

2024Á

ÉhUhg'

:]bUbWYf g



Rapport de gestion

Exercice clos le 31 décembre 2024

RAPPORT DE GESTION

DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2024

Daté du 7 mars 2025

INFORMATION PROSPECTIVE

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

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

RAPPORT DE GESTION

PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

L'Administration aéroportuaire de Calgary a été constituée en société sans capital-actions le 26 juillet 1990 en vertu de la loi de l'Alberta intitulée *Regional Airports Authorities Act* (la « Loi »). L'Administration a pour mandat, tel qu'il est défini dans la Loi, d'assurer la gestion et le fonctionnement sécuritaire et efficace des aéroports dont la responsabilité lui incombe, ainsi que de favoriser le développement économique et communautaire, notamment par la promotion et le soutien de l'amélioration des services aériens et de transport et de l'expansion de l'industrie aéronautique, dans l'intérêt général de la population de sa région. En tant qu'entité sans capital-actions et sans but lucratif, le bénéfice net généré par l'Administration est réinvesti dans les aéroports qu'elle contrôle afin qu'elle puisse remplir ce mandat.

L'Administration exploite l'aéroport international de Calgary (YYC) depuis juillet 1992 en vertu de la convention de cession qui prévoyait le transfert du contrôle opérationnel de l'aéroport international de Calgary (YYC) du gouvernement du Canada à l'Administration en vertu d'un bail de longue durée (le « bail avec le Canada »). Le bail avec le Canada est d'une durée initiale de 60 ans et est assorti d'une option de renouvellement de 20 ans, qui a été exercée en 2011. En octobre 1997, l'Administration a conclu avec le gouvernement du Canada un bail en vue de l'exploitation de l'aéroport de Springbank (le « contrat de location de Springbank »), de la même durée que le bail avec le Canada.

FAITS SAILLANTS

En 2024, le nombre de passagers embarqués et débarqués à l'aéroport international de Calgary (YYC) s'est élevé à 18,9 millions de passagers, un record.

L'Administration a été touchée par plusieurs événements imprévus en 2024 :

- L'événement le plus important a été la violente tempête de grêle qui a frappé l'aéroport international de Calgary le soir du 5 août 2024. Cette tempête d'une ampleur sans précédent a provoqué d'importants dommages à certaines parties des bâtiments, notamment le hall B de l'aérogare des vols intérieurs. Par conséquent, le hall B a été fermé, et devrait le demeurer jusqu'en juillet 2026. La tempête n'a causé aucune blessure. À la suite de la tempête, tous les vols ont été transférés vers d'autres zones de l'aérogare. Les travaux initiaux de remise en état sont terminés, et un plan de réparation et de restauration exhaustif est en cours d'élaboration. Le montant total estimatif des coûts de réparation et de restauration n'est pas connu pour le moment. L'Administration détient une couverture d'assurance complète, dont une assurance sur les biens offrant une protection contre les dommages physiques et l'interruption des activités causés par la tempête de grêle. Une demande de règlement a été initiée tout de suite après la tempête. Au 31 décembre 2024, l'Administration a comptabilisé une perte sur cession d'immobilisations corporelles de 10,9 M\$ liée aux actifs endommagés pendant la tempête de grêle. Des incertitudes demeurent quant au montant et au calendrier des indemnités d'assurance que l'Administration pourrait recevoir, et au 31 décembre 2024, l'Administration a comptabilisé un montant à recevoir au titre des indemnités d'assurance potentielles, qui pourraient atteindre 10,9 M\$, soit le montant de la perte comptabilisée pour la période. L'Administration continue de collaborer étroitement avec ses assureurs pendant les travaux de restauration.
- Le 22 février 2024, Lynx Air a demandé et obtenu auprès de la Cour du Banc du Roi de l'Alberta une ordonnance de protection contre ses créanciers en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la « LACC ») et a cessé ses activités le 26 février 2024 à 00 h 01 (heure des Rocheuses). La cessation des activités de Lynx Air n'a pas eu d'incidence significative sur les résultats financiers de l'Administration, car des mesures ont été prises pour atténuer les risques et la demande de passagers qui n'a pas pu être comblée a été absorbée en grande partie par d'autres transporteurs.
- Les activités ont été touchées par une interruption de travail à WestJet, qui a commencé par des annulations de vols à la fin de juin 2024 et qui s'est poursuivie au cours de la première semaine de juillet 2024. De même, Air Canada a enregistré une baisse du nombre de ses passagers du début jusqu'au milieu de septembre 2024 en raison d'une grève éventuelle des pilotes.

RAPPORT DE GESTION

Pour le quatrième trimestre de 2024 :

- Le nombre de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 2,8 % par rapport au quatrième trimestre de 2023, pour s'établir à 4,5 millions.
- Les embarquements locaux ont atteint 1,5 million, soit une augmentation de 1,8 % par rapport au quatrième trimestre de 2023, entraînant une hausse de 2,3 % des produits tirés des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA), qui ont été portés à 53,4 M\$ pour la période.
- Le nombre de sièges passagers atterris a augmenté de 3,1 % par rapport au quatrième trimestre de 2023.
- Le total des produits des activités ordinaires s'est établi à 124,9 M\$, soit une augmentation de 3,5 % par rapport à la période correspondante de 2023.
- L'Administration a généré un BAIIA de 48,3 M\$ (marge de 38,7 %), ce qui représente une augmentation de 0,6 M\$, ou 1,3 %, par rapport au BAIIA de 47,7 M\$ (marge de 39,5 %) au quatrième trimestre de 2023.

Les résultats financiers et les résultats d'exploitation ont affiché une croissance constante pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2024 par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent en raison de l'accroissement du trafic passagers, malgré la diminution du trafic aérien.

Pour l'exercice 2024 complet :

- Le nombre de passagers embarqués et débarqués s'est établi à 18,9 millions, un nouveau record, en hausse de 2,2 % par rapport au record précédent de 2023.
- Les embarquements locaux ont atteint 6,2 millions, soit une augmentation de 2,8 % par rapport à 2023, entraînant une hausse de 2,4 % des produits tirés des FAA, qui ont été portés à 216,3 M\$ pour la période.
- YYC a enregistré une diminution de 3,0 % des atterrissages par rapport à 2023, qui s'explique principalement par une diminution de 7,7 % des atterrissages d'avions d'affaires et une diminution de 2,5 % des atterrissages d'avions de passagers; cependant, les sièges passagers atterris ont augmenté de 0,5 % par rapport à 2023.
- Le total des produits des activités ordinaires s'est établi à 518,9 M\$ en 2024, en hausse de 4,3 %, principalement en raison de l'augmentation des produits autres qu'aéronautiques et des produits tirés des FAA.
- L'Administration a généré un BAIIA de 230,7 M\$ (marge de 44,5 %) en 2024, ce qui représente une augmentation de 2,8 M\$, ou 1,2 %, par rapport au BAIIA de 227,9 M\$ (marge de 45,8 %) en 2023.

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

Cette nouvelle installation ultramoderne est la première étape pour faire de l'aéroport international de Calgary (YYC) un pôle aéronautique (le « pôle aéronautique ») de premier plan qui soutiendra à la fois les vols de fret et les vols de passagers entrants et sortants de la région, faisant de YYC un point central dans le réseau des services aériens en Amérique du Nord.

Le 6 mars 2025, l'Administration a conclu une entente d'achat d'obligations avec la Banque de l'infrastructure du Canada (« BIC ») afin de soutenir la conception et la construction du pôle aéronautique, aux termes de l'acte de fiducie-cadre existant. Cette transaction a été officialisée par la signature du cinquième acte de fiducie supplémentaire, autorisant une émission totale de 171,9 M\$, qui régit l'émission d'obligations de série G et établit les modalités, les conditions, les structures par tranche et les mécanismes de paiement pour cette série.

