en 2026 en raison de l'incertitude persistante. 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.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, l'Administration a comptabilisé un profit au titre des indemnités d'assurance de 69,1 M\$ pour des dommages matériels causés par la tempête de grêle d'août 2024 (10,9 M\$ en 2024). Les travaux de réparation et la réclamation d'assurance sont toujours en cours et la valeur recouvrable totale reste considérée comme indéterminée.

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 quatrième trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2025 et 2024.

TRAFIC PASSAGERS (en milliers)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2025	2024	Variation (%)	2025	2024	Variation (%)
Intérieur	3 093,7	3 050,3	1,4	13 098,8	12 604,2	3,9
Transfrontalier	787,8	877,1	(10,2)	3 731,4	3 863,7	(3,4)
International	642,7	582,1	10,4	2 579,3	2 428,2	6,2
Total de passagers embarqués et débarqués	4 524,2	4 509,5	0,3	19 409,5	18 896,1	2,7
Embarquements locaux	1 568,7	1 525,3	2,8	6 514,8	6 179,4	5,4
Embarquements de correspondance	712,0	740,9	(3,9)	3 172,5	3 233,8	(1,9)
Total de passagers embarqués	2 280,7	2 266,2	0,6	9 687,3	9 413,2	2,9
Embarquements locaux (%)	68,8 %	67,3 %	1,5 pt	67,3 %	65,6 %	1,7 pt
Embarquements de correspondance (%)	31,2 %	32,7 %	-1,5 pt	32,7 %	34,4 %	-1,7 pt

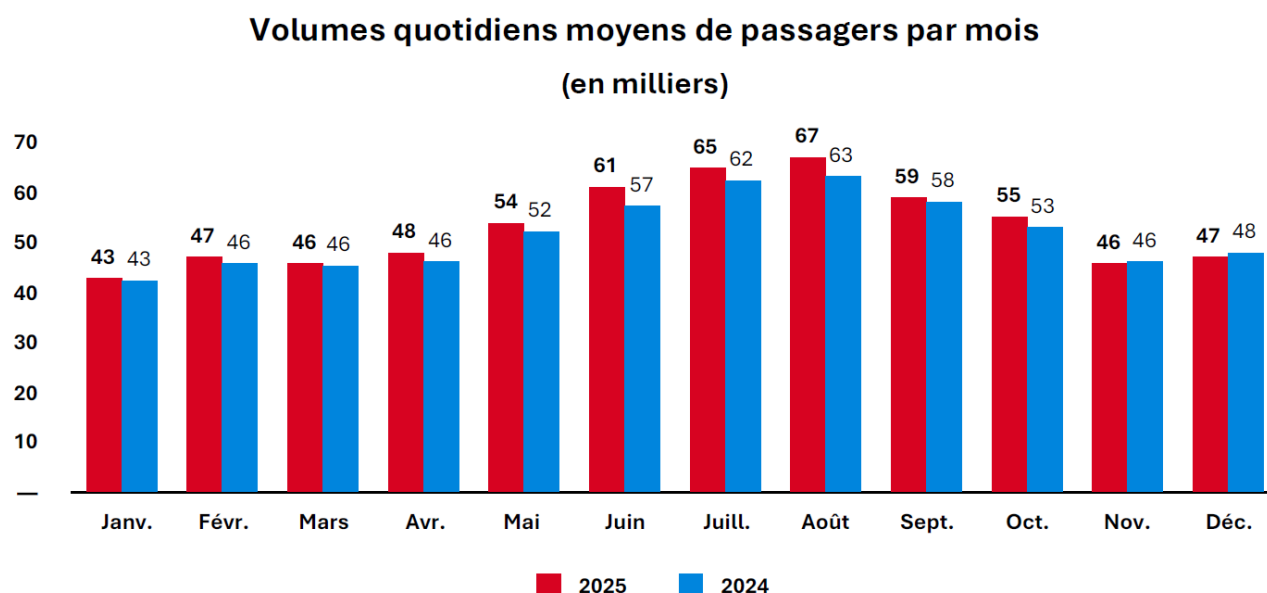
RAPPORT DE GESTION

Le trafic de passagers embarqués et débarqués total à YYC s'est établi à 4,5 millions de passagers au quatrième trimestre de 2025, en hausse de 0,3 % par rapport à la période correspondante de 2024. Au cours du quatrième trimestre de 2025, les secteurs intérieur et international ont respectivement enregistré une croissance de 1,4 % et de 10,4 %, tandis que le secteur transfrontalier a reculé de 10,2 % par rapport à la période correspondante de 2024.

La croissance du secteur interne au quatrième trimestre de 2025 est attribuable à la hausse du trafic aérien de Flair, de WestJet et de Porter. Au cours du quatrième trimestre, les transporteurs du secteur interne ont accru leur offre de services avec des vols supplémentaires vers Kelowna et Toronto et l'ajout d'un nouveau service aérien vers Sudbury. La croissance du secteur international est principalement attribuable à WestJet, qui a modifié ses capacités afin d'accroître ses services aériens vers Narita et ajouté de nouvelles liaisons avec la ville de Mexico en 2025. La diminution du trafic passagers transfrontalier est principalement attribuable à WestJet, à Flair et à Delta, qui ont réduit la fréquence de leurs vols vers Las Vegas et Orlando, et est partiellement compensée par les services aériens supplémentaires vers Chicago et Atlanta. Malgré l'incertitude continue entourant la demande des passagers du secteur transfrontalier, le réseau transfrontalier de YYC s'est développé au cours du trimestre avec de nouveaux services vers Washington D.C. et Raleigh-Durham.

Le trafic de passagers embarqués et débarqués total à YYC a atteint un record de 19,4 millions de passagers pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, en hausse de 2,7 % par rapport à la période correspondante de 2024. Pour la même période, les secteurs intérieur et international ont connu respectivement une croissance de 3,9 % et de 6,2 %, tandis que le secteur transfrontalier a reculé de 3,4 % en glissement annuel. La croissance du secteur interne est attribuable à la hausse du trafic aérien de WestJet, de Flair et de Porter, qui ont ajouté des services aériens supplémentaires vers Vancouver, Toronto et Kelowna et une nouvelle liaison avec Sudbury. La croissance du secteur international est attribuable à WestJet et à Condor, avec les services aériens supplémentaires pour les destinations de Narita et de Séoul et l'ajout de nouvelles liaisons avec Munich, la ville de Panama et diverses villes du Mexique en 2025. La diminution du trafic passagers du secteur transfrontalier est principalement attribuable à WestJet, à United et à Flair, qui ont réduit la fréquence de leurs vols vers Las Vegas, Portland et Los Angeles, et est partiellement compensée par les services aériens supplémentaires vers Chicago et de nouveaux services aériens vers Raleigh-Durham et Washington D.C. Au 31 décembre 2025, YYC comptait 108 liaisons directes.

Volumes quotidiens de passagers



Le volume quotidien de passagers à YYC est passé de 49 000 en moyenne au quatrième trimestre de 2024 à 49 300 au quatrième trimestre de 2025, soit une augmentation de 0,6 %.

Le volume quotidien de passagers à YYC est passé de 51 700 en moyenne pour 2024 à 53 200 en 2025, soit une augmentation de 2,9 %.

RAPPORT DE GESTION

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.

Au cours du quatrième trimestre de 2025, le nombre de passagers d'embarquements locaux a atteint 1,6 million, ce qui représente une augmentation de 2,8 %, tandis que le nombre de passagers d'embarquements de correspondance s'est établi à 0,7 million, ce qui représente une diminution de 3,9 % par rapport à la période correspondante de 2024. La répartition en pourcentage entre les embarquements locaux et les embarquements de correspondance était respectivement de 68,8 % et de 31,2 %, contre 67,3 % et 32,7 % 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 internationales en 2025.

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2025, le nombre de passagers d'embarquements locaux a atteint 6,5 millions, tandis que le nombre de passagers d'embarquements de correspondance s'est établi à 3,2 millions, ce qui représente respectivement une augmentation de 5,4 % et une diminution de 1,9 % par rapport à la période correspondante de 2024. La répartition en pourcentage entre les embarquements locaux et les embarquements de correspondance était respectivement de 67,3 % et de 32,7 %, contre 65,6 % et 34,4 % en 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 nombre de sièges passagers atterrissés, le PMD, le nombre de sièges par atterrissage d'avions de passagers et le coefficient d'occupation pour les quatrième trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2025 et 2024.

TRAFIC AÉRIEN	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2025	2024	Variation (%)	2025	2024	Variation (%)
<i>(en milliers)</i>						
Atterrissages d'avions	23,5	22,6	4,0	98,9	94,4	4,8
Atterrissages d'avions de passagers	18,3	17,4	5,2	77,4	73,1	5,9
Sièges passagers atterrissés	2 616,7	2 595,8	0,8	11 431,5	10 731,8	6,5
<i>(en millions)</i>						
PMD total (en kg)	1 587,3	1 603,7	(1,0)	6 822,9	6 610,8	3,2
PMD passagers (en kg)	1 345,1	1 358,0	(0,9)	5 846,4	5 619,8	4,0
PMD de fret (en kg)	153,8	150,9	1,9	590,4	611,9	(3,5)
Nombre de sièges par atterrissage d'avions de passagers (moyenne)	143,0	148,8	(3,9)	147,7	146,8	0,6
Coefficient d'occupation (en %)	87,2 %	87,3 %	-0,1 pt	84,7 %	87,7 %	-3,0 pts

Le nombre total d'atterrissages d'avions a augmenté respectivement de 4,0 % et de 4,8 % au trimestre et pour l'exercice clos le 31 décembre 2025 par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2025, les atterrissages d'avions de passagers ont respectivement augmenté de 5,2 % et de 5,9 % 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 en 2025, 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 entre le deuxième trimestre et le quatrième trimestre de 2025. À la fin de décembre 2025, 13 transporteurs aériens de passagers exerçaient leurs activités à YYC, ce qui est identique au nombre enregistré à la fin de décembre 2024.

Au quatrième trimestre de 2025, le PMD total s'est établi à 1 587,3 millions de kilogrammes, une baisse de 1,0 % par rapport à la période correspondante de 2024. Cette variation s'explique principalement par la diminution de 0,9 % du PMD passagers au quatrième trimestre de 2025, facteur en partie contrebalancé par l'augmentation de 1,9 % du PMD de fret pour la même période.

RAPPORT DE GESTION

Pour l'exercice 2025 complet, le PMD total s'est établi à 6 822,9 millions de kilogrammes, en hausse de 3,2 % par rapport à la période correspondante de 2024. Cette variation s'explique principalement par l'augmentation de 4,0 % du PMD passagers au cours de l'exercice, facteur en partie contrebalancé par la diminution de 3,5 % du PMD de fret par rapport à la période correspondante de 2024.

Le nombre de sièges passagers atterris s'est établi à 2,6 millions au quatrième trimestre de 2025, ce qui représente une augmentation de 0,8 % comparativement à la période correspondante de 2024. Le nombre moyen de sièges par atterrissage d'avions de passagers s'est élevé à 143,0 au quatrième trimestre de 2025, ce qui représente une diminution de 5,8 sièges, ou 3,9 %, comparativement à 148,8 sièges par atterrissage d'avions de passagers pour la période correspondante de 2024. Le coefficient d'occupation s'est établi à 87,2 % au quatrième trimestre de 2025, en baisse de 0,1 point de pourcentage par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.

Le nombre de sièges passagers atterris s'est établi à 11,4 millions de sièges pour l'exercice 2025 complet, en hausse de 0,7 million, ou 6,5 %, comparativement à la période correspondante de 2024. Le nombre moyen de sièges par atterrissage d'avions de passagers s'est élevé à 147,7, comparativement à 146,8 pour la période correspondante de 2024, ce qui représente une augmentation de 0,9 siège, ou 0,6 %. Le coefficient d'occupation a affiché une baisse de 3,0 points de pourcentage, passant de 87,7 % à 84,7 % pour l'exercice clos le 31 décembre 2025.

PERFORMANCE FINANCIÈRE

Résultats d'exploitation nets

Le tableau qui suit présente le sommaire des résultats d'exploitation nets de l'Administration pour les quatrième trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2025 et 2024.