Le 5 mars 2025, le conseil d'administration a approuvé l'émission de la première tranche d'obligations de série G. L'acte de fiducie prévoit quatre tranches distinctes d'obligations, la première ayant été émise le 6 mars 2025 pour un capital de 67,2 M\$.

RAPPORT DE GESTION

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES ET DONNÉES CLÉS SUR L'EXPLOITATION

DONNÉES FINANCIÈRES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Total des produits des activités ordinaires	124,9	120,7	4,2	518,9	497,3	21,6
Charges d'exploitation directes	61,6	58,6	3,0	226,7	210,5	16,2
Bail avec le Canada	12,9	12,4	0,5	53,0	50,6	2,4
Frais de gestion applicables aux frais d'améliorations aéroportuaires	2,1	2,0	0,1	8,5	8,3	0,2
BAIIA	48,3	47,7	0,6	230,7	227,9	2,8
Perte nette	(14,5)	(11,0)	(3,5)	(30,5)	(21,8)	(8,7)
<i>Se reporter à la rubrique « Performance financière » pour de plus amples détails.</i>						
<i>Se reporter à la rubrique « Résultats d'exploitation nets » pour de plus amples détails.</i>						
Flux de trésorerie disponibles (en millions de dollars)	20,1	18,3	1,8	118,0	113,2	4,8
<i>Se reporter à la rubrique « Trésorerie et sources de financement » pour de plus amples détails.</i>						

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

DONNÉES SUR L'EXPLOITATION	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2024	2023	Variation (%)	2024	2023	Variation (%)
Passagers embarqués et débarqués (en milliers)	4 509,5	4 388,1	2,8	18 896,1	18 493,5	2,2
Embarquements locaux (en milliers)	1 525,3	1 498,0	1,8	6 179,4	6 009,0	2,8
Embarquements de correspondance	32,7 %	31,9 %	0,8 pts	34,4 %	34,6 %	-0,2 pts
Atterrissages d'avions (en milliers)	22,6	22,7	(0,4)	94,4	97,3	(3,0)
PMD total (en millions de kilogrammes)	1 603,7	1 512,1	6,1	6 610,8	6 339,9	6,1
Sièges passagers atterris (en milliers)	2 595,8	2 518,5	3,1	10 731,8	10 682,1	0,5
Coefficient d'occupation	87,3 %	87,3 %	— pt	87,7 %	86,1 %	1,6 pt

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

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

Trafic passagers

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

Le tableau ci-après résume le trafic passagers par secteur pour les quatrièmes trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2024 et 2023 :

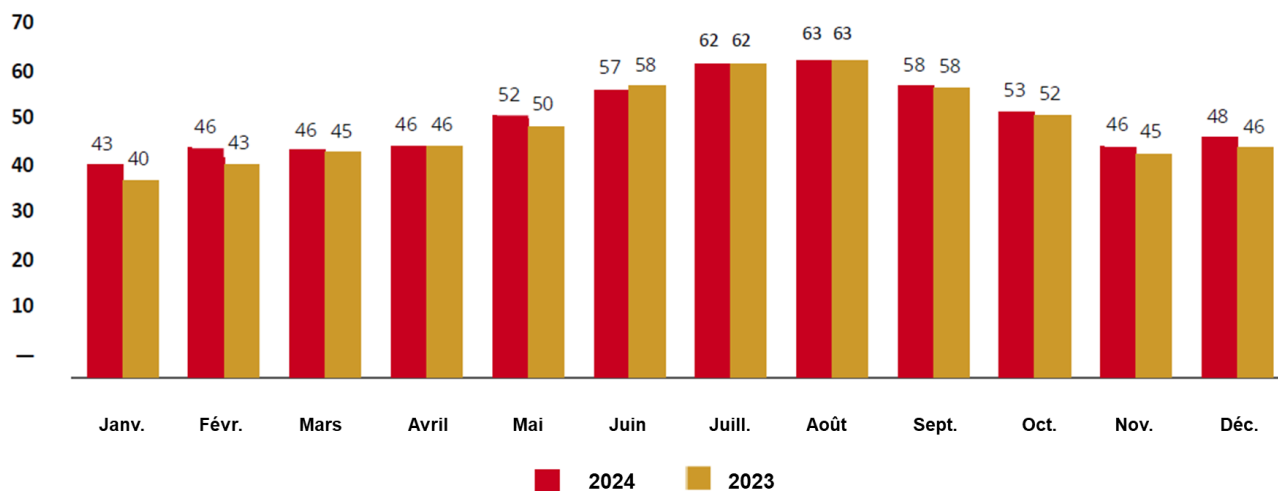
TRAFFIC PASSAGERS (en milliers)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2024	2023	Variation (%)	2024	2023	Variation (%)
Intérieur	3 050,3	2 977,5	2,4	12 604,2	12 699,7	(0,8)
Transfrontalier	877,1	878,7	(0,2)	3 863,7	3 586,3	7,7
International	582,1	531,9	9,4	2 428,2	2 207,5	10,0
Total de passagers embarqués et débarqués	4 509,5	4 388,1	2,8	18 896,1	18 493,5	2,2
Embarquements locaux	1 525,3	1 498,0	1,8	6 179,4	6 009,0	2,8
Embarquements de correspondance	740,9	700,2	5,8	3 233,8	3 183,6	1,6
Total de passagers embarqués	2 266,2	2 198,2	3,1	9 413,2	9 192,6	2,4
Embarquements locaux	67,3 %	68,1 %	-0,8 pt	65,6 %	65,4 %	0,2 pts
Embarquements de correspondance	32,7 %	31,9 %	0,8 pt	34,4 %	34,6 %	-0,2 pts
Total de passagers embarqués	100,0 %	100,0 %		100,0 %	100,0 %	

RAPPORT DE GESTION

Le trafic de passagers embarqués et débarqués total à YYC s'est établi à 4,5 millions de passagers au quatrième trimestre de 2024, en hausse de 2,8 % par rapport à la période correspondante de 2023. Le secteur international a connu la plus forte croissance (9,4 %) au cours du quatrième trimestre de 2024, suivi du secteur intérieur (2,4 %). La croissance du secteur international est principalement attribuable à l'augmentation du trafic aérien de WestJet, avec l'ajout de nouvelles liaisons internationales avec Séoul (Corée du Sud), Keflavík (Islande) et Tulum (Mexique) en 2024. WestJet a enregistré une augmentation du nombre de sièges disponibles pour les destinations existantes dans tous les secteurs. Flair et Porter Airlines ont aussi contribué à la croissance du nombre de passagers dans le secteur intérieur. La cessation des activités de Lynx Air en février 2024 a contribué à la diminution du trafic passagers dans les secteurs intérieur et transfrontalier par rapport à la période correspondante de 2023.

Le trafic de passagers embarqués et débarqués total à YYC pour l'exercice 2024 s'est chiffré à 18,9 millions, ce qui représente une augmentation de 0,4 million de passagers, ou 2,2 %, par rapport aux 18,5 millions de passagers pour l'exercice 2023. Le secteur international a connu la plus forte croissance (10,0 %) en raison de l'augmentation du nombre de sièges disponibles sur les liaisons existantes de WestJet et de Discover et de la reprise des services internationaux de Flair, partiellement contrebalancées par la réduction du nombre de sièges disponibles d'Air Canada en glissement annuel. Le secteur transfrontalier a connu une croissance de 7,7 %, soutenu par WestJet et Flair, du fait de l'augmentation de la capacité sur les liaisons existantes, facteur contrebalancé en partie par Air Canada et la cessation des activités de Lynx Air. Le secteur intérieur a reculé de 0,8 %, principalement du fait de la réduction de la capacité de Flair et d'Air Canada dans ce secteur, ainsi que de la cessation des activités de Lynx Air à la fin de février 2024. Tous les secteurs ont connu une forte demande, le coefficient d'occupation ayant augmenté de 1,6 pt, passant de 86,1 % pour l'exercice 2023 à 87,7 % en 2024.

Volumes quotidiens moyens de passagers par mois (en milliers)



Le volume quotidien de passagers à YYC est passé de 50 700 en moyenne en 2023 à 51 700 en 2024, soit une augmentation de 2,0 %.

L'Administration surveille deux principaux types de passagers : les passagers d'embarquements locaux et les passagers d'embarquements de correspondance. Les passagers d'embarquements locaux sont des passagers qui commencent un déplacement à YYC, tandis que les passagers d'embarquements de correspondance prennent un autre vol jusqu'à leur destination finale après leur arrivée à YYC, ce qui est caractéristique d'un aéroport pivot.

Au cours du quatrième trimestre de 2024, le nombre de passagers d'embarquements locaux a atteint 1,5 million, tandis que le nombre de passagers d'embarquements de correspondance s'est établi à 0,7 million, ce qui représente respectivement des augmentations de 1,8 % et de 5,8 % par rapport à la période correspondante de 2023. La répartition en pourcentage entre les embarquements locaux et les embarquements de correspondance était respectivement de 67,3 % et de 32,7 %, contre 68,1 % et 31,9 % pour la période correspondante de 2023.

RAPPORT DE GESTION

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, le nombre de passagers d'embarquements locaux a atteint 6,2 millions, tandis que le nombre de passagers d'embarquements de correspondance s'est établi à 3,2 millions, ce qui représente respectivement des augmentations de 2,8 % et de 1,6 % par rapport à 2023. La répartition en pourcentage entre les embarquements locaux et les embarquements de correspondance était respectivement de 65,6 % et de 34,4 %, contre 65,4 % et 34,6 % en 2023.

Trafic aérien

Tous les avions ont un poids maximal au décollage (« PMD »), précisé par les fabricants des appareils, et un nombre total de sièges variant d'une compagnie aérienne à l'autre. Le PMD et le nombre de sièges entrent dans le calcul de la majorité des frais des transporteurs aériens affichés pour chaque atterrissage d'avion et des produits des activités ordinaires provenant des droits d'atterrissage. Le coefficient d'occupation, à savoir le ratio du nombre de passagers sur le nombre de sièges, est une mesure de l'utilisation de la capacité des avions et il correspond au pourcentage de sièges occupés par des passagers.

Le tableau suivant résume les atterrissages d'avions, le PMD, le nombre de sièges, le nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers et le coefficient d'occupation pour les quatrième trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2024 et 2023 :

TRAFIC AÉRIEN	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2024	2023	Variation (%)	2024	2023	Variation (%)
<i>(en milliers)</i>						
Atterrissages d'avions	22,6	22,7	(0,4)	94,4	97,3	(3,0)
Atterrissages d'avions de passagers	17,4	17,5	(0,6)	73,1	75,0	(2,5)
Sièges passagers atterris	2 595,8	2 518,5	3,1	10 731,8	10 682,1	0,5
<i>(en millions)</i>						
PMD total (en kg)	1 603,7	1 512,1	6,1	6 610,8	6 339,9	4,3
PMD passager (en kg)	1 358,0	1 281,1	6,0	5 619,8	5 432,4	3,4
Nombre de sièges par mouvement d'avions de passagers	148,8	143,9	3,4	146,8	142,4	3,1
Coefficient d'occupation	87,3 %	87,3 %	— pt	87,7 %	86,1 %	1,6 pt

Le nombre d'atterrissages d'avions de passagers pour le quatrième trimestre de 2024 est demeuré inchangé par rapport à la période correspondante de 2023. Le nombre d'atterrissages d'avions de passagers pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 a diminué de 2,5 % par rapport à la période correspondante de 2023. Cette diminution en glissement annuel est principalement attribuable à la cessation des activités de Lynx Air à la fin de février 2024 ainsi qu'à la réduction du nombre de sièges disponibles d'Air Canada et de Flair d'une année sur l'autre. En outre, des interruptions de travail à WestJet ainsi que la tempête de grêle du mois d'août ont entraîné l'annulation de vols au cours du troisième trimestre de 2024. Ces facteurs ont été contrebalancés en partie par la capacité accrue de Porter Airlines et de Discover. Le nombre total d'atterrissages d'avions, qui comprend les mouvements d'avions de passagers et d'avions autres que des avions de passagers, a respectivement diminué de 0,4 % et de 3,0 % pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2024, par rapport aux périodes correspondantes de 2023. La diminution des atterrissages d'avions autres que des avions de passagers s'explique en grande partie par le nombre moins important de vols d'affaires pendant la période, facteur contrebalancé en partie par l'augmentation du nombre d'atterrissages de fret en glissement annuel. À la fin de décembre 2024, 13 transporteurs aériens de passagers exerçaient leurs activités à YYC, comparativement à 15 en 2023. La diminution du nombre de transporteurs aériens de passagers s'explique par l'achat de Sunwing par WestJet, la cessation des activités de Lynx Air et l'arrêt des services d'Air Transat à YYC, facteurs contrebalancés par la reprise des activités de Condor au printemps.

Au cours du quatrième trimestre et de l'exercice 2024, le PMD total s'est respectivement établi à 1 603,7 millions et à 6 610,8 millions de kilogrammes, en hausse de 6,1 % et de 4,3 % par rapport aux périodes correspondantes de 2023. Cette variation s'explique principalement par l'augmentation de 6,0 % et de 3,4 % du PMD passagers attribuable à la hausse du nombre d'avions de grande taille, mais aussi par une augmentation de 5,7 % et de 15,2 % du PMD de fret, attribuable à l'accroissement du nombre d'atterrissages de fret en glissement annuel.

Le nombre de sièges passagers atterris a augmenté de 77 300, ou 3,1 %, au quatrième trimestre de 2024 pour s'établir à 2,6 millions de sièges, comparativement à 2,5 millions de sièges pour la période correspondante de 2023. Le nombre moyen de sièges par mouvement d'avions de passagers s'élevait à 148,8 au quatrième trimestre de 2024, ce qui représente une augmentation de 4,9 sièges, ou 3,4 %, comparativement à 143,9 sièges par mouvement d'avions de passagers pour la période correspondante de 2023, en raison de l'utilisation de plus gros appareils. Le coefficient d'occupation de 87,3 % au quatrième trimestre de 2024 est demeuré stable par rapport à la période correspondante de 2023.

RAPPORT DE GESTION

Le nombre de sièges passagers atterris s'est établi à 10,7 millions pour l'exercice 2024, comparativement à la période correspondante de 2023, soit une hausse de 49 700, ou 0,5 %. Le nombre moyen de sièges par mouvement d'avions de passagers s'élevait à 146,8, comparativement à 142,4 sièges en 2023, ce qui représente une augmentation de 4,2 sièges, ou 3,1 %. Le coefficient d'occupation, qui est passé de 86,1 % à 87,7 % pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, affiche une hausse de 1,6 point de pourcentage.

Au quatrième trimestre de 2024, le nombre d'atterrissages de fret a augmenté de 58, ou 4,5 %, pour atteindre 1 333, contre 1 275 pour la période correspondante de 2023. De même, le nombre d'atterrissages de fret a augmenté de 271, ou 5,5 %, atteignant 5 217 pour l'ensemble de l'exercice 2024, comparativement à 4 946 en 2023.