	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
RÉSULTATS D'EXPLOITATION NETS (en millions de dollars)	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
Bénéfice (perte) net	27,0	(14,5)	41,5	62,5	(30,5)	93,0
Perte de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(1,7)	(1,3)	(0,4)	(2,4)	(7,2)	4,8
Indemnités d'assurance	41,3	10,9	30,4	69,1	10,9	58,2
Perte d'exploitation	(12,6)	(24,1)	11,5	(4,2)	(34,2)	30,0
Plus : Charges d'intérêts et coûts de financement	26,4	28,2	(1,8)	108,4	112,7	(4,3)
Dotation aux amortissements	35,2	34,8	0,4	140,9	141,3	(0,4)
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	—	9,4	(9,4)	—	10,9	(10,9)
BAIIA	49,0	48,3	0,7	245,1	230,7	14,4
Marge du BAIIA (%)	38,7 %	38,7 %	— pt	45,3 %	44,5 %	0,8 pt

Au cours du quatrième trimestre clos le 31 décembre 2025, l'Administration a enregistré une perte d'exploitation de 12,6 M\$, contre une perte d'exploitation de 24,1 M\$ pour la période correspondante de 2024. Cette variation est principalement attribuable à une perte sur cession d'immobilisations corporelles enregistrée en 2024 et à un recul des charges d'intérêts et coûts de financement en 2025 comparativement à 2024. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, l'Administration a enregistré une perte d'exploitation de 4,2 M\$, contre une perte de 34,2 M\$ pour la période correspondante de 2024. Cette amélioration s'explique essentiellement par la hausse du total des produits gagnés en 2025, une perte sur cession d'immobilisations corporelles enregistrée en 2024 et le recul des charges d'intérêts et coûts de financement en 2025, facteurs en partie contrebalancés par l'augmentation des charges pour la période.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2025, le BAIIA s'est chiffré respectivement à 49,0 M\$ et à 245,1 M\$, en hausse de 0,7 M\$ et de 14,4 M\$ par rapport aux périodes correspondantes de 2024. La marge du BAIIA s'est établie à 38,7 % pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2025, ce qui est stable par rapport à la période correspondante de 2024, et à 45,3 % pour l'exercice clos à cette même date, ce qui représente une hausse de 0,8 point pour l'exercice 2025 complet. Les hausses de 0,7 M\$ et de 14,4 M\$ du BAIIA pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 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.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2025, le bénéfice net s'est respectivement élevé à 27,0 M\$ et à 62,5 M\$, ce qui correspond à une augmentation de 41,5 M\$ et de 93,0 M\$ par rapport aux périodes correspondantes de 2024. L'amélioration des résultats pour les deux périodes résulte essentiellement de la comptabilisation d'indemnités d'assurance de 27,8 M\$ et de 41,3 M\$ aux troisième et quatrième trimestres de 2025.

RAPPORT DE GESTION

Produits des activités ordinaires

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

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

Les produits aéronautiques comprennent les droits d'atterrissage, les frais généraux liés aux aérogares et les autres frais aéronautiques. Les droits d'atterrissage sont établis en fonction du PMD d'un avion à l'arrivée, tandis que les frais généraux liés aux aérogares sont fonction du nombre de sièges que compte un avion à l'arrivée et du secteur de trafic aérien de cet avion. Les autres frais aéronautiques sont fonction de l'usage qui est fait des aires de trafic, des portes d'embarquement et des passerelles, ainsi que de certains frais par passager embarqué.

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

Le tableau qui suit présente le sommaire des produits des activités ordinaires de l'Administration pour les quatrième trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2025 et 2024.

PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
Frais d'améliorations aéroportuaires	54,8	53,4	1,4	228,1	216,3	11,8
Produits aéronautiques	23,2	24,0	(0,8)	100,1	101,2	(1,1)
Concessions	23,0	22,0	1,0	108,6	100,6	8,0
Parc de stationnement	12,8	13,0	(0,2)	50,7	50,0	0,7
Locations et autres	10,6	10,0	0,6	44,8	39,5	5,3
Produits d'intérêts	2,2	2,5	(0,3)	8,7	11,3	(2,6)
Produits autres qu'aéronautiques	48,6	47,5	1,1	212,8	201,4	11,4
Total des produits des activités ordinaires	126,6	124,9	1,7	541,0	518,9	22,1

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2025, les produits tirés des FAA se sont établis respectivement à 54,8 M\$ et à 228,1 M\$, en hausse de 1,4 M\$ et de 11,8 M\$, ou 2,6 % et 5,5 %, 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 quatrième trimestre de 2025, les produits aéronautiques ont diminué de 0,8 M\$, ou 3,3 %, par rapport à la période correspondante de 2024 et se sont chiffrés à 23,2 M\$. Le total des produits aéronautiques pour l'exercice 2025 complet a diminué de 1,1 M\$, soit 1,1 %, pour s'établir à 100,1 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 quatrième trimestre et l'exercice 2025 complet, le total des produits autres qu'aéronautiques s'est chiffré à 48,6 M\$ et à 212,8 M\$, en hausse de 1,1 M\$ et de 11,4 M\$, ou 2,3 % et 5,7 %, 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'aérogare, la conclusion de nouveaux contrats de location avec les locataires de terrains et de locaux dans l'aérogare et l'élargissement du portefeuille publicitaire. 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, les effets les plus marquants ayant été constatés dans les concessions.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2025, les produits tirés des concessions ont totalisé respectivement 23,0 M\$ et 108,6 M\$, en hausse de 1,0 M\$ et de 8,0 M\$, ou 4,5 % et 8,0 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Cette source de produits inclut les fournisseurs de voitures de location, les concessionnaires dans l'aérogare, les fournisseurs de services de transport terrestre, la publicité et les hôtels dans l'aérogare. La croissance dans cette catégorie est principalement attribuable à la hausse négociée des taux des contrats de location conclus avec des partenaires clés de commerce de détail et à une hausse du volume de passagers, qui a entraîné une augmentation des produits liés aux passagers. De plus, l'ouverture de trois nouveaux commerces de détail et de cinq restaurants à service complet au

RAPPORT DE GESTION

cours de l'exercice a également favorisé l'augmentation en glissement annuel. Au cours du quatrième trimestre de 2025, quatre autres restaurants à service complet ont ouvert leurs portes : Wander, Stack & Press, Mi Casa et Tacos Locos.

Pour le quatrième trimestre de 2025, les produits tirés du parc de stationnement se sont établis à 12,8 M\$, ce qui représente une diminution de 0,2 M\$, ou 1,5 %, par rapport à la période correspondante de 2024. Pour l'exercice 2025 complet, les produits tirés du parc de stationnement se sont établis à 50,7 M\$, ce qui représente une augmentation de 0,7 M\$, ou 1,4 %, par rapport à la période correspondante de 2024. La baisse des produits au quatrième trimestre de 2025 s'explique essentiellement par une diminution des produits tirés des parcs de stationnement éloignés, les partenaires de l'Administration dans la coentreprise pour les parcs de stationnement éloignés ayant annoncé un recul des ventes. La croissance des produits pour l'exercice 2025 complet est attribuable à l'augmentation du volume de passagers, aux ajustements tarifaires annuels, à l'élargissement du système de réservation en ligne de YYC et à l'ajout de nouveaux canaux de réservation par l'intermédiaire d'associations de membres, d'agences de voyage et de compagnies aériennes, qui ont favorisé l'augmentation des réservations pour 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 quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2025, les produits tirés des locations et autres se sont établis respectivement à 10,6 M\$ et à 44,8 M\$, en hausse de 0,6 M\$ et de 5,3 M\$, ou 6,0 % et 13,4 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Cet accroissement des produits pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 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 de YYC et de YBW, l'amortissement des immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles, ainsi que les charges d'intérêts et coûts de financement.

Le tableau qui suit présente les charges de l'Administration pour les quatrième trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2025 et 2024.

CHARGES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
Biens et services	41,8	41,8	—	153,0	154,1	(1,1)
Salaires et avantages du personnel	14,9	14,5	0,4	55,4	51,3	4,1
Impôts fonciers	5,5	5,3	0,2	22,5	21,3	1,2
Charges d'exploitation directes	62,2	61,6	0,6	230,9	226,7	4,2
Bail avec le Canada	13,2	12,9	0,3	56,0	53,0	3,0
Frais de service applicables aux frais d'améliorations aéroportuaires	2,2	2,1	0,1	9,0	8,5	0,5
Total des charges d'exploitation	77,6	76,6	1,0	295,9	288,2	7,7
Dotation aux amortissements	35,2	34,8	0,4	140,9	141,3	(0,4)
Charges d'intérêts et coûts de financement	26,4	28,2	(1,8)	108,4	112,7	(4,3)
Perte de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	1,7	1,3	0,4	2,4	7,2	(4,8)
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	—	9,4	(9,4)	—	10,9	(10,9)
Total des charges	140,9	150,3	(9,4)	547,6	560,3	(12,7)

Pour le quatrième trimestre de 2025, les charges liées aux biens et services sont demeurées stables par rapport à la période correspondante de 2024 et se sont chiffrées à 41,8 M\$. Pour l'exercice 2025 complet, les charges liées aux biens et services se sont chiffrées à 153,0 M\$, en baisse de 1,1 M\$, ou 0,7 %, par rapport à la période correspondante de 2024.

Les diminutions enregistrées pour l'exercice complet 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 quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2025, les salaires et avantages du personnel ont respectivement augmenté de 0,4 M\$ et de 4,1 M\$, ou 2,8 % et 8,0 %, 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 quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2025, les charges locatives au titre du bail avec le Canada ont augmenté respectivement de 0,3 M\$ et de 3,0 M\$, ou 2,3 % et 5,7 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2024, du fait de la hausse des produits des activités ordinaires gagnés pendant la période. Les charges locatives au titre du bail avec le Canada sont comptabilisées en fonction du taux de location contractuel multiplié par les produits admissibles réels pour toute la période.

Les frais de service applicables aux FAA sont versés aux compagnies aériennes et calculés en pourcentage des FAA bruts perçus par les compagnies aériennes pour le compte de l'Administration; ils représentent 4,0 % des produits tirés des FAA. Les frais de service applicables aux FAA se sont établis respectivement à 2,2 M\$ et à 9,0 M\$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2025.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2025, les charges d'intérêts et coûts de financement se sont établis respectivement à 26,4 M\$ et à 108,4 M\$, ce qui représente une baisse de 1,8 M\$ et de 4,3 M\$, ou 6,4 % et 3,8 %, 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, en partie contrebalancée par les charges d'intérêts liées à la dette supplémentaire émise en 2025.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2025, la réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite a donné lieu des pertes respectives de 1,7 M\$ et de 2,4 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 non auditées pour la période allant du trimestre clos le 31 mars 2024 au trimestre clos le 31 décembre 2025.

(en millions de dollars)	Trimestres clos							
	2025				2024			
	T4	T3	T2	T1	T4	T3	T2	T1
Produits des activités ordinaires	126,6	166,5	134,3	113,6	124,9	155,2	125,7	113,1
Charges d'exploitation	(77,6)	(74,9)	(70,3)	(73,1)	(76,6)	(70,6)	(69,2)	(71,8)
BAIIA	49,0	91,6	64,0	40,5	48,3	84,6	56,5	41,3
Dotation aux amortissements	(35,2)	(35,7)	(35,0)	(35,0)	(34,8)	(35,0)	(36,3)	(35,2)
Charges d'intérêts et coûts de financement	(26,4)	(27,3)	(27,4)	(27,3)	(28,2)	(28,0)	(28,3)	(28,2)
Perte de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(1,7)	0,9	(1,3)	(0,3)	(1,3)	3,4	(7,6)	(1,7)
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	—	—	—	—	(9,4)	(1,5)	—	—
Indemnités d'assurance	41,3	27,8	—	—	10,9	—	—	—
Bénéfice (perte) net	27,0	57,3	0,3	(22,1)	(14,5)	23,5	(15,7)	(23,8)

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

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

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

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
Projets d'amélioration	36,8	26,1	10,7	149,8	101,2	48,6
Investissement de restauration	33,8	14,7	19,1	80,2	43,5	36,7
Projets générateurs de revenus	1,4	2,1	(0,7)	3,4	3,1	0,3
Dépenses d'investissement dédiées à des projets	72,0	42,9	29,1	233,4	147,8	85,6
Évaluation de la superficie	—	—	—	—	0,3	(0,3)
Total des dépenses d'investissement	72,0	42,9	29,1	233,4	148,1	85,3

Le total des dépenses d'investissement s'est respectivement élevé à 72,0 M\$ et à 233,4 M\$ au quatrième trimestre et à l'exercice clos le 31 décembre 2025, en hausse de 29,1 M\$ et de 85,3 M\$ par rapport aux périodes correspondantes de 2024, surtout en raison des dépenses engagées pour 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 et le projet de contrôle centralisé des passagers.

Le projet de réfection de la piste ouest a été achevé avec succès et la piste remise en service le 1^{er} décembre 2025. Le projet a permis de remettre complètement en état la piste vétuste, dont des parties avaient été construites en 1939. Cette réfection permet de garantir que l'Administration pourra poursuivre ses activités en toute sécurité et répondre à l'augmentation attendue du volume de passagers et de fret au cours des 40 prochaines années.