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 2024 et 2023 :

RÉSULTATS D'EXPLOITATION NETS <i>(en millions de dollars)</i>	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Perte nette	(14,5)	(11,0)	(3,5)	(30,5)	(21,8)	(8,7)
(Perte) profit au titre des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(1,3)	8,0	(9,3)	(7,2)	4,8	(12,0)
Indemnités d'assurance	10,9	—	10,9	10,9	—	10,9
Perte d'exploitation	(24,1)	(19,0)	(5,1)	(34,2)	(26,6)	(7,6)
Plus Charges d'intérêts et coûts de financement	28,2	29,4	(1,2)	112,7	114,7	(2,0)
Dotations aux amortissements	34,8	37,3	(2,5)	141,3	139,8	1,5
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	9,4	—	9,4	10,9	—	10,9
BAIIA	48,3	47,7	0,6	230,7	227,9	2,8
Marge du BAIIA	38,7 %	39,5 %	-0,8 pt	44,5 %	45,8 %	-1,3 pt

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2024, l'Administration a enregistré une perte d'exploitation de 24,1 M\$, contre 19,0 M\$ pour la période correspondante de 2023, principalement du fait d'une perte sur cession d'immobilisations corporelles. Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2024, l'Administration a enregistré une perte d'exploitation de 34,2 M\$, contre 26,6 M\$ pour la période correspondante de 2023, car la hausse des produits enregistrée a été contrebalancée par une perte sur cession d'immobilisations corporelles.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2024, le BAIIA était respectivement de 48,3 M\$ et de 230,7 M\$, ce qui représente des hausses de 0,6 M\$ et de 2,8 M\$ par rapport aux périodes correspondantes de 2023. Toujours pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2024, la marge du BAIIA était respectivement de 38,7 % et de 44,5 %, soit une baisse de 0,8 et de 1,3 point de pourcentage par rapport aux périodes correspondantes de 2023. Les augmentations de 0,6 M\$ et de 2,8 M\$ du BAIIA pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2024 sont principalement attribuables à l'accroissement des produits tirés des FAA et des produits autres qu'aéronautiques enregistré au cours de la période, qui découle de la hausse du trafic passagers.

Produits des activités ordinaires

Les produits des activités ordinaires proviennent des produits aéronautiques, des produits tirés des FAA et des produits autres qu'aéronautiques.

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

Les FAA sont calculés par passager embarqué au départ.

RAPPORT DE GESTION

Les produits autres qu'aéronautiques proviennent d'activités commerciales autres qu'aéronautiques, telles que les concessions, le stationnement, les locations, les produits d'intérêts et d'autres sources de produits. Une part importante des produits autres qu'aéronautiques est directement liée au trafic passagers.

Le tableau qui suit présente le sommaire des produits des activités ordinaires consolidés de l'Administration pour les quatrièmes trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2024 et 2023 :

PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES <i>(en millions de dollars)</i>	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Frais d'améliorations aéroportuaires	53,4	52,2	1,2	216,3	211,3	5,0
Produits aéronautiques	24,0	23,5	0,5	101,2	100,0	1,2
Concessions	22,0	20,4	1,6	100,6	91,1	9,5
Parc de stationnement	13,0	12,4	0,6	50,0	49,0	1,0
Locations et autres	10,0	9,7	0,3	39,5	36,3	3,2
Produit d'intérêts	2,5	2,5	—	11,3	9,6	1,7
Produits autres qu'aéronautiques	47,5	45,0	2,5	201,4	186,0	15,4
Total des produits des activités ordinaires	124,9	120,7	4,2	518,9	497,3	21,6

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2024, les produits tirés des FAA se sont établis respectivement à 53,4 M\$ et à 216,3 M\$, en hausse de 1,2 M\$ et de 5,0 M\$, ou 2,3 % et 2,4 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2023. L'augmentation des produits tirés des FAA au cours de ces deux périodes s'explique principalement par la hausse du nombre de passagers d'embarquements locaux.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2024, les produits aéronautiques se sont établis respectivement à 24,0 M\$ et à 101,2 M\$, en hausse de 0,5 M\$ et de 1,2 M\$, ou 2,1 % et 1,2 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2023. Ces augmentations résultent essentiellement de la hausse en glissement annuel du nombre d'avions de grande taille, ce qui a entraîné une augmentation des droits d'atterrissage et des frais liés aux aérogares, ceux-ci variant en fonction des dimensions de l'appareil.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice 2024, le total des produits autres qu'aéronautiques s'est établi respectivement à 47,5 M\$ et à 201,4 M\$, en hausse de 2,5 M\$ et de 15,4 M\$, ou 5,6 % et 8,3 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2023. 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 d'aérogares, l'élargissement du portefeuille publicitaire et la promotion du système de réservation de stationnement en ligne de YYC. L'augmentation du trafic passagers a également contribué à cette hausse, étant donné que ce facteur a une incidence sur la plupart des produits autres qu'aéronautiques.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2024, les produits tirés des concessions se sont élevés respectivement à 22,0 M\$ et à 100,6 M\$, soit une augmentation de 1,6 M\$ et de 9,5 M\$, ou 7,8 % et 10,4 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2023. Les produits tirés des concessions comprennent les produits tirés des loyers générés par les concessionnaires et les hôtels dans les aérogares, les fournisseurs de services de transport terrestre et les fournisseurs de voitures de location, et de la publicité. Les principaux moteurs de la croissance des produits dans cette catégorie ont été la hausse négociée des taux des contrats de location conclus avec des partenaires clés de commerce de détail et l'accroissement du trafic passagers, qui a entraîné une augmentation des ventes. En 2024, YYC a accueilli trois commerces de détail supplémentaires, de même qu'un restaurant à service complet.

Pour le quatrième trimestre de 2024, les produits tirés du parc de stationnement se sont établis à 13,0 M\$, en hausse de 0,6 M\$, ou 4,8 %, par rapport à la période correspondante de 2023. Pour l'exercice 2024, les produits tirés du parc de stationnement se sont établis à 50,0 M\$, ce qui représente une augmentation de 1,0 M\$, ou 2,0 %, par rapport à la période correspondante de 2023. Cette hausse est surtout attribuable au stationnement public par suite de l'augmentation du trafic passagers, à la hausse des tarifs de stationnement annuels et à l'adoption croissante du système de réservation en ligne de YYC, qui a mené à une hausse des activités de réservation.

Les produits tirés des locations et autres proviennent de la sous-location d'aérogares 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 2024, les produits tirés

RAPPORT DE GESTION

des locations et autres se sont établis respectivement à 10,0 M\$ et à 39,5 M\$, en hausse de 0,3 M\$ et de 3,2 M\$, ou 3,1 % et 8,8 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2023. Cet accroissement pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2024 s'explique par l'arrivée de nouveaux locataires, les hausses de loyer en glissement annuel et d'autres modifications apportées aux baux de clients existants. En 2024, une station-service Shell a ouvert ses portes sur le site de l'aéroport et plusieurs nouveaux locataires se sont installés dans l'aérogare.

Charges

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

Le tableau qui suit résume les charges de l'Administration pour les quatrièmes trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2024 et 2023 :

CHARGES (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Biens et services	41,8	41,0	0,8	154,1	143,6	10,5
Salaires et avantages du personnel	14,5	12,7	1,8	51,3	47,2	4,1
Impôts fonciers	5,3	4,9	0,4	21,3	19,7	1,6
Charges d'exploitation directes	61,6	58,6	3,0	226,7	210,5	16,2
Bail avec le Canada	12,9	12,4	0,5	53,0	50,6	2,4
Frais de gestion applicables aux frais d'améliorations aéroportuaires	2,1	2,0	0,1	8,5	8,3	0,2
Total des charges d'exploitation	76,6	73,0	3,6	288,2	269,4	18,8
Dotation aux amortissements	34,8	37,3	(2,5)	141,3	139,8	1,5
Charges d'intérêts et coûts de financement	28,2	29,4	(1,2)	112,7	114,7	(2,0)
Perte (profit) au titre des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	1,3	(8,0)	9,3	7,2	(4,8)	12,0
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	9,4	—	9,4	10,9	—	10,9
Indemnités d'assurance	(10,9)	—	(10,9)	(10,9)	—	(10,9)
Total des charges	139,4	131,7	7,7	549,4	519,1	30,3

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2024, les charges liées aux biens et services ont augmenté respectivement de 0,8 M\$ et de 10,5 M\$, ou 2,0 % et 7,3 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2023. Les coûts des services aux termes de contrats d'exploitation ont augmenté du fait de mises à niveau et de l'inflation. Par ailleurs, les coûts de réparation et d'entretien se sont accrues de façon inattendue à l'exercice 2024, principalement en raison de réparations imprévues et de la tempête de grêle en août. La hausse de ces charges a été en partie compensée par des tarifs et une consommation favorables au chapitre des services publics par rapport à la période correspondante de 2023.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2024, les salaires et avantages du personnel ont augmenté respectivement de 1,8 M\$ et de 4,1 M\$, ou 14,2 % et 8,7 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2023 principalement en raison des charges salariales directes attribuables à la hausse des salaires et à l'augmentation des niveaux de dotation en personnel nécessaires pour répondre à la hausse du trafic passagers.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2024, les charges locatives au titre du bail avec le Canada de YYC ont augmenté respectivement de 0,5 M\$ et de 2,4 M\$, ou 4,0 % et 4,7 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2023 en raison de la hausse des produits des activités ordinaires de YYC. Les charges locatives au titre du bail avec le Canada en 2024 et en 2023 ont été comptabilisées en fonction du taux de location contractuel multiplié par les produits admissibles réels pour toute la période.

Les frais de gestion applicables aux frais d'améliorations aéroportuaires (les « frais de gestion applicables aux FAA ») sont en corrélation avec le total des produits tirés des FAA et sont calculés en pourcentage des FAA bruts perçus par les compagnies aériennes pour le compte de l'Administration et versés aux compagnies aériennes. Les frais de gestion applicables aux FAA se sont respectivement établis à 2,1 M\$ et à 8,5 M\$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2024, ce qui représente une hausse de 0,1 M\$ et de 0,2 M\$, ou 5,0 % et 2,4 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2023, laquelle est attribuable à la hausse des produits tirés des FAA.

RAPPORT DE GESTION

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2024, les charges d'intérêts et coûts de financement se sont chiffrés respectivement à 28,2 M\$ et à 112,7 M\$, en baisse de 1,2 M\$ et de 2,0 M\$, ou 4,1 % et 1,7 %, par rapport aux périodes correspondantes de 2023, en raison de la hausse des charges d'intérêts comptabilisées à l'actif découlant de l'étoffement du programme d'investissement en 2024.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2024, la réévaluation des avantages liés aux prestations de retraite a donné lieu à une perte respective de 1,3 M\$ et de 7,2 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.

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 2024, une perte sur cession d'immobilisations corporelles de 10,9 M\$ a été comptabilisée dans les états financiers. L'Administration a comptabilisé un montant à recevoir au titre des indemnités d'assurance potentielles, qui pourraient atteindre 10,9 M\$, soit le montant de la perte comptabilisée.

Sommaire des résultats trimestriels

Le tableau suivant présente les principales données financières trimestrielles consolidées non auditées pour la période allant du trimestre clos le 31 mars 2023 au trimestre clos le 31 décembre 2024 :

(en millions de dollars)	Trimestres clos							
	2024				2023			
	T4	T3	T2	T1	T4	T3	T2	T1
Produits des activités ordinaires	124,9	155,2	125,7	113,1	120,7	152,6	121,2	102,8
Charges d'exploitation	(76,6)	(70,6)	(69,2)	(71,8)	(73,0)	(68,8)	(62,4)	(65,2)
BAIIA	48,3	84,6	56,5	41,3	47,7	83,8	58,8	37,6
Dotation aux amortissements	(34,8)	(35,0)	(36,3)	(35,2)	(37,3)	(34,2)	(34,2)	(34,1)
Charges d'intérêts et coûts de financement	(28,2)	(28,0)	(28,3)	(28,2)	(29,4)	(28,3)	(28,5)	(28,5)
(Perte) profit au titre des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	(1,3)	3,4	(7,6)	(1,7)	8,0	(6,7)	(1,2)	4,7
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	(9,4)	(1,5)	—	—	—	—	—	—
Indemnités d'assurance à recevoir	10,9	—	—	—	—	—	—	—
(Perte) profit net	(14,5)	23,5	(15,7)	(23,8)	(11,0)	14,6	(5,1)	(20,3)

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

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

PROJETS D'INVESTISSEMENT

L'Administration met l'accent sur des programmes et projets d'investissement permettant d'améliorer le traitement et le débit des passagers, des bagages et des appareils, de respecter les exigences réglementaires et de rehausser la sûreté, la sécurité et l'expérience client.

Le tableau suivant présente l'information sur les dépenses d'investissement pour les quatrièmes trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2024 et 2023.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Projets d'amélioration	26,1	1,7	24,4	101,2	17,5	83,7
Investissement de restauration	14,7	12,6	2,1	43,5	36,4	7,1
Projets générateurs de revenus	2,1	0,2	1,9	3,1	1,0	2,1
Dépenses d'investissement	42,9	14,5	28,4	147,8	54,9	92,9
Évaluation de la superficie	—	—	—	0,3	4,5	(4,2)
Contrats de location-acquisition	—	4,3	(4,3)	—	5,7	(5,7)
Total de l'investissement	42,9	18,8	24,1	148,1	65,1	83,0

RAPPORT DE GESTION

Les dépenses d'investissement se sont respectivement élevées à 42,9 M\$ et à 148,1 M\$ au quatrième trimestre et à l'exercice clos le 31 décembre 2024, en hausse de 24,1 M\$ et de 83,0 M\$ par rapport aux périodes correspondantes de 2023, surtout en raison des coûts engagés en 2024 pour le projet de réfection de la piste ouest.

ACTIF ET PASSIF

Aux 31 décembre 2024 et 2023, le total de l'actif, du passif et du déficit net s'établissait comme suit :

Actif net (en millions de dollars)	31 décembre 2024	31 décembre 2023	Variation (\$)
Total de l'actif	3 150,4	3 155,9	(5,5)
Total du passif	3 434,9	3 409,9	25,0
Déficit net	(284,5)	(254,0)	(30,5)

Au 31 décembre 2024, le total de l'actif de l'Administration avait diminué de 5,5 M\$ par rapport au 31 décembre 2023, principalement en raison d'une baisse de 4,1 M\$ des immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite de l'amortissement. Le total du passif de l'Administration a augmenté de 25,0 M\$, principalement en raison de l'augmentation de 27,2 M\$ des autres passifs à long terme découlant de la subvention obtenue dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports du gouvernement fédéral, compensée en partie par une baisse nette de 7,3 M\$ de la dette à long terme.

L'Administration avait enregistré un déficit net de 284,5 M\$ au 31 décembre 2024. Le déficit net a augmenté de 30,5 M\$ par rapport au 31 décembre 2023, en raison de la perte d'exploitation enregistrée pour la période.

TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Le tableau qui suit fournit de l'information sur les flux de trésorerie pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2024 :

FLUX DE TRÉSORERIE (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	5,2	(20,7)	25,9	122,2	91,7	30,5
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(51,9)	(0,4)	(51,5)	(124,5)	(48,2)	(76,3)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(4,2)	(4,1)	(0,1)	(9,0)	(8,4)	(0,6)
(Diminution) augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(50,9)	(25,2)	(25,7)	(11,3)	35,1	(46,4)

Les flux de trésorerie nets ont diminué de 50,9 M\$ pour le trimestre clos le 31 décembre 2024, une variation de 25,7 M\$ par rapport à la période correspondante de 2023, en raison de l'augmentation des sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement, contrebalancée en partie par la hausse des entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation. Les flux de trésorerie nets ont diminué de 11,3 M\$ au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2024, un recul de 46,4 M\$ par rapport à la période correspondante de 2023, en raison de l'augmentation des sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement, contrebalancée en partie par la hausse des entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation.