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

L'objectif du projet de restauration de la chaussée de 2025, soit la restauration de la chaussée de la voie de circulation menant à la piste ouest en enlevant de panneaux de béton pour permettre l'installation d'une nouvelle base, a été atteint.

La première étape du projet de contrôle centralisé des passagers, soit l'ouverture de sept voies de sécurité avant l'embarquement, a été réalisée le 10 décembre 2025. Ce projet vise à 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 est dotée d'un équipement de contrôle technologique modernisé.

Le programme YYC AeroNex fera de Calgary et de la région un pôle aéronautique 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 Lufthansa Technik pour la construction d'une installation de maintenance de moteurs et d'une cellule d'essais à la pointe de la technologie, une solution purement canadienne qui profitera aux sociétés de transport aérien de passagers et de fret dans tout le pays.

RAPPORT DE GESTION

ACTIF ET PASSIF

Aux 31 décembre 2025 et 2024, le total de l'actif, le total du passif et le déficit net s'établissaient comme suit :

Actif net, aux (en millions de dollars)	31 décembre 2025	31 décembre 2024	Variation (\$)
Total de l'actif	3 312,0	3 150,4	161,6
Total du passif	3 534,0	3 434,9	99,1
Déficit net	(222,0)	(284,5)	62,5

Au 31 décembre 2025, le total de l'actif de l'Administration avait augmenté de 161,6 M\$ par rapport au 31 décembre 2024, principalement en raison d'une augmentation nette de 93,0 M\$ des immobilisations corporelles, d'un accroissement de 66,5 M\$ de la trésorerie soumise à restrictions et d'une hausse de 33,1 M\$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, facteurs contrebalancés en partie par une baisse de 27,1 M\$ des créances. 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 99,1 M\$, principalement en raison d'un accroissement de 58,3 M\$ des autres passifs à long terme à la suite de la comptabilisation d'une aide gouvernementale au cours de l'exercice, d'une augmentation nette de 29,7 M\$ de la dette à long terme et d'une hausse de 11,4 M\$ des dettes d'exploitation et charges à payer.

L'Administration avait un déficit net de 222,0 M\$ au 31 décembre 2025. Le déficit net a diminué de 62,5 M\$ par rapport au 31 décembre 2024 en raison des indemnités d'assurance de 69,1 M\$, en partie contrebalancées par des pertes d'exploitation de 4,2 M\$ enregistrées pour la période.

TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Le tableau qui suit fournit de l'information sur les flux de trésorerie pour les quatrièmes trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2025 et 2024.

FLUX DE TRÉSORERIE (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	75,0	5,2	69,8	205,1	122,2	82,9
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(4,5)	(4,2)	(0,3)	57,3	(9,0)	66,3
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(103,0)	(51,9)	(51,1)	(229,3)	(124,5)	(104,8)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(32,5)	(50,9)	18,4	33,1	(11,3)	44,4

Les flux de trésorerie nets ont diminué de 32,5 M\$ pour le trimestre clos le 31 décembre 2025, une variation de 18,4 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 hausse des sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement. Les flux de trésorerie nets ont augmenté de 33,1 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, une hausse de 44,4 M\$ par rapport à la période correspondante de 2024, en raison de l'augmentation des entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation et de la hausse des entrées de trésorerie liées aux activités de financement, plus particulièrement à l'émission d'obligations en 2025, facteurs contrebalancés 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 quatrièmes trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2025 et 2024.

	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
FLUX DE TRÉSORERIE <i>(en millions de dollars)</i>						
Bénéfice (perte) net	27,0	(14,5)	41,5	62,5	(30,5)	93,0
Plus : Dotation aux amortissements	35,2	34,8	0,4	140,9	141,3	(0,4)
Charges d'intérêts et coûts de financement	26,4	28,2	(1,8)	108,4	112,7	(4,3)
Perte de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	1,7	1,3	0,4	2,4	7,2	(4,8)
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	—	9,4	(9,4)	—	10,9	(10,9)
Indemnités d'assurance	(41,3)	(10,9)	(30,4)	(69,1)	(10,9)	(58,2)
BAIIA	49,0	48,3	0,7	245,1	230,7	14,4
Moins : Charges d'intérêts et coûts de financement	(26,4)	(28,2)	1,8	(108,4)	(112,7)	4,3
Flux de trésorerie disponibles	22,6	20,1	2,5	136,7	118,0	18,7

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 31 décembre 2025 et 2024.

DETTE À LONG TERME <i>(en millions de dollars)</i>	Au 31 décembre 2025	Au 31 décembre 2024	Variation en \$
Dette à long terme, y compris la partie courante	3 285,6	3 255,9	29,7
Aide gouvernementale liée au financement	30,0	—	30,0
Moins :			
Trésorerie	230,5	197,4	33,1
Trésorerie soumise à restrictions	66,5	—	66,5
Dette nette	3 018,6	3 058,5	(39,9)
Principaux indicateurs de crédit			Variation en %
Ratio de couverture du service de la dette	2,25	2,12	
Ratio de couverture du service de la dette brute	5,92	5,46	
Dette brute / nombre de passagers embarqués <i>(en dollars)</i>	339,17 \$	345,89 \$	(1,9)
Dette nette / nombre de passagers embarqués <i>(en dollars)</i>	311,60 \$	324,92 \$	(4,1)

Les principaux indicateurs de crédit présentés dans le tableau ci-dessus ont été calculés en fonction des résultats d'exploitation pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2025.

Au 31 décembre 2025, la dette nette a diminué de 39,9 M\$ par rapport à celle au 31 décembre 2024, pour s'établir à 3,0 G\$, du fait d'une augmentation de 99,6 M\$ de la trésorerie, qui comprend les 66,5 M\$ en trésorerie soumise à restrictions dans le cadre de l'émission de l'obligation à la BIC et les remboursements de capital de 8,0 M\$ effectués au cours de l'exercice, contrebalancée en partie par une augmentation de 37,2 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 2025, le ratio de couverture du service de la dette et le ratio de couverture du service de la dette brute requis aux termes de l'acte de fiducie-cadre.

La dette brute par passager embarqué est un indicateur financier clé du secteur des aéroports. Au 31 décembre 2025, la dette brute par passager embarqué et la dette nette par passager embarqué ont diminué pour s'établir respectivement à 339,17 \$ et à 311,60 \$ 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 aux 31 décembre 2025 et 2024.

LIQUIDITÉS ET FACILITÉS DE CRÉDIT <i>(en millions de dollars)</i>	Au 31 décembre 2025	Au 31 décembre 2024	Variation (\$)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	230,5	197,4	33,1
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)	377,5	349,5	28,0
Facilité de lettres de crédit disponible	100,0	70,0	30,0
Moins : Lettres émises	(65,7)	(65,0)	(0,7)
Facilité de lettres de crédit	34,3	5,0	29,3

Au 31 décembre 2025, le total du montant net des liquidités de l'Administration s'élevait à 377,5 M\$, en hausse de 28,0 M\$, ou 8,0 %, par rapport au 31 décembre 2024. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation de 33,1 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 205,1 M\$ et de 57,3 M\$ liées respectivement aux activités d'exploitation et aux activités de financement, contrebalancées en partie par des sorties de trésorerie de 229,3 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 dans tous les secteurs, 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 en partance ou en provenance de Calgary; Calgary continuera d'attirer des voyageurs nationaux et internationaux; la durée et le coût prévus des contrats de location de terrains à YYC; aucun événement important, tel qu'une pandémie, une catastrophe naturelle ou un autre désastre, ayant une incidence significative sur le cours normal des activités ou sur l'environnement macroéconomique ne se produira; 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

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025



RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

La direction de l'Administration aéroportuaire de Calgary (l'« Administration ») est responsable de la préparation des états financiers, qui comprennent des montants qui sont fondés sur des estimations et des jugements, conformément aux Normes comptables canadiennes pour les entreprises à capital fermé. Les états financiers et les notes comprennent toutes les informations nécessaires à une présentation fidèle de la situation financière, des résultats d'exploitation et des flux de trésorerie de l'Administration conformément aux Normes comptables canadiennes pour les entreprises à capital fermé, ainsi que d'autres informations que l'Administration est tenue de fournir selon les lois et règlements auxquels elle est assujettie.

La direction de l'Administration conçoit et maintient des systèmes, des politiques et des procédures appropriés en matière de comptabilité et de contrôle interne qui fournissent à la direction l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et que les documents comptables sont fiables et qu'ils constituent une base adéquate pour l'établissement des états financiers. Font partie intégrante de ces systèmes de contrôle un code de déontologie et des politiques de gestion qui établissent des lignes directrices pour les employés, ainsi qu'un système de gouvernance d'entreprise qui assure la surveillance des activités de gestion des risques de l'Administration. Les états financiers ont été audités par PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l., cabinet indépendant de comptables professionnels agréés nommé par le conseil d'administration.

Le comité d'audit et des finances du conseil d'administration se compose de sept administrateurs qui ne sont pas des employés de l'Administration. Le comité rencontre périodiquement la direction et PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. pour examiner toute question importante qui survient au sujet de la comptabilité, du contrôle interne et de l'audit. Le comité d'audit et des finances examine également les états financiers annuels de l'Administration ainsi que le rapport de l'auditeur indépendant et les recommande au conseil d'administration qui approuve les états financiers.



Chris Dinsdale

Président et chef de la direction



Jennifer Pon

Chef des finances

Le 11 mars 2026

Calgary (Alberta)



Rapport de l'auditeur indépendant

Au conseil d'administration de l'Administration aéroportuaire de Calgary

Notre opinion

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration aéroportuaire de Calgary (l'« Administration ») au 31 décembre 2025, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour les entreprises à capital fermé (NCECF).

Notre audit

Nous avons effectué l'audit des états financiers de l'Administration, qui comprennent :

- l'état de la situation financière au 31 décembre 2025;
- l'état du résultat net et du déficit net pour l'exercice clos à cette date;
- le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date;
- les notes annexes, qui comprennent les principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section *Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers* de notre rapport.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Indépendance

Nous sommes indépendants de l'Administration conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des états financiers au Canada, et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles.

PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.
Suncor Energy Centre, 111 5th Avenue South West, bureau 3100,
Calgary (Alberta) Canada T2P 5L3
Tél. : +1 403 509-7500, Téléc. : +1 403 781-1825,
Téléc. courriel : ca_calgary_main_fax@pwc.com

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent du rapport de gestion et des obligations d'information au titre du bail foncier inclus dans le rapport annuel de 2025 de l'Administration.

Notre opinion sur les états financiers ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations désignées ci-dessus et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative.

Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux NCECF, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'Administration à poursuivre ses activités, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'Administration ou de cesser ses activités, ou si elle n'a aucune autre solution réaliste que de le faire.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de l'Administration.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers, pris dans leur ensemble, sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long du processus.

En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'Administration;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'Administration à poursuivre ses activités. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'Administration à cesser ses activités;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance, entre autres informations, l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.

Comptables professionnels agréés

Calgary (Alberta)

Le 11 mars 2026

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Aux 31 décembre 2025 et 2024

<i>Aux (en millions de dollars)</i>	Note	31 décembre 2025	31 décembre 2024
ACTIF			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		230,5 \$	197,4 \$
Trésorerie soumise à restrictions	6	66,5	—
Créances	14	21,9	49,0
Stocks	3	9,2	8,3
Charges payées d'avance		6,6	8,1
		334,7	262,8
Incitatifs à la location		2,8	3,5
Autres actifs à long terme et charges payées d'avance		2,4	2,5
Immobilisations corporelles	4, 11	2 959,3	2 866,3
Immobilisations incorporelles	5	2,2	2,7
Actif au titre des régimes de retraite	13	10,6	12,6
		3 312,0 \$	3 150,4 \$
PASSIF ET DÉFICIT NET			
Passifs courants			
Dettes d'exploitation et charges à payer	12, 14	67,9	56,5
Intérêts à payer sur la dette à long terme	6, 14	26,3	26,4
Produits différés		1,4	1,3
Partie courante des autres passifs à long terme	6, 8, 11, 14	7,3	9,7
Partie courante de la dette à long terme	6, 14	8,3	8,0
		111,2	101,9
Autres passifs à long terme	6, 8, 11, 14	131,6	70,9
Passif au titre des prestations constituées	13	13,9	14,2
Dette à long terme	6, 14	3 277,3	3 247,9
		3 534,0 \$	3 434,9 \$
Déficit net		(222,0)	(284,5)
		3 312,0 \$	3 150,4 \$

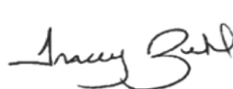
Se reporter aux notes annexes.