Le tableau qui suit fournit de l'information sur les flux de trésorerie disponibles de l'Administration pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2024 :

FLUX DE TRÉSORERIE (en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2024	2023	Variation (\$)	2024	2023	Variation (\$)
Perte nette	(14,5)	(11,0)	(3,5)	(30,5)	(21,8)	(8,7)
Plus : Dotation aux amortissements	34,8	37,3	(2,5)	141,3	139,8	1,5
Charges d'intérêts et coûts de financement	28,2	29,4	(1,2)	112,7	114,7	(2,0)
Perte (profit) au titre de la réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	1,3	(8,0)	9,3	7,2	(4,8)	12,0
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	9,4	—	9,4	10,9	—	10,9
Indemnités d'assurance	(10,9)	—	(10,9)	(10,9)	—	(10,9)
BAIIA	48,3	47,7	0,6	230,7	227,9	2,8
Moins : Charges d'intérêts et coûts de financement	(28,2)	(29,4)	1,2	(112,7)	(114,7)	2,0
Flux de trésorerie disponibles	20,1	18,3	1,8	118,0	113,2	4,8

RAPPORT DE GESTION

Les flux de trésorerie disponibles sont la mesure du résultat net généré par les activités d'exploitation de l'Administration, moins les coûts du service de la dette, compte non tenu des variations du fonds de roulement, pour l'exercice. Les flux de trésorerie disponibles peuvent être utilisés au gré de la direction pour financer des dépenses autres que d'exploitation, comme les dépenses d'investissement ou le remboursement du capital de la dette. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » du présent rapport de gestion pour de plus amples détails.

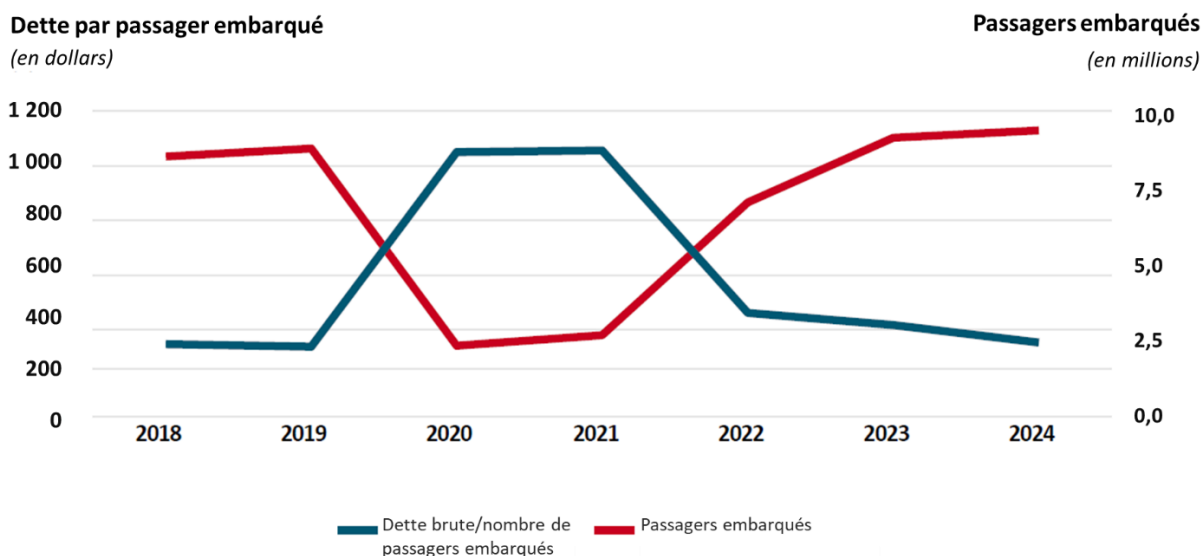
Le tableau qui suit présente de l'information sur la dette de l'Administration aux 31 décembre 2024 et 2023 :

DETTE À LONG TERME (en millions de dollars)	31 décembre 2024	31 décembre 2023	Variation (\$)
Dette à long terme, y compris la partie courante	3 255,9	3 263,0	(7,1)
Trésorerie	197,4	208,7	(11,3)
Dette nette	3 058,5	3 054,3	4,2
Principaux indicateurs de crédit			% de variation
Ratio de couverture du service de la dette	2,12	2,04	
Ratio de couverture du service de la dette brute	5,46	4,87	
Dette brute / nombre de passagers embarqués (en dollars)	345,89 \$	354,96 \$	(2,6)
Dette nette / nombre de passagers embarqués (en dollars)	324,92 \$	332,26 \$	(2,2)

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 2024.

Au 31 décembre 2024, la dette à long terme a diminué de 7,1 M\$ par rapport au 31 décembre 2023, tandis que la dette nette a augmenté de 4,2 M\$ pour s'établir à 3,1 G\$, du fait du remboursement de la dette à long terme et de la diminution de la trésorerie. 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 respecte, au 31 décembre 2024, le ratio de couverture du service de la dette et le ratio de couverture du service de la dette brute requis aux termes de l'acte de fiducie cadre.



La dette brute par passager embarqué est un indicateur financier clé du secteur des aéroports. Au 31 décembre 2024, la dette brute et la dette nette par passager embarqué ont diminué pour s'établir respectivement à 345,89 \$ et à 324,92 \$ en raison, dans les deux cas, de la hausse du trafic passagers enregistrée au cours des 12 derniers mois. La dette par passager embarqué de l'Administration s'est accrue considérablement en 2020 en raison de l'augmentation de la dette et de la diminution du volume de passagers en raison de la pandémie de COVID-19. Comme le trafic passagers est rétabli à YYC, cet indicateur se situe maintenant aux niveaux de 2019, comme l'illustre le graphique ci-dessus. La dette nette par passager embarqué est une mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » pour de plus amples renseignements.

RAPPORT DE GESTION

Le tableau qui suit présente de l'information sur la situation de trésorerie de l'Administration aux 31 décembre 2024 et 2023 :

LIQUIDITÉS ET FACILITÉS DE CRÉDIT <i>(en millions de dollars)</i>	31 décembre 2024	31 décembre 2023	Variation (\$)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	197,4	208,7	(11,3)
Réserve au titre des charges d'exploitation et d'entretien	(47,9)	—	(47,9)
Facilités de crédit :			
Facilité de crédit d'exploitation disponible	200,0	200,0	—
Moins : Lettres émises	—	(44,9)	44,9
Facilité de crédit d'exploitation	200,0	155,1	44,9
Total des liquidités, montant net (compte tenu de la trésorerie et des équivalents de trésorerie)	349,5	363,8	(14,3)
Facilité de lettres de crédit disponible	70,0	70,0	—
Moins : Lettres émises	(65,0)	(67,5)	2,5
Facilité de lettres de crédit	5,0	2,5	2,5

Au 31 décembre 2024, le total du montant net des liquidités de l'Administration s'élevait à 349,5 M\$, en baisse de 14,3 M\$, ou 3,9 %, par rapport au 31 décembre 2023. Cette baisse s'explique principalement par une diminution de 11,3 M\$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie disponibles. Elle est aussi attribuable au montant en trésorerie de 47,9 M\$ affecté à la réserve au titre des charges d'exploitation et d'entretien, facteur en partie contrebalancé par une diminution de 44,9 M\$ des lettres de crédit émises au cours de la période.