Approuvé par le conseil d'administration



Andrea Robertson

Présidente du conseil d'administration



Tracey Zehl

Présidente du comité d'audit et des finances

ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DU DÉFICIT NET

Pour les exercices clos les 31 décembre 2025 et 2024

<i>Pour les exercices clos les (en millions de dollars)</i>	Note	31 décembre 2025	31 décembre 2024
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES			
Frais d'améliorations aéroportuaires	9	228,1 \$	216,3 \$
Produits aéronautiques		100,1	101,2
Produits autres qu'aéronautiques			
Concessions		108,6	100,6
Parc de stationnement		50,7	50,0
Locations et autres	15	44,8	39,5
Produit d'intérêts		8,7	11,3
		212,8	201,4
		541,0	518,9
CHARGES			
Biens et services	3, 15	153,0	154,1
Bail avec le Canada	12	56,0	53,0
Salaires et avantages du personnel	13, 15	55,4	51,3
Impôts fonciers		22,5	21,3
Frais de service liés aux frais d'améliorations aéroportuaires	9	9,0	8,5
		295,9	288,2
Bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et la dotation à l'amortissement			
		245,1	230,7
Dotation aux amortissements	4, 5	140,9	141,3
Charges d'intérêts et coûts de financement	11, 16	108,4	112,7
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	4	—	10,9
Perte d'exploitation		(4,2) \$	(34,2) \$
Autres produits			
Indemnités d'assurance	4	69,1	10,9
Perte de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	13	(2,4)	(7,2)
Bénéfice (perte) net		62,5 \$	(30,5) \$
Déficit net à l'ouverture de l'exercice		(284,5) \$	(254,0) \$
Déficit net à la clôture de l'exercice		(222,0) \$	(284,5) \$

Se reporter aux notes annexes.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

Pour les exercices clos les 31 décembre 2025 et 2024

<i>Pour les exercices clos les (en millions de dollars)</i>	Note	31 décembre 2025	31 décembre 2024
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION			
Bénéfice (perte) net		62,5 \$	(30,5) \$
Cotisations versées par l'employeur au volet à prestations définies	13	(1,4)	(1,5)
Ajustements :			
Dotation aux amortissements	4, 5	140,9	141,3
Dotation à l'amortissement des coûts de financement différés	16	0,8	0,7
Avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	13	2,8	7,7
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	4	—	10,9
Amortissement de l'aide gouvernementale	10	(1,4)	—
Valeur cumulée de l'obligation de série G	6	1,0	—
		205,2	128,6
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :			
Créances		27,1	(14,4)
Stocks		(0,9)	—
Charges payées d'avance		1,5	(2,6)
Incitatifs à la location		0,7	0,6
Autres actifs à long terme et charges payées d'avance		0,1	0,1
Dettes d'exploitation et charges à payer		(7,8)	(3,7)
Intérêts à payer sur la dette à long terme		(0,1)	—
Produits différés		0,1	0,4
Autres passifs		(20,8)	13,2
		(0,1)	(6,4)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		205,1	122,2
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT			
Produit de l'émission d'obligations	6	67,2	—
Remboursements sur la dette à long terme	6	(8,0)	(7,8)
Coûts de transaction engagés pour l'émission de titres d'emprunt à long terme	6	(0,3)	—
Remboursement des obligations locatives		(1,6)	(1,2)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		57,3	(9,0)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT			
Investissement dans des immobilisations corporelles et incorporelles	4, 5	(233,4)	(148,1)
Transfert vers la trésorerie soumise à restrictions	6	(66,5)	—
Subventions gouvernementales pour immobilisations reçues	10	51,4	17,2
Variation des dettes d'exploitation et charges à payer liées aux immobilisations corporelles et incorporelles		19,2	6,4
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(229,3)	(124,5)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		33,1 \$	(11,3) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice		197,4 \$	208,7 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice		230,5 \$	197,4 \$

Se reporter aux notes annexes.

Notes annexes

Aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates

(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 principales infrastructures 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 4 et 5. 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 ont été approuvés par le conseil d'administration le 11 mars 2026.

2 PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Base d'évaluation et de présentation

Les présents états financiers annuels ont été dressés conformément aux Normes comptables canadiennes pour les entreprises à capital fermé (« NCECF ») qui établissent les principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada. Les états financiers annuels 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.

Comptabilisation des produits des activités ordinaires

Les droits d'atterrissage, les produits tirés des frais généraux liés aux aérogares, les autres frais aéronautiques et les produits tirés du parc de stationnement sont comptabilisés à mesure que les installations aéroportuaires sont utilisées. Les produits liés aux frais d'améliorations aéroportuaires (« FAA ») sont comptabilisés au moment où les passagers en partance commencent leur déplacement. Les autres produits sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés ou au moment où les services sont rendus. Certains revenus peuvent faire l'objet de remises ou de réductions, et ces montants sont reconnus nets le cas échéant.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie se composent de trésorerie et de placements à court terme hautement liquides dont l'échéance initiale est de 90 jours ou moins.

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 qui restreignent leur utilisation. Ces sommes sont conservées dans des comptes bancaires distincts et déboursées conformément aux modalités des ententes concernées.

Notes annexes

Aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates

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

Créances

Les créances sont comptabilisées déduction faite de la provision pour créances irrécouvrables à l'état de la situation financière. L'Administration analyse et évalue régulièrement la recouvrabilité des créances en fonction d'une combinaison de facteurs. Si les circonstances liées à la recouvrabilité changent, la provision pour créances irrécouvrables est rajustée. Les créances sont radiées lorsque leur recouvrement futur est improbable.

Stocks

Les stocks se composent de matières et de fournitures consommables destinées à être utilisées par l'Administration. Les stocks sont comptabilisés au coût ou à la valeur de réalisation nette si celle-ci est inférieure. Le coût est déterminé selon la méthode du coût moyen pondéré. La valeur de réalisation nette correspond au coût estimé de remplacement.

Contrats de location

Contrat de location en tant que preneur

Un contrat de location est classé en tant que contrat de location-acquisition s'il transfère au preneur la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété. Tout autre contrat de location est classé en tant que contrat de location simple. Les paiements de loyers au titre d'un contrat de location simple sont comptabilisés en charges selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location. Le bail avec le Canada et le contrat de location de Springbank sont classés comme des contrats de location simple.

Contrat de location en tant que bailleur

Les produits tirés des concessions sont gagnés chaque mois et sont comptabilisés en fonction d'un pourcentage des ventes ou de garanties spécifiques de loyer minimum des concessionnaires, ou sont fonction d'une combinaison de paiements contractuels mensuels et de droits d'utilisation. Les produits locatifs liés aux terrains et aux aéroports sont comptabilisés sur la durée des ententes respectives.

Immobilisations corporelles et incorporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût diminué du cumul des amortissements. Le coût comprend toutes les dépenses directement attribuables à l'acquisition ou à la construction d'un actif qui doivent être engagées pour permettre sa mise en service.

L'amortissement est comptabilisé sur la durée d'utilité estimative aux taux suivants :

Terrains cédés à bail	Sur la durée résiduelle du bail avec le Canada	Mode linéaire
Bâtiments et structures	De 10 à 47 ans	Mode linéaire
Véhicules	De 18 à 30 %	Mode dégressif
Matériel et outillage	De 10 à 30 ans	Mode linéaire
Mobilier et agencements	15 ans	Mode linéaire
Matériel informatique	3 ans	Mode linéaire
Logiciels	3 ans	Mode linéaire

L'Administration a fait l'acquisition de terrains à des fins d'exploitation et d'aménagement futur. Selon les modalités du bail avec le Canada, la propriété des terrains doit être transférée au gouvernement du Canada au début des travaux d'aménagement, auquel moment l'Administration doit reclasser les terrains dans les terrains cédés à bail et commencer à les amortir selon le mode linéaire sur la durée des exercices qui restent jusqu'à l'échéance du bail avec le Canada. L'Administration peut aussi, après avoir obtenu l'approbation du gouvernement du Canada, transférer la propriété d'un terrain au gouvernement du Canada avant le début des travaux d'aménagement. Dans un tel cas, l'Administration reclasse le terrain dans les terrains cédés à bail et commence l'amortissement selon le mode linéaire sur la durée des exercices qui restent jusqu'à l'échéance du bail avec le Canada.

Notes annexes

Aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates

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

Les différentes composantes des bâtiments et structures comprennent des bâtiments de l'aérogare, d'autres bâtiments et structures ainsi que des routes et des terrains d'aviation. Cette catégorie d'actifs est amortie selon la durée d'utilité économique estimative de la composante en question, pourvu que cette durée ne dépasse pas celle du bail avec le Canada, étant donné que la propriété de tous les actifs de l'Administration sera transférée au gouvernement du Canada à l'échéance du bail avec le Canada.

Les travaux de construction en cours sont inscrits à l'actif et comptabilisés au coût. Les coûts sont virés au compte d'immobilisations approprié et commencent à être amortis lorsque les actifs sont prêts à être utilisés.

Accords d'infonuagique

Les coûts admissibles engagés pour la configuration et la mise en œuvre d'un accord d'infonuagique sont comptabilisés à l'état de la situation financière dans les actifs à long terme et charges payées d'avance et amortis sur la durée de la licence initiale. Tous les coûts ultérieurs engagés qui sont directement attribuables à l'amélioration du potentiel de service sont inclus dans la valeur comptable de l'actif à long terme. Les activités de maintenance qui ne sont pas directement attribuables à l'amélioration du potentiel de service sont comptabilisées en charges lorsqu'elles sont engagées.

Coûts d'emprunt

Les coûts d'emprunt relatifs à la dette à long terme utilisée pour financer la construction d'immobilisations corporelles sont ajoutés au coût de ces actifs durant la période nécessaire pour achever la construction de l'actif et le préparer en vue de son utilisation prévue. Tous les autres coûts d'emprunt sont comptabilisés à l'état du résultat net et du déficit net au poste « Charges d'intérêts et coûts de financement ».

Dépréciation

Les actifs à long terme sont soumis à un test de dépréciation lorsque des événements ou des circonstances indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable à partir des activités futures. Lorsqu'il existe des indices de dépréciation de la valeur comptable des actifs, une perte de valeur est constatée à l'égard d'un actif à long terme si sa valeur comptable excède le total des flux de trésorerie futurs non actualisés attendus de son utilisation et de sa cession. Le montant de la perte est déterminé en déduisant la juste valeur de l'actif (basée sur les flux de trésorerie actualisés attendus de son utilisation et de sa cession) de sa valeur comptable.

Avantages sociaux futurs

L'Administration propose à ses employés admissibles des régimes de retraite à cotisations définies et à prestations définies. Les nouveaux employés permanents participent au régime de retraite à cotisations définies dès la date de leur embauche. Les employés temporaires deviennent des participants du régime de retraite à cotisations définies après 24 mois de service continu. Le régime de retraite à prestations définies comporte à la fois un volet à prestations définies et un volet à cotisations définies. Le régime à prestations définies est fermé aux nouveaux employés non syndiqués depuis le 1^{er} janvier 2010 et aux nouveaux employés syndiqués depuis le 1^{er} août 2013. L'Administration n'offre pas d'autres avantages complémentaires de retraite. Le coût des prestations de retraite au titre du régime à cotisations définies et du volet à cotisations définies du régime à prestations définies est passé en charges dans l'exercice au cours duquel les cotisations ont été acquises.

Les évaluations actuarielles des régimes de retraite à prestations définies sont réalisées annuellement par des actuaires agréés au moyen de la méthode de répartition des prestations et d'hypothèses relatives au taux d'actualisation, à la progression des salaires et au calendrier de retraite. L'actif (ou le passif) connexe au titre des prestations de retraite qui est comptabilisé à l'état de la situation financière correspond à la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations de retraite à la date de clôture, diminuée de la juste valeur des actifs du régime, le cas échéant. La valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations est déterminée en actualisant les sorties de trésorerie futures estimatives au moyen des taux d'intérêt dont sont assorties des obligations de société de grande qualité dont la durée à courir jusqu'à l'échéance avoisine celle du passif au titre des prestations constituées connexe dans le cas de ce régime à prestations définies. Les gains et les pertes actuariels sont

Notes annexes

Aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates

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

comptabilisés en totalité dans la période au cours de laquelle ils se produisent et sont inclus dans l'état du résultat net et du déficit net au poste « Réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite ». Le coût des services rendus est comptabilisé à l'état du résultat net et du déficit net au poste « Salaires et avantages du personnel ». Le coût des services passés est comptabilisé immédiatement dans la mesure où les droits aux prestations sont acquis. En ce qui concerne les régimes de retraite capitalisés, un excédent n'est comptabilisé que dans la mesure où cet excédent est considéré comme recouvrable. La probabilité de recouvrement est déterminée principalement selon la mesure dans laquelle l'Administration peut unilatéralement réduire les cotisations futures au régime de retraite. La variation de l'obligation au titre des prestations au cours de l'exercice est comptabilisée au poste « Réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite » de l'état du résultat net et du déficit net.