La diminution de la trésorerie et des équivalents de trésorerie disponibles au cours de la période découle d'entrées de trésorerie de 122,2 M\$ liées aux activités d'exploitation, plus que contrebalancées par des sorties de trésorerie de 124,5 M\$ liées aux activités d'investissement et de 9,0 M\$ liées aux activités de financement.

RAPPORT DE GESTION

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

BAIIA et marge du BAIIA

Le BAIIA correspond au bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et l'amortissement, et la marge du BAIIA correspond au BAIIA divisé par le total des produits des activités ordinaires. Le BAIIA est une mesure couramment utilisée pour évaluer le rendement d'exploitation d'une société. Elle sert à évaluer le rendement de l'Administration sans avoir à tenir compte des décisions financières et comptables.

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 par rapport au total des 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 un endettement approprié pour un aéroport.

RAPPORT DE GESTION

GLOSSAIRE

Passagers embarqués et débarqués :

Les passagers embarqués et débarqués correspondent au nombre total de passagers qui embarquent à bord d'un avion et qui débarquent d'un avion à YYC, tel que le déclarent les transporteurs aériens sur une base régulière.

Passagers embarqués :

Les passagers embarqués correspondent au nombre total de passagers qui embarquent à bord d'un avion à YYC, tel que le déclarent les transporteurs aériens sur une base régulière.

Sièges passagers 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 et de croissance, ainsi que sa future performance financière et opérationnelle et les facteurs qui devraient influencer sur ses résultats financiers; les conséquences prévues de la tempête de grêle du mois d'août, y compris la durée prévue de la fermeture du hall B de YYC et les incertitudes quant au montant et au calendrier des indemnités d'assurance que l'Administration pourrait recevoir; le niveau de la demande ou d'activité future, y compris l'anticipation de l'absorption par d'autres transporteurs d'une grande partie de la demande de passagers n'ayant pu être comblée en raison de la cessation des activités de Lynx Air; les attentes concernant les accords commerciaux à long terme conclus par l'Administration, les projets d'investissement et autres programmes et aménagements à YYC, dont le projet d'installation de maintenance de moteurs et de cellules d'essai, y compris l'objectif de ces projets et programmes, ainsi que les incidences, les calendriers, les budgets et les financements prévus de ces projets, programmes et aménagements; et les attentes quant à l'entente d'achat d'obligations conclue avec la Banque de l'infrastructure du Canada et aux autres activités de financement.

L'information prospective repose sur certaines hypothèses et d'autres facteurs, qui comprennent : les actions du gouvernement et des passagers; la clientèle de YYC et l'économie diversifiée fourniront la base d'une forte demande pour le déplacement aérien à l'avenir; la capacité du transporteur aérien répondra à la demande future de transport aérien dans la région de Calgary; Calgary continuera d'attirer des voyageurs nationaux et internationaux; la durée et le coût prévus des contrats de location de terrains à YYC; aucun événement important, tel qu'une pandémie, une catastrophe naturelle ou un autre désastre, ayant une incidence sur le cours normal des activités ou sur l'environnement macroéconomique ne se produira; l'Administration pourra accéder aux marchés financiers à des conditions et à des taux compétitifs; l'Administration sera en mesure de rembourser ou de refinancer sa dette existante lorsqu'elle deviendra exigible; et aucun dépassement de coût important lié aux projets d'investissement ne se produira. Ces hypothèses sont fondées sur l'information dont l'Administration dispose à l'heure actuelle, y compris l'information qu'elle a obtenue d'experts et d'analystes tiers.

RAPPORT DE GESTION

Même si la direction estime que les hypothèses et les autres facteurs sur lesquels repose l'information prospective sont raisonnables, il existe un important risque que les attentes, prévisions, conclusions et projections formulées dans les énoncés prospectifs ne se révèlent pas exactes, que les hypothèses soient incorrectes et que les résultats réels diffèrent de l'information prospective. Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent sensiblement des résultats exprimés ou sous-entendus par l'information prospective comprennent, sans s'y limiter : l'instabilité des transporteurs aériens; le volume de passagers; l'incapacité à atteindre les objectifs commerciaux; le non-paiement des clients et la capacité de l'Administration à respecter les clauses restrictives prévues dans son acte de fiducie cadre et ses facilités de crédit actuelles et futures; la dépendance envers des tiers, y compris des compagnies aériennes, pour l'exploitation et le maintien des activités; la volatilité de l'économie, y compris les chocs sur l'environnement macroéconomique (variations des prix du carburant, des taux d'intérêt, de l'inflation, des devises, de l'emploi et des dépenses); les risques de tarifs douaniers et la possibilité de récessions au Canada, aux États-Unis et à l'échelle internationale; le changement des tendances dans l'offre et la demande; les urgences sanitaires; les conditions du marché financier et le risque lié à l'évaluation du crédit; la concurrence d'autres aéroports; des interruptions ou des perturbations prolongées des activités à YYC; le déclenchement de guerres, d'émeutes, d'agitation civile ou d'actions politiques, incluant la guerre en Europe de l'Est et le conflit au Moyen-Orient; les interruptions de travail; les perturbations causées par des conditions météorologiques extrêmes, des catastrophes naturelles ou d'autres événements ayant une incidence sur les réseaux de l'industrie aérienne; les troubles géopolitiques; les actes de terrorisme ou menaces à la cybersécurité; les perturbations de l'infrastructure des technologies de l'information; la perte de personnel clé; les changements de lois ou de réglementations, y compris la réglementation des tarifs; les modifications défavorables au bail avec le Canada et au contrat de location de Springbank conclu avec le gouvernement du Canada, qui régit les terrains de l'aéroport; l'utilisation des télécommunications et des transports terrestres comme alternatives au transport aérien; la perte de produits commerciaux; les coûts et restrictions des émissions de carbone; les développements ou procédures réglementaires défavorables; les facteurs environnementaux et les changements climatiques; le changement de la perception du transport aérien; la disponibilité de la responsabilité civile aérienne et d'autres assurances; le calendrier d'encaissement du produit d'assurance; le risque lié à la construction; les poursuites et les litiges et les autres risques mentionnés de temps à autre dans les autres documents déposés par l'Administration.

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

Administration Aéroportuaire de Calgary États financiers

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024



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 et de la présentation fidèle des états financiers 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 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. Les présents états financiers comprennent également des montants qui sont fondés sur des estimations et des jugements qui reflètent les informations disponibles à l'heure actuelle.

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 les auditeurs externes indépendants 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 7 mars 2025
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 2024, 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 2024;
- 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. Nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent du rapport de gestion.

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



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 7 mars 2025

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Aux 31 décembre 2024 et 2023

<i>Aux (en millions de dollars)</i>	Note	31 décembre 2024	31 décembre 2023
ACTIF			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		197,4 \$	208,7 \$
Créances	14	49,0	34,6
Stocks	3	8,3	8,3
Charges payées d'avance		8,1	5,5
		262,8	257,1
Incitatifs à la location		3,5	4,1
Autres actifs à long terme et charges payées d'avance		2,5	2,6
Immobilisations corporelles	4, 10, 11	2 866,3	2 870,0
Immobilisations incorporelles	5	2,7	3,1
Actif au titre des régimes de retraite	13	12,6	19,0
		3 150,4 \$	3 155,9 \$
PASSIF ET ACTIF NET			
Passifs courants			
Dettes d'exploitation et charges à payer	12, 14, 19	56,5	53,8
Intérêts à payer sur la dette à long terme	6, 14	26,4	26,4
Produits différés		1,3	0,9
Partie courante des autres passifs à long terme	8, 10, 11, 12, 14	9,7	7,8
Partie courante de la dette à long terme	6, 14	8,0	7,8
		101,9	96,7
Autres passifs à long terme	8, 10, 11, 12, 14	70,9	43,7
Passif au titre des prestations constituées	13	14,2	14,3
Dette à long terme	6, 14	3 247,9	3 255,2
		3 434,9 \$	3 409,9 \$
Déficit net		(284,5)	(254,0)
		3 150,4 \$	3 155,9 \$

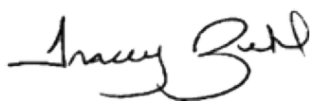
Se reporter aux notes annexes.