Produits différés

Les produits différés se composent principalement de produits tirés de la location de terrains, de la location d'espaces, des réservations de stationnement prépayées, des vols prépayés et des frais de services applicables aux FAA reçus avant que les terrains ou les installations soient utilisés.

Aide gouvernementale

L'Administration comptabilise l'aide gouvernementale lorsqu'il existe une assurance raisonnable qu'elle a respecté et continuera de respecter toutes les conditions qui y sont liées. L'aide relative aux immobilisations corporelles est reportée au poste « Aide gouvernementale » dans les autres passifs à long terme de l'état de la situation financière, puis amortie selon la même méthode que la durée de vie utile attribuée aux immobilisations corporelles en tant que produits tirés des locations et autres. L'aide relative aux charges d'exploitation est comptabilisée en réduction de la charge correspondante.

Instruments financiers

Les actifs financiers, y compris la trésorerie et les équivalents de trésorerie, la trésorerie soumise à restrictions, les créances et les créances à long terme sont initialement évalués à la juste valeur et ultérieurement comptabilisés au coût amorti.

Les passifs financiers, y compris les dettes d'exploitation et les charges à payer, les autres passifs et la dette à long terme sont initialement évalués à la juste valeur et ultérieurement comptabilisés au coût amorti.

Les actifs et passifs financiers résultant de transactions entre parties liées sont initialement évalués au coût.

Les actifs financiers et les passifs financiers sont classés respectivement comme des actifs courants et des passifs courants si les paiements sont exigibles dans un délai de 12 mois suivant la date de l'état de la situation financière. Sinon, ils sont présentés respectivement comme des actifs non courants et des passifs non courants à l'état de la situation financière.

Les coûts de transaction liés à l'obtention d'un financement par emprunt autre qu'une ligne de crédit sont comptabilisés en déduction directe du passif connexe à l'état de la situation financière. Les charges différées sont amorties sur la durée de la dette connexe et incluses au poste « Charges d'intérêts et coûts de financement » de l'état du résultat net et du déficit net.

Conversion des monnaies étrangères

Les états financiers sont présentés en dollars canadiens, soit la monnaie fonctionnelle de l'Administration. Les transactions conclues en monnaies étrangères sont converties dans la monnaie fonctionnelle aux taux de change en vigueur à la date des transactions. Les écarts de change résultant du règlement des transactions en monnaies étrangères et de la conversion, aux cours de change en vigueur à la date de clôture de l'exercice, des actifs et des passifs monétaires libellés dans une autre monnaie que la monnaie fonctionnelle de l'Administration sont comptabilisés à l'état du résultat net et du déficit net.

Notes annexes

Aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates

(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 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 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 STOCKS

Au 31 décembre 2025, la totalité des stocks était comptabilisée au coût moyen pondéré. Au cours de l'exercice, un montant de 7,7 M\$ (6,7 M\$ en 2024) a été comptabilisé au titre des stocks utilisés au poste « Biens et services » de l'état du résultat net et du déficit net. De ce montant, une tranche de 0,1 M\$ (0,1 M\$ en 2024) attribuable à l'obsolescence a été sortie de l'état de la situation financière.

Aux 31 décembre	2025	2024
Matériel	9,1 \$	8,0 \$
Liquides	0,1	0,3
	9,2 \$	8,3 \$

4 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Au 31 décembre 2025	Terrains	Terrains cédés à bail	Bâti- ments et struc- tures	Matériel informa- tique	Véhicules	Matériel et outillage	Mobilier et agence- ments	Construc- -tion en cours	Total
Coût									
Solde d'ouverture	5,8 \$	34,6 \$	4 236,3 \$	23,9 \$	60,3 \$	154,7 \$	20,5 \$	137,4 \$	4 673,5 \$
Entrées	—	—	7,7	—	0,2	0,4	—	224,5	232,8
Transferts	—	—	258,5	5,6	1,7	11,2	2,1	(279,1)	—
Cessions et sorties	—	—	(0,1)	—	(3,6)	(0,7)	—	—	(4,4)
Solde de clôture	5,8	34,6	4 502,4	29,5	58,6	165,6	22,6	82,8	4 901,9
Amortissement cumulé									
Solde d'ouverture	—	6,9	1 690,0	18,4	39,3	45,6	7,0	—	1 807,2
Dotation aux amortissements	—	0,7	126,5	1,5	3,2	6,8	1,1	—	139,8
Cessions et sorties	—	—	(0,1)	—	(3,6)	(0,7)	—	—	(4,4)
Solde de clôture	—	7,6	1 816,4	19,9	38,9	51,7	8,1	—	1 942,6
Valeur comptable nette	5,8 \$	27,0 \$	2 686,0 \$	9,6 \$	19,7 \$	113,9 \$	14,5 \$	82,8 \$	2 959,3 \$

Notes annexes

Aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates

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

Au 31 décembre 2024	Terrains	Terrains cédés à bail	Bâti- ments et struc- tures	Matériel informa- tique	Véhicules	Matériel et outillage	Mobilier et agence- ments	Construc- tion en cours	Total
Coût									
Solde d'ouverture	5,8 \$	34,3 \$	4 230,5 \$	37,4 \$	50,3 \$	155,6 \$	21,0 \$	57,9 \$	4 592,8 \$
Entrées	—	0,3	—	—	0,2	0,1	0,1	146,7	147,4
Transferts	—	—	47,2	3,6	10,2	6,1	0,1	(67,2)	—
Cessions et sorties	—	—	(41,4)	(17,1)	(0,4)	(7,1)	(0,7)	—	(66,7)
Solde de clôture	5,8	34,6	4 236,3	23,9	60,3	154,7	20,5	137,4	4 673,5
Amortissement cumulé									
Solde d'ouverture	—	6,4	1 594,8	34,2	37,4	43,3	6,7	—	1 722,8
Dotation aux amortissements	—	0,5	128,3	1,1	2,3	7,0	1,0	—	140,2
Cessions et sorties	—	—	(33,1)	(16,9)	(0,4)	(4,7)	(0,7)	—	(55,8)
Solde de clôture	—	6,9	1 690,0	18,4	39,3	45,6	7,0	—	1 807,2
Valeur comptable nette	5,8 \$	27,7 \$	2 546,3 \$	5,5 \$	21,0 \$	109,1 \$	13,5 \$	137,4	2 866,3 \$

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. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, les intérêts inscrits à l'actif sous « Construction en cours » se sont élevés à 7,6 M\$ (2,9 M\$ en 2024). Au cours de l'exercice, des coûts d'emprunt pour les projets actifs ont été incorporés au taux de 3,43 %, lequel correspond au taux moyen pondéré des titres de créance en circulation de l'Administration (3,43 % en 2024).

Le 5 août 2024, une forte tempête de grêle a causé d'importants dommages à certains bâtiments et équipements aéroportuaires de l'Administration. Au 31 décembre 2025, l'Administration n'a comptabilisé aucune perte sur cession d'immobilisations corporelles (10,9 M\$ au 31 décembre 2024).

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2025, l'Administration a comptabilisé des indemnités d'assurance de 69,1 M\$ (10,9 M\$ 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.

5 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

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

Notes annexes

Aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates

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

Au 31 décembre 2024	Logiciels	Travaux en cours	Total
Coût			
Solde d'ouverture	39,2 \$	2,5 \$	41,7 \$
Entrées	—	0,7	0,7
Transfert	2,9	(2,9)	—
Cessions et sorties	(32,8)	—	(32,8)
Solde de clôture	9,3	0,3	9,6
Amortissement cumulé			
Solde d'ouverture	38,6	—	38,6
Dotation aux amortissements	1,1	—	1,1
Cessions et sorties	(32,8)	—	(32,8)
Solde de clôture	6,9	—	6,9
Valeur comptable nette	2,4 \$	0,3 \$	2,7 \$

6 DETTE À LONG TERME

L'Administration a une entente avec la Fiducie Computershare Advantage du Canada (auparavant, BNY Trust Company of Canada) (le « fiduciaire ») pour fournir un cadre à l'Administration pour créer et émettre des obligations et d'autres titres de créance et pour conclure des accords de facilité de crédit, des swaps et d'autres titres de créance tel qu'il est énoncé dans l'acte de fiducie-cadre (l'« acte de fiducie-cadre »). Aux termes de l'acte de fiducie-cadre, les obligations sont émises en séries aux termes d'un acte de fiducie supplémentaire autorisant des séries particulières d'obligations.

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

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

Le 6 mars 2025, l'Administration a conclu, aux termes de l'acte de fiducie-cadre existant, une entente d'achat d'obligations avec la Banque de l'infrastructure du Canada (« BIC ») afin d'aider au lancement de YYC AeroNex et de faire de YYC un centre stratégique de maintenance, de développement, de formation et d'innovation dans le domaine de l'aviation et de ses services auxiliaires qui soutiendra les avions de fret et les avions de passagers entrants et sortants de la région, faisant de YYC un pôle aéronautique dans le réseau des services aériens en Amérique du Nord. Cette transaction a été officialisée par la signature du « cinquième acte de fiducie supplémentaire », qui autorise l'émission de titres pour un montant total de 171,9 M\$. Les fonds amassés dans le cadre de cet acte de fiducie supplémentaire ne peuvent être utilisés que pour les projets du programme YYC AeroNex, comme convenu avec la BIC. L'entente permet l'émission de quatre obligations de série G, sous réserve du respect des conditions susmentionnées.

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

Notes annexes

Aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates

(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	31 décembre 2025	31 décembre 2024
Premier	Série A	3,1990 %	7 octobre 2036	350,0 \$	350,0 \$
Premier	Série B	3,3410 %	7 octobre 2038	300,0	300,0
Premier	Série C	3,4540 %	7 octobre 2041	350,0	350,0
Premier	Série D	3,5540 %	7 octobre 2051	350,0	350,0
Premier	Série E	3,5540 %	7 octobre 2053	300,0	300,0
Premier	Série F	3,7540 %	7 octobre 2061	405,1	410,4
Deuxième	4002957	2,2580 %	7 octobre 2031	155,3	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	37,2	—
Total des obligations émises				3 296,5 \$	3 267,3 \$
Moins : Frais d'émission de la dette				(10,9)	(11,4)
Moins : Partie courante				(8,3)	(8,0)
Dette à long terme				3 277,3 \$	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 2025, l'Administration se conformait à toutes les clauses restrictives.

Les remboursements de capital sur la dette à long terme au cours des cinq prochains exercices et par la suite se détaillent comme suit :

2026	8,3 \$
2027	9,2 \$
2028	10,2 \$
2029	210,5 \$
2030	135,8 \$
Par la suite	2 922,5 \$
	3 296,5 \$

Notes annexes

Aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates

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

7 FACILITÉS DE CRÉDIT

Au 31 décembre 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 23 décembre 2030. Au 31 décembre 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 31 décembre 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 2025 avec une limite passant de 70,0 M\$ à 100,0 M\$, peut être utilisée pour financer les charges d'exploitation indiquées dans la lettre de crédit émise, des projets d'investissement et des améliorations aux principales infrastructures. Au 31 décembre 2025, la lettre de crédit en cours en vertu de la facilité de lettres de crédit était de 65,7 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 d'obligations cédées en garanties au moyen d'un montant en trésorerie ou de lettres de crédit, ce qu'elle fait au moyen d'un montant en trésorerie de 53,0 M\$ (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 2,9 M\$ (lettre de crédit de 55,0 M\$ au 31 décembre 2024).

Au 31 décembre 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 2025, l'Administration se conformait à toutes les clauses restrictives.

8 AUTRES PASSIFS

Aux 31 décembre	2025	2024
Courants		
Dépôts de garantie	0,1 \$	0,1 \$
Régime incitatif à long terme	0,8	0,5
Aide gouvernementale (notes 6 et 10)	3,1	0,5
Passif au titre des incitatifs à la location	0,1	0,1
Loyers à payer au titre du bail avec le Canada (note 12)	1,9	1,9
Montant à payer – Ville de Calgary (note 17)	—	5,4
Contrat de location-acquisition (note 11)	1,3	1,2
Partie courante des autres passifs à long terme	7,3 \$	9,7 \$
Non courants		
Dépôts de garantie	5,4 \$	5,0 \$
Régime incitatif à long terme	1,1	0,9
Aide gouvernementale (notes 6 et 10)	107,5	44,6
Loyers à payer au titre du bail avec le Canada (note 12)	11,5	12,8
Passif au titre des incitatifs à la location	1,2	1,4
Contrat de location-acquisition (note 11)	4,9	6,2
Autres passifs à long terme	131,6 \$	70,9 \$

Notes annexes

Aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates

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

9 FRAIS D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRES

Les produits tirés des frais d'amélioration aéroportuaires (« FAA ») sont perçus auprès des passagers par les transporteurs aériens en vertu d'une entente (l'« entente relative aux FAA ») conclue entre divers aéroports du Canada et les transporteurs aériens participants desservant ces aéroports. En 2025, une nouvelle entente de 10 ans a été conclue avec prise d'effet au 1^{er} mars 2025. Conformément à l'entente relative aux FAA, les FAA sont perçus par les transporteurs aériens signataires auprès des passagers pour le compte de l'Administration et remis à celle-ci, déduction faite des frais de service de 4 % (4 % en 2024). Les produits tirés des FAA déduction faite des frais de service servent à financer les coûts des nouvelles infrastructures aéroportuaires, les coûts des améliorations majeures apportées aux installations actuelles de l'Aéroport international de Calgary (YYC) et les coûts de financement connexes. En 2025, les FAA étaient de 35,00 \$ (35,00 \$ en 2024) pour chaque passager en partance de l'Aéroport international de Calgary (YYC).

10 AIDE GOUVERNEMENTALE

Au 31 décembre 2025, l'Administration a comptabilisé un montant au titre du financement reçu de diverses agences gouvernementales. Ces subventions facilitent l'avancement par l'Administration de projets d'investissement essentiels et les fonds peuvent être affectés aux dépenses d'investissement qui répondent aux critères d'admissibilité, y compris les intérêts gagnés. Pour l'exercice, les entrées consistent principalement en une subvention provinciale de 21,3 M\$ pour des investissements d'infrastructure plus vastes qui accéléreront le développement de YYC AeroNex, en 14,0 M\$ reçus dans le cadre du programme fédéral PIEA, et en la différence de 31,0 M\$ entre le produit de l'émission de l'obligations de série G-1 et sa juste valeur, qui a été comptabilisée comme une aide gouvernementale.

Aux 31 décembre	2025	2024
Solde d'ouverture	45,1 \$	12,3 \$
Entrées	66,9	33,0
Amortissement	(1,4)	(0,2)
Solde à la clôture de l'exercice	110,6 \$	45,1 \$
Moins : Partie courante	3,1	0,5
Aide gouvernementale à long terme à la clôture de l'exercice ^{a)}	107,5 \$	44,6 \$

a) Compris dans les « Autres passifs » de l'état de la situation financière.

11 CONTRATS DE LOCATION-ACQUISITION

L'actif au titre de droits d'utilisation de l'Administration se rapporte principalement à la location de matériel et d'outils.

Aux 31 décembre	2025	2024
Coût		
Solde d'ouverture	10,2 \$	10,2 \$
Entrées	—	—
Solde à la clôture de l'exercice	10,2 \$	10,2 \$
Amortissement cumulé		
Solde à l'ouverture	3,1 \$	1,8 \$
Amortissement	1,3	1,3
Solde à la clôture de l'exercice	4,4	3,1
Valeur comptable nette à la clôture de la période ^{a)}	5,8 \$	7,1 \$

a) Compris dans les « Immobilisations corporelles » de l'état de la situation financière.

Aux 31 décembre	2025	2024
Durée résiduelle moyenne pondérée des contrats (en années)	4,01	4,87
Taux d'actualisation moyen pondéré (en %) ^{a)}	4,00	4,61

a) Certains contrats de location comportent des taux d'intérêt fixes tandis que d'autres comportent des taux variables.

Notes annexes

Aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates

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

L'Administration a comptabilisé des obligations locatives liées à la location d'outils. Le rapprochement des variations des obligations locatives s'établit comme suit :

Aux 31 décembre	2025	2024
Solde d'ouverture	7,4 \$	8,6 \$
Charges d'intérêts	0,4	0,4
Paievements locatifs	(1,6)	(1,6)
Solde à la clôture de l'exercice	6,2 \$	7,4 \$
Moins : Partie courante ^{a)}	1,3	1,2
Contrat de location-acquisition à long terme à la clôture de l'exercice ^{b)}	4,9 \$	6,2 \$

a) Compris dans la « Partie courante des autres passifs à long terme » de l'état de la situation financière.

b) Compris dans les « Autres passifs à long terme » de l'état de la situation financière.

Au 31 décembre 2025, l'analyse des échéances des soldes contractuels non actualisés des obligations locatives pour les cinq prochains exercices et par la suite se présente comme suit :

Années	
2026	1,6 \$
2027	1,5 \$
2028	2,2 \$
2029	1,0 \$
2030	0,7 \$
Total des paiements de loyer	7,0 \$
Moins : intérêts théoriques	0,8 \$
Total	6,2 \$

12 BAIL AVEC LE CANADA

Aux termes du bail avec le Canada, l'Administration contracte une obligation locative annuelle envers Transports Canada établie selon un pourcentage variable du montant brut des produits des activités ordinaires, le pourcentage maximal étant de 12 %. Les versements mensuels sur le bail avec le Canada sont estimés en fonction du calcul de l'année précédente. Le taux annualisé effectif pour 2025 s'est établi à 10,47 % (10,39 % en 2024).

Aux termes d'une modification du bail avec le Canada visant l'obligation locative annuelle pour 2021, l'Administration avait reporté le paiement de 18,8 M\$ et a commencé à verser des paiements mensuels le 1^{er} janvier 2024 et à rembourser sur 10 ans. Aucun intérêt n'est engagé sur le solde impayé, qui était de 15,0 M\$ au 31 décembre 2025 (16,9 M\$ en 2024). La juste valeur du passif découlant du paiement différé est de 13,4 M\$ (14,7 M\$ en 2024).

L'Administration a comptabilisé une charge de 56,0 M\$ au titre de l'obligation locative annuelle pour l'exercice clos le 31 décembre 2025 (53,0 M\$ en 2024). L'Administration est tenue d'effectuer des paiements mensuels tout au long de l'année, et le solde de tout passif doit être payé d'ici la fin de février de l'année suivante aux termes du bail avec le Canada. Le solde de la charge de 3,0 M\$ de l'exercice considéré (2,4 M\$ en 2024) doit être payé au premier trimestre de 2026 et est comptabilisé au poste « Dettes d'exploitation et charges à payer » de l'état de la situation financière.

Notes annexes

Aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates

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

13 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

L'Administration offre à la quasi-totalité des employés un régime de retraite agréé qui comporte des volets à cotisations définies (le « régime CD ») et à prestations définies (« régime PD »). L'Administration offre également des régimes de retraite non enregistrés pour certains employés.

Régime CD

La majorité des employés participent au régime CD. Depuis le 1^{er} août 2013, les nouveaux employés syndiqués et, depuis le 1^{er} janvier 2010, les nouveaux employés non syndiqués de l'Administration participent automatiquement au régime CD. De plus, certains participants au régime PD participent également au régime CD. Pour les hauts dirigeants, les cotisations qui excèdent les limites maximales prévues par la *Loi de l'impôt sur le revenu* s'accumulent théoriquement et sont payées à même les revenus généraux de l'Administration lorsque le cadre met fin à son emploi. Le coût des prestations de retraite comptabilisé pour le régime CD était de 2,4 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2025 (2,1 M\$ en 2024).

Régime PD

Le régime PD prévoit des prestations pour les employés syndiqués embauchés avant le 1^{er} août 2013 et les employés non syndiqués embauchés avant le 1^{er} janvier 2010. Les prestations de retraite sont calculées en fonction des années de service et des gains des employés à la retraite et sont indexées annuellement à 100 % de l'indice des prix à la consommation au Canada.

Régime de retraite non enregistré

L'Administration offre un régime de retraite non enregistré qui verse des prestations à des employés et à des retraités en vertu de la lettre d'entente signée le 26 juin 1992, qui garantit que les prestations acquises après le 1^{er} juillet 1992 ne seront pas inférieures aux dispositions relatives aux prestations de retraite et à l'indexation prévues par la *Loi sur la pension de la fonction publique* et la *Loi sur les prestations de retraite supplémentaires* (garantie minimale) pour les personnes admissibles au régime à cette date. Le régime non enregistré offre également des prestations à certains anciens dirigeants qui ont participé au régime PD et dont les prestations étaient limitées aux maximums autorisés en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les prestations du régime non enregistré sont payées à même les revenus généraux de l'Administration à mesure que les paiements deviennent exigibles. Pour les anciens dirigeants, la garantie du régime non enregistré est fournie au moyen d'une lettre de crédit dans un compte en fiducie d'une convention de retraite.

Évaluation actuarielle

L'Administration mesure ses obligations au titre des prestations déterminées à l'aide d'une évaluation actuarielle pour le régime PD et d'une évaluation comptable pour le régime non enregistré. Les évaluations actuarielles les plus récentes des régimes ont été effectuées en date du 1^{er} janvier 2025 et les prochaines évaluations actuarielles prévues seront effectuées en date du 1^{er} janvier 2026. Les coûts du régime PD et du régime non enregistré sont établis selon la méthode actuarielle de répartition des prestations en fonction de l'estimation par la direction du taux de rendement futur de la juste valeur des actifs des régimes de retraite, de la progression des salaires, des taux de mortalité, de l'inflation et d'autres facteurs ayant une incidence sur le versement des prestations futures.

Gouvernance

Les prestations du régime PD et du régime CD sont versées à partir de fonds administrés par des fiduciaires. Le conseil d'administration de l'Administration est responsable de la gouvernance des régimes et des décisions en matière de politiques relatives à la gestion du passif, au financement et aux placements, y compris la sélection des gestionnaires de placement et des options de placement pour les régimes. L'objectif de la politique de placement de l'Administration pour le régime PD est de maximiser le rendement total à long terme tout en protégeant la valeur du capital des fonds investis contre les fluctuations importantes du marché par la diversification et la sélection des placements.

Notes annexes

Aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates

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

Le tableau qui suit présente de l'information sur les composantes du coût des prestations de retraite pour le régime PD et le régime non enregistré :

Exercices clos les 31 décembre	2025	2024
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	0,4 \$	0,5 \$
Profit (perte) au titre de la réévaluation actuarielle pour les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi		
Pertes financières	—	0,1
Coûts de réévaluation		
Écart entre le rendement prévu et le rendement réel des actifs	3,1	(1,0)
(Perte actuarielle) gain actuariel	(0,7)	8,1
Coût des prestations définies	2,8	7,7
Coût des prestations lié au compte notionnel	0,3	0,1
Cotisations versées par l'employeur au volet à cotisations définies	1,4	1,5
Total du coût net des prestations	4,5 \$	9,3 \$

Selon l'évaluation actuarielle datée du 1^{er} janvier 2025 et les hypothèses clés mises à jour au 31 décembre 2025, les variations des actifs et des obligations au titre des régimes de retraite de l'Administration sont les suivantes :

Aux	31 décembre 2025			31 décembre 2024		
	Régime PD	Régime non enregistré	Total	Régime PD	Régime non enregistré	Total
Valeur de marché des actifs du régime						
Solde d'ouverture	109,6 \$	— \$	109,6 \$	108,0 \$	— \$	108,0 \$
Produits d'intérêts	4,1	—	4,1	3,9	—	3,9
Cotisations de l'employeur	0,5	0,9	1,4	0,5	1,0	1,5
Cotisations salariales	0,5	—	0,5	1,0	—	1,0
Versement des prestations	(5,1)	(0,9)	(6,0)	(4,8)	(1,0)	(5,8)
Rendement réel des actifs du régime	(3,1)	—	(3,1)	1,0	—	1,0
Solde à la clôture de l'exercice	106,5 \$	— \$	106,5 \$	109,6 \$	— \$	109,6 \$
Obligations au titre des prestations de retraite constituées						
Solde d'ouverture	97,0 \$	14,2 \$	111,2 \$	89,0 \$	14,3 \$	103,3 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	0,4	0,3	0,7	0,5	0,1	0,6
Frais d'intérêts	3,5	0,6	4,1	3,4	0,6	4,0
Cotisations salariales	0,5	—	0,5	1,0	—	1,0
Versement des prestations	(5,1)	(0,9)	(6,0)	(4,8)	(1,0)	(5,8)
(Perte actuarielle) gain actuariel	(0,4)	(0,3)	(0,7)	7,9	0,2	8,1
Solde à la clôture de l'exercice	95,9 \$	13,9 \$	109,8 \$	97,0 \$	14,2 \$	111,2 \$
Situation de capitalisation	10,6 \$	(13,9) \$	(3,3) \$	12,6 \$	(14,2) \$	(1,6) \$

Les coûts de réévaluation pour 2025 se sont traduits par une charge de 2,4 M\$ (7,1 M\$ en 2024). En 2025, une tranche de 0,7 M\$ du total du coût des prestations (0,6 M\$ en 2024) a été comptabilisée à titre de charges au poste « Salaires et avantages du personnel » de l'état du résultat net et du déficit net.

La répartition des actifs du régime PD au 31 décembre était la suivante :

	2025	2024
Titres à revenu fixe	68 %	64 %
Actions canadiennes	4 %	6 %
Actions étrangères	18 %	21 %
Biens immobiliers	10 %	9 %

Notes annexes

Aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates

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

Les principales hypothèses actuarielles utilisées lors de l'évaluation des obligations au titre des prestations constituées sont les suivantes :

	31 décembre 2025		31 décembre 2024	
	Régime enregistré	Régime non enregistré	Régime enregistré	Régime non enregistré
Taux d'actualisation				
a) Obligation au titre des prestations constituées à la clôture de l'exercice	4,38 %	4,80 %	4,25 %	4,60 %
b) Coût net des prestations	4,40 %	4,60 %	4,22 %	4,60 %
Taux d'augmentation des salaires	2,75 %	2,75 %	2,75 %	2,75 %
Indexation avant ou après la retraite	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %

Le paiement annuel estimé en 2025 pour financer le déficit de solvabilité tel qu'il a été déterminé par les évaluations actuarielles du 1^{er} janvier 2025 était de néant (néant en 2024).

14 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 et des loyers à payer au titre du bail avec le Canada, classés dans les autres passifs à long terme.

La juste valeur des instruments financiers 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 31 décembre 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 2 992,9 M\$ (2 980,4 M\$ en 2024).

Gestion des risques

Le conseil d'administration de l'Administration (le « conseil ») est responsable de surveiller les principaux risques liés aux activités dans lesquelles l'Administration est engagée, d'établir un juste équilibre entre les risques encourus et le rôle qui est conféré à l'Administration par la Loi, ainsi que de confirmer la mise en place de systèmes permettant de surveiller et de gérer ces risques efficacement afin de garantir la viabilité de l'Administration à long terme. Le conseil a mis sur pied le comité d'audit et des finances, qui examine les risques financiers importants associés au rendement futur et à la croissance cernés par la direction qui pourraient avoir une incidence importante sur la capacité de l'Administration à atteindre ses objectifs d'ordre stratégique et opérationnel. Le conseil est également chargé de s'assurer que la direction dispose de politiques et de procédures efficaces pour cerner, évaluer, gérer et atténuer ces risques.

Risques liés aux instruments financiers

L'Administration est exposée à divers risques financiers dans le cours normal de ses activités, tels que les risques de marché découlant du risque de crédit et du risque de liquidité, et les fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt.

Risque de crédit

Le risque de crédit s'entend du risque qu'une contrepartie à un instrument financier manque à ses obligations conformément aux modalités du contrat. L'Administration est exposée au risque de crédit du fait de ses créances et de ses créances à long terme, qui se composent principalement de frais aéronautiques et de FAA dus par des transporteurs aériens, de droits de concession dus par des exploitants de concessions et de produits tirés de la location dus par des locataires. La majeure partie des droits de concession exigibles sont réglés mensuellement, de 15 à 30 jours après la fin de chaque mois. La majeure partie des frais aéronautiques exigibles sont facturés toutes les semaines et réglés dans les 15 à 30 jours qui suivent. La majeure partie des FAA exigibles sont réglés mensuellement, le premier jour du mois suivant. Le fait que l'Administration procède à une vérification de la solvabilité et qu'elle exige des lettres de crédit et des dépôts de garantie pour pertes de crédit potentielles contribue à réduire le risque de crédit lié aux créances. Le droit de l'Administration, en vertu de la *Loi relative aux cessions d'aéroports*, de saisir et de retenir des avions jusqu'au paiement des frais aéronautiques en souffrance contribue à réduire le risque de pertes sur créances.

Notes annexes

Aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates

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

Créances en souffrance ou dépréciées

L'Administration avait les créances suivantes en souffrance ou dépréciées :

Au 31 décembre 2025	Total	Cumul des créances	Moins de 30 jours	De 31 à 60 jours	De 61 à 90 jours	Plus de 90 jours
Créances clients	23,3 \$	11,9 \$	8,7 \$	0,8 \$	0,2 \$	1,7 \$
Provision pour perte de crédit	(1,4)	—	—	—	—	—
	21,9 \$	11,9 \$	8,7 \$	0,8 \$	0,2 \$	1,7 \$

Au 31 décembre 2024	Total	Cumul des créances	Moins de 30 jours	De 31 à 60 jours	De 61 à 90 jours	Plus de 90 jours
Créances clients	50,4 \$	35,3 \$	9,4 \$	1,5 \$	1,2 \$	3,0 \$
Provision pour perte de crédit	(1,4)	—	—	—	—	—
	49,0 \$	35,3 \$	9,4 \$	1,5 \$	1,2 \$	3,0 \$

	31 décembre 2025	31 décembre 2024
Provision pour créances douteuses		
Solde à l'ouverture de l'exercice	1,4 \$	1,2 \$
Nouvelle provision	0,3	0,2
Provision pour créances irrécouvrables	(0,3)	—
Solde à la clôture de l'exercice	1,4 \$	1,4 \$

Risque de liquidité

Le risque de liquidité s'entend du risque que l'Administration éprouve des difficultés à s'acquitter de ses obligations liées à ses passifs financiers. En ce qui concerne la gestion des liquidités, l'Administration a pour objectif de s'assurer, dans la mesure du possible, qu'elle disposera de liquidités suffisantes pour s'acquitter de ses obligations à leur échéance, à la fois dans des conditions normales et difficiles, sans subir de pertes inacceptables ni risquer de porter atteinte à la réputation de l'Administration.

L'Administration gère son risque de liquidité en maintenant des soldes de trésorerie et des facilités de crédit suffisantes, en mettant à jour et en examinant régulièrement et au besoin ses projections pluriannuelles de flux de trésorerie, ainsi qu'en harmonisant ses ententes de financement à long terme avec ses besoins en flux de trésorerie. L'Administration atténue le risque de liquidité grâce à ses fonds générés par l'exploitation, à un accès facile à des fonds à long terme en quantité suffisante, ainsi qu'à des lignes de crédit consenties au moyen d'une facilité de crédit.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, l'Administration a comptabilisé un bénéfice net de 62,5 M\$ (perte nette de 30,5 M\$ en 2024). Au 31 décembre 2025, l'Administration avait un fonds de roulement de 223,5 M\$ (160,9 M\$ en 2024) et disposait de 377,5 M\$ (349,5 M\$ en 2024) en trésorerie et équivalents de trésorerie et en facilités de crédit disponibles.

Les échéances contractuelles des passifs financiers de l'Administration, fondées sur les flux de trésorerie contractuels non actualisés qui comprennent les flux de trésorerie liés au capital et aux intérêts, s'établissent comme suit :

Au 31 décembre 2025	Valeur comptable	Total	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et par la suite
Dettes d'exploitation et								
charges à payer	67,9 \$	67,9 \$	67,9 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	— \$
Partie courante de la								
dette à long terme	8,3	8,3	8,3	—	—	—	—	—
Dette à long terme	3 288,2	5 010,1	111,7	120,7	121,4	321,4	239,8	4 095,1
Intérêts à payer sur la								
dette à long terme	26,3	26,3	26,3	—	—	—	—	—
Loyers à payer au titre du								
bail avec le Canada ^{a)}	13,4	15,0	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	5,5
	3 404,1 \$	5 127,6 \$	216,1 \$	122,6 \$	123,3 \$	323,3 \$	241,7 \$	4 100,6 \$

a) Compris dans les « Autres passifs à long terme » de l'état de la situation financière.

Notes annexes

Aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates

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

Au 31 décembre 2024	Valeur comptable	Total	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et par la suite
Dettes d'exploitation et								
charges à payer	56,5 \$	56,5 \$	56,5 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	— \$
Partie courante de la dette								
à long terme	8,0	8,0	8,0	—	—	—	—	—
Dette à long terme	3 259,3	5 093,4	112,1	120,1	120,1	120,1	320,0	4 301,0
Intérêts à payer sur la								
dette à long terme	26,4	26,4	26,4	—	—	—	—	—
Montant à payer –								
Ville de Calgary ^{a)}	5,4	5,5	5,5	—	—	—	—	—
Loyers à payer au titre du								
bail avec le Canada ^{a)}	14,7	16,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	7,4
	3 370,3 \$	5 206,7 \$	210,4 \$	122,0 \$	122,0 \$	122,0 \$	321,9 \$	4 308,4 \$

a) Compris dans les « Autres passifs à long terme » de l'état de la situation financière.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt découle des fluctuations des taux d'intérêt. L'Administration est exposée au risque de taux d'intérêt du fait de la trésorerie qu'elle maintient dans des comptes productifs d'intérêts. La trésorerie dans ces comptes est considérée comme très liquide. L'Administration gère le risque de taux d'intérêt en détenant des dettes à taux fixe et à échéances diverses. L'Administration surveille et gère de façon proactive les échéances de sa dette et ses clauses restrictives et maintient une souplesse financière grâce à l'accès à différents types de produits de crédit potentiels aux termes de l'acte de fiducie-cadre. Le risque de taux d'intérêt auquel l'Administration est exposée a trait à sa ligne de crédit d'exploitation, qu'elle maintient afin de disposer de liquidités.

Risques sectoriels

Les risques sectoriels sont liés aux événements qui pourraient survenir au sein du secteur du transport aérien ou qui pourraient le toucher et qui pourraient avoir une incidence négative sur la demande pour le transport de passagers à l'aéroport international de Calgary (YYC) et donc sur les produits des activités ordinaires et les charges de l'Administration. Ces risques comprennent, entre autres, les suivants : le déclin démographique; les taux de chômage; la conjoncture économique, notamment les tarifs douaniers; les mesures réglementaires et les modifications apportées aux lois; l'instabilité du secteur du transport aérien; la capacité et la volonté des compagnies aériennes de fournir le service aérien à YYC; le volume de passagers; l'augmentation du coût des tarifs aériens; les conflits de travail; la disponibilité et le coût du carburant d'aviation; les frais d'assurance; la réglementation environnementale; les coûts et restrictions des émissions de carbone; les facteurs environnementaux et les changements climatiques; le changement de la perception du transport aérien; les poursuites et les litiges; l'exploitation du système de contrôle du trafic aérien; l'utilisation des télécommunications et des services de transport terrestre comme solution de rechange au transport aérien; les épidémies et les recommandations des organismes de santé à l'intention des voyageurs; le déclenchement de guerres, d'émeutes, d'agitations civiles ou d'actions politiques, y compris la guerre en Europe de l'Est et le conflit au Moyen-Orient; la menace perçue d'attentats terroristes; ainsi que les mesures de sécurité additionnelles mises en œuvre pour prévenir de tels attentats.

15 TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

En tant que société sans capital-actions, l'Administration a des membres plutôt que des actionnaires. Les membres de l'Administration constituent le conseil d'administration. L'Administration est régie par un conseil d'administration composé d'au plus 17 membres. Les administrateurs sont nommés par quatre organisations : le comité de planification à long terme de la Chambre de commerce de Calgary (onze membres), la ville de Calgary (trois membres), le comté de Rocky View (un membre) et le gouvernement du Canada, représenté par le ministre des Transports (deux membres).

Les parties liées à l'Administration comprennent aussi les principaux dirigeants. Les principaux dirigeants comprennent les hauts dirigeants de l'Administration à qui incombent l'autorité et la responsabilité de planifier, de diriger et de contrôler les activités de l'Administration. Seulement aux fins susmentionnées, le conseil d'administration est considéré comme faisant partie des principaux dirigeants.

Notes annexes

Aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates

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

Le gouvernement du Canada et les entités gouvernementales liées sont considérés comme des parties liées aux fins comptables uniquement en raison de leur capacité de nommer des membres et de la nature importante du bail avec le Canada (voir la note 12). Selon les NCECF, cela répond à la définition d'influence notable, mais non à celle de contrôle.

Certains membres du conseil d'administration occupent des postes dans d'autres sociétés où ils peuvent exercer un contrôle ou une influence notable sur les sociétés qui font affaire avec l'Administration. La nature des transactions consiste principalement en la location de terrains ou de bâtiments appartenant à l'Administration et la prestation de services-conseils à l'Administration.

Les transactions suivantes avec les parties liées à l'Administration sont évaluées au coût et ont été comptabilisées à l'état du résultat net et du déficit net :

Exercices clos les 31 décembre	2025	2024
Produits autres qu'aéronautiques		
Locations et autres	0,3 \$	0,3 \$
Charges		
Biens et services	0,5 \$	0,1 \$

Rémunération du conseil d'administration

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, la rémunération totale du conseil de 1,0 M\$ (1,0 M\$ en 2024) a été comptabilisée à titre de charges au poste « Salaires et avantages du personnel » de l'état du résultat net et du déficit net. Les dépenses engagées par les administrateurs en 2025 ont été comptabilisées à titre de charges au poste « Biens et services » de l'état du résultat net et du déficit net.

Rémunération des principaux dirigeants

La rémunération totale versée aux hauts dirigeants en 2025 s'est élevée à 4,5 M\$ (3,9 M\$ en 2024) et a été comptabilisée à titre de charge au poste « Salaires et avantages du personnel » de l'état du résultat net et du déficit net. Les dépenses engagées par les hauts dirigeants en 2025 se sont élevées à 0,3 M\$ (0,2 M\$ en 2024) et ont été comptabilisées à titre de charges au poste « Biens et services » de l'état du résultat net et du déficit net.

16 CHARGES D'INTÉRÊTS ET COÛTS DE FINANCEMENT

	2025	2024
Intérêts sur la dette à long terme	105,9 \$	109,3 \$
Amortissement de l'aide gouvernementale	(1,0)	—
Dotation à l'amortissement des coûts de financement différés	0,8	0,7
Frais liés à la facilité de crédit	0,5	0,8
Ajustement de la juste valeur des charges à payer à long terme	0,5	1,2
Autres charges d'intérêts	1,7	0,7
Charges d'intérêts et coûts de financement	108,4 \$	112,7 \$

Notes annexes

Aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates

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

17 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.

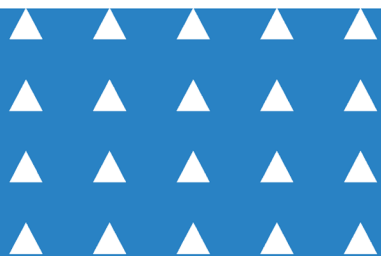
Le 31 janvier 2025, l'Administration a conclu des ententes de développement et de location avec Lufthansa Technik (« LTCA ») visant la construction d'une installation de maintenance de moteurs et d'une cellule d'essais sur un terrain de neuf acres de YYC et la location de cette installation à LTCA. Ce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

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, l'Administration avait rempli ses obligations au 31 décembre 2025 (5,4 M\$ au 31 décembre 2024). L'Administration continue d'avoir l'engagement de contribuer aux coûts additionnels des terrains et aux coûts de la deuxième phase de la construction, qui n'avaient pas été quantifiés au 31 décembre 2025.

Au 31 décembre 2025, l'Administration avait des engagements d'environ 54,9 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.

18 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 exercices clos les 31 décembre 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.



Obligation d'information au titre du bail foncier

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025

OBLIGATIONS D'INFORMATION AU TITRE DU BAIL FONCIER

Les alinéas 9.01.07 a) à g) du bail foncier exigent que l'Administration aéroportuaire de Calgary (l'« Administration ») publie un rapport annuel contenant les informations suivantes :

ÉTATS FINANCIERS AUDITÉS

Le rapport de l'auditeur, les états financiers annuels audités et le résumé d'analyse (rapport de gestion) se trouvent dans le rapport financier 2025.

RÉSUMÉ DES PERFORMANCES 2025

<i>(en millions)</i>	Prévisions	Données réelles
	2025	2025
Total des produits des activités ordinaires	531,9	541,0
Charges d'exploitation	306,6	295,9
Loyer versé à Transports Canada	55,2	56,0
Dépenses d'investissement	264,8	233,4

La variation du total des produits des activités ordinaires est attribuable aux solides produits tirés des FAA et produits autres qu'aéronautiques tributaires du trafic passagers, ce dernier ayant été supérieur aux prévisions. Les produits aéronautiques sont quant à eux conformes aux prévisions. L'augmentation du total des produits des activités ordinaires a également contribué à l'écart entre la charge prévue et la charge réelle au titre du loyer versé à Transports Canada.

La variation des charges d'exploitation résulte des charges salariales inférieures aux prévisions pour l'exercice ainsi que des tarifs et d'une consommation favorables au chapitre des services publics par rapport aux prévisions. Ces résultats positifs 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.

Les dépenses d'investissement pour la période ont été inférieures aux prévisions, essentiellement du fait des économies de coûts réalisées pour le projet de réfection de la piste ouest et du report de plusieurs autres projets d'investissement à 2026. Ces facteurs ont été contrebalancés en partie par les dépenses plus importantes que prévu pour les projets internes de remise en état à la suite de la tempête de grêle du 5 août 2024.

RÉSUMÉ DU PLAN D'AFFAIRES QUINQUENNAL

<i>(en millions)</i>	2026	2027	2028	2029	2030
Total des produits des activités ordinaires	575,1	620,4	668,5	805,5	848,1
Charges d'exploitation	322,8	339,9	355,9	385,0	398,9
Loyer versé à Transports Canada	61,1	66,9	72,7	89,1	94,2
Dépenses d'investissement	398,3	437,1	269,5	225,5	143,7

Le plan d'affaires quinquennal (2026 à 2030) est basé sur le mandat de l'Administration, qui consiste à relier les collectivités locales et mondiales tout en créant des expériences exceptionnelles en tant qu'aéroport de choix. La stratégie de l'Administration repose sur les principaux éléments suivants :

- Assurer la fiabilité, l'efficacité et la qualité de l'exploitation;
- Créer une expérience de classe mondiale pour les clients;
- Optimiser les actifs de l'Administration afin d'élargir et d'accroître l'incidence économique.

Au cours de l'automne 2025, l'Administration a annoncé aux compagnies aériennes qui sont des parties prenantes une augmentation des tarifs aéronautiques sur une base mixte d'une moyenne de 3,50 % à compter du 1^{er} janvier 2026. Le taux des FAA a été relevé à 40,00 \$ par passager embarqué au départ, comparativement à 35,00 \$ en 2025, afin de financer le maintien des infrastructures de l'Administration, l'expansion de ses capacités et l'amélioration de l'expérience des passagers.

L'Administration entreprend habituellement des projets d'investissement dans le but de réaliser l'un des objectifs suivants :

- Respecter les exigences réglementaires (p. ex., en matière de sécurité ou d'environnement);
- Restaurer ou remplacer des actifs existants;
- Modifier l'infrastructure existante afin d'accroître les produits des activités ordinaires ou de réduire les coûts;
- Ajouter de nouvelles capacités ou entreprises allant au-delà de l'infrastructure existante.

Le lecteur est prié de noter que certaines hypothèses utilisées pour établir les prévisions pourraient ne pas se matérialiser en raison d'événements et de circonstances imprévus. Par conséquent, les résultats réels obtenus au cours de la période peuvent varier et les écarts peuvent être importants. Se reporter au rapport de gestion figurant dans le rapport financier 2025 pour une analyse plus détaillée des risques et incertitudes et une mise en garde concernant les énoncés prospectifs.

RÉMUNÉRATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION (ADMINISTRATEURS) ET DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS

Conformément aux pratiques de gouvernance de l'Administration, et comme l'exige la loi de l'Alberta intitulée *Regional Airports Authorities Act*, l'Administration présente la rémunération et les dépenses des administrateurs et des dirigeants.

(tous les chiffres du tableau sont exprimés en dollars entiers)

Présidente du conseil d'administration	155 000 \$ par année
Président de comité	10 000 \$ par année
Administrateur (à l'exclusion de la présidente du conseil d'administration)	37 500 \$ par année
Jetons de présence aux réunions du conseil et de ses comités (en personne)	1 250 \$ par année
Jetons de présence aux réunions du conseil et de ses comités (virtuellement)	1 000 \$ par année

Total de la rémunération et des charges versées au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2025 pour chaque administrateur :

<i>(tous les chiffres du tableau sont exprimés en dollars entiers)</i>	Rémunération	Charges	Total
Andrea Robertson (présidente du conseil d'administration)	155 000	3 681	158 681
Lisa Oldridge (présidente du comité de planification stratégique)	75 875		75 875
Craig Richmond (comité de la sécurité et de la résilience opérationnelle)	65 500	5 155	70 655
Phillip Scheibel (président du comité des activités commerciales et immobilières)	67 000		67 000
Jina Abells Morissette (présidente du comité de la gouvernance et de la rémunération)	70 875		70 875
Tracey Zehl (présidente du comité d'audit et des finances)	67 500	92	67 592
Randolph M. Charron	52 750		52 750
Dino Deluca	62 750		62 750
Nancy Foster	62 750		62 750
Andrea Goertz	60 125	3 349	63 474
Rodney Gray	57 500		57 500
Catherine Luelo	57 250		57 250
Manjit Minhas	56 750		56 750
Lara Murphy	57 750		57 750
	969 375	12 277	981 652

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, la rémunération totale du conseil s'élevait à 1,0 M\$. Des jetons de présence ont été versés à certains administrateurs pour leur présence aux réunions des comités spéciaux ad hoc du conseil d'administration.

RÉMUNÉRATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS

L'échelle salariale de base des hauts dirigeants en 2025 allait de 0,3 M\$ à 0,6 M\$. La rémunération totale versée aux hauts dirigeants en 2025 s'est élevée à 4,5 M\$. Les hauts dirigeants peuvent également recevoir des incitatifs de performance à court et à long terme.

CODE DE DÉONTOLOGIE

L'Administration dispose d'un Code de déontologie et d'une politique en matière de conflits d'intérêts (le « Code »), qui ont été approuvés par son conseil. Le Code représente une approche globale pour traiter, entre autres, les conflits d'intérêts et promouvoir un comportement juste, honnête et éthique de la part de tous les administrateurs, dirigeants, employés et entrepreneurs de l'Administration.

Le conseil surveille la conformité au Code, et l'Administration exige que chaque administrateur signe une déclaration annuelle indiquant qu'il a lu le Code et s'y conforme, ou les motifs de non-conformité le cas échéant. En outre, le conseil a mis en œuvre une politique de dénonciation qui permet le signalement anonyme de tout comportement perçu comme contraire à l'éthique d'un administrateur, d'un haut dirigeant ou d'un employé.

Tous les administrateurs ont confirmé qu'ils se conformaient au Code pour l'exercice clos le 31 décembre 2025.

CONTRATS À FOURNISSEUR UNIQUE CONCLUS EN 2025

Conformément aux modalités du bail foncier, l'Administration fait rapport sur les contrats de plus de 147 000 \$ [rajustés périodiquement en fonction de l'indice des prix à la consommation (IPC) à partir d'un seuil initial de 75 000 \$] qui ont été conclus sans recours au processus d'appel d'offres public. Cette information est présentée dans le rapport annuel 2025 de l'Administration.

ALINÉAS 9.01.07 A) À G) DU BAIL FONCIER

Le locataire doit, avant la tenue de chaque assemblée publique prévue au paragraphe 9.01.05, publier un rapport annuel pour l'année de bail (appelée l'« année de bail visée » au paragraphe 9.01.07) qui précède immédiatement l'année de bail durant laquelle est tenue l'assemblée publique. Ce rapport doit au moins :

- a. inclure les états financiers annuels audités du locataire pour l'année de bail visée, le rapport de l'auditeur du locataire sur lesdits états financiers et un résumé des activités du locataire pour l'année de bail visée;
- b. comprendre un rapport sur le rendement du locataire quant au plan d'affaires et aux objectifs de ce dernier établis pour l'année de bail visée et les cinq années de bail précédentes, le cas échéant;
- c. inclure les explications du locataire au sujet des écarts et des mesures correctives prises concernant le rendement du locataire décrit à l'alinéa 9.01.07 b);
- d. présenter un résumé du plan d'affaires du locataire pour l'année de bail en cours ainsi que le plan d'affaires du locataire contenant des prévisions pour les cinq prochaines années de bail, ce qui comprend des objectifs spécifiques (mesurables dans la mesure du possible) pour chaque résumé et prévision, et se rapportant aux objectifs approuvés du locataire;
- e. comprendre un rapport sur la rémunération versée à chaque membre du conseil d'administration et le salaire de chacun des hauts dirigeants du locataire;
- f. contenir un rapport sur la conformité ou la non-conformité au code de déontologie du locataire;
- g. déclarer tous les contrats conclus durant l'année de bail visée, qui ont une valeur supérieure au montant obtenu en multipliant soixante-quinze mille dollars (75 000 \$) par le facteur de rajustement de l'indice des prix à la consommation (IPC) de l'année de bail visée, et qui n'ont pas été attribués à la suite d'un processus d'appel d'offres public. Le rapport en question doit indiquer les parties au contrat; le montant, la nature et les circonstances du contrat; ainsi que la raison de l'attribution du contrat sans recours au processus d'appel d'offres public.