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 2024 et 2023

Exercices clos les (en millions de dollars)	Note	31 décembre 2024	31 décembre 2023
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES			
Frais d'améliorations aéroportuaires	9	216,3 \$	211,3 \$
Produits aéronautiques		101,2	100,0
Produits autres qu'aéronautiques			
Concessions		100,6	91,1
Parc de stationnement		50,0	49,0
Locations et autres	15	39,5	36,3
Produit d'intérêts		11,3	9,6
		201,4	186,0
		518,9	497,3
CHARGES			
Biens et services	3, 15	154,1	143,6
Bail avec le Canada	12	53,0	50,6
Salaires et avantages du personnel	13, 15	51,3	47,2
Impôts fonciers		21,3	19,7
Frais de gestion applicables aux frais d'améliorations aéroportuaires	9	8,5	8,3
		288,2	269,4
Bénéfice avant les charges d'intérêts et coûts de financement et la dotation à l'amortissement		230,7	227,9
Dotation aux amortissements	4, 5	141,3	139,8
Charges d'intérêts et coûts de financement	11, 16	112,7	114,7
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	4	10,9	—
		(34,2) \$	(26,6) \$
Perte d'exploitation			
Autres produits (charges)			
Indemnité d'assurance	4	10,9	—
(Perte) profit de réévaluation des avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	13	(7,2)	4,8
		(30,5) \$	(21,8) \$
Perte nette		(30,5) \$	(21,8) \$
Déficit net à l'ouverture de l'exercice		(254,0) \$	(232,2) \$
Déficit net à la clôture de l'exercice		(284,5) \$	(254,0) \$

Se reporter aux notes annexes.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

Pour les exercices clos les 31 décembre 2024 et 2023

Exercices clos les (en millions de dollars)	Note	31 décembre 2024	31 décembre 2023
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION			
Perte nette		(30,5) \$	(21,8) \$
Cotisations versées par l'employeur au volet à cotisations déterminées	13	(1,5)	(2,0)
Ajustements :			
Dotations aux amortissements	4, 5	141,3	139,8
Dotations à l'amortissement des coûts de financement différés	16	0,7	0,7
Avantages postérieurs à l'emploi liés à des régimes de retraite	13	7,7	(4,4)
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	4	10,9	—
		128,6	112,3
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :			
Créances		(14,4)	(4,7)
Stocks		—	(0,9)
Charges payées d'avance		(2,6)	(2,2)
Incitatifs à la location		0,6	0,3
Autres actifs à long terme et charges payées d'avance		0,1	0,1
Dettes d'exploitation et charges à payer		(3,7)	(4,5)
Intérêts à payer sur la dette à long terme		—	(0,1)
Produits différés		0,4	0,4
Autres passifs		13,2	(9,0)
		(6,4)	(20,6)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		122,2	91,7
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT			
Remboursement de la dette à long terme	6	(7,8)	(7,5)
Remboursement des obligations locatives	11	(1,2)	(0,9)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(9,0)	(8,4)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT			
Investissement dans des immobilisations corporelles et incorporelles	4, 5	(148,1)	(59,4)
Subvention gouvernementale pour immobilisations reçues	10	17,2	10,8
Variation des dettes d'exploitation et charges à payer liées aux immobilisations corporelles et incorporelles		6,4	0,4
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(124,5)	(48,2)
(Diminution) augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(11,3) \$	35,1 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice		208,7 \$	173,6 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice		197,4 \$	208,7 \$

Se reporter aux notes annexes.

Notes annexes

Aux 31 décembre 2024 et 2023 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 l'aéroport international de Calgary (YYC) du gouvernement du Canada à l'Administration en vertu d'un bail de longue durée (le « bail avec le Canada »). Le bail avec le Canada est d'une durée initiale de 60 ans et est assorti d'une option de renouvellement de 20 ans, qui a été exercée en 2011. En octobre 1997, l'Administration a conclu avec le gouvernement du Canada un bail en vue de l'exploitation de l'aéroport de Springbank (le « contrat de location de Springbank »), de la même durée que le bail avec le Canada. Le bail avec le Canada expire le 30 juin 2072.

En vertu de la Loi, l'Administration réinvestit tous les surplus dans la rénovation et l'agrandissement des aéroports dont elle est responsable. L'Administration est autorisée à contracter des emprunts afin d'investir dans l'infrastructure aéroportuaire et d'assurer le fonctionnement des installations. Les immobilisations comprennent des investissements dans des biens loués à bail et des biens en propriété franche de l'Administration, 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 audités ont été approuvés par le conseil d'administration le 7 mars 2025.

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.

Notes annexes

Aux 31 décembre 2024 et 2023 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)

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.

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 ils peuvent être gagnés en fonction d'une combinaison de paiements contractuels mensuels et de droits d'utilisation. Les produits locatifs liés aux terrains et aux aérogares 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 48 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

Notes annexes

Aux 31 décembre 2024 et 2023 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 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.

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'infonuage

Les coûts admissibles engagés pour la configuration et la mise en œuvre d'un accord d'infonuage 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 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.

Notes annexes

Aux 31 décembre 2024 et 2023 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 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 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 aéronautiques 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 « Subventions gouvernementales pour immobilisations reçues » 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. 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, 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, la ligne de crédit d'exploitation 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.

Notes annexes

Aux 31 décembre 2024 et 2023 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)

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.

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 payées d'avance, 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.

Modifications de méthodes comptables

L'Administration continue d'évaluer l'incidence des nouvelles normes et interprétations, ainsi que des normes et interprétations révisées. La seule norme qui est entrée en vigueur en 2024 est la NOC-20, « Traitement comptable des accords d'infonuagique par le client », que l'Administration a adoptée par anticipation en 2022. La norme n'a donc eu aucune incidence sur les états financiers de 2024 de l'Administration, puisque le traitement comptable a déjà été adopté pour la période considérée et les périodes antérieures.

3 STOCKS

Au 31 décembre 2024, la totalité des stocks était comptabilisée au coût moyen pondéré. Au cours de l'exercice, un montant de 6,7 M\$ (7,0 M\$ en 2023) 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 2023) attribuable à l'obsolescence a été sortie de l'état de la situation financière.

Aux 31 décembre	2024	2023
Matériel	8,0 \$	7,8 \$
Liquides	0,3	0,5
	8,3 \$	8,3 \$

Notes annexes

Aux 31 décembre 2024 et 2023 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)

4 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Au 31 décembre 2024	Terrains	Terrains cédés à bail	Bâtiments et structures	Matériel informa- tique	Véhicules	Matériel et outillage	Mobilier et agence- ments	Construction 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 \$

Au 31 décembre 2023	Terrains	Terrains cédés à bail	Bâtiments et structures	Matériel informa- tique	Véhicules	Matériel et outillage	Mobilier et agence- ments	Construction en cours	Total
Coût									
Solde d'ouverture	5,8 \$	29,6 \$	4 205,8 \$	40,4 \$	45,3 \$	162,2 \$	20,3 \$	42,9 \$	4 552,3 \$
Entrées	—	4,7	0,7	—	5,7	0,2	—	51,1	62,4
Transferts	—	—	27,1	4,0	—	1,7	3,3	(36,1)	—
Cessions et sorties	—	—	(3,1)	(7,0)	(0,7)	(8,5)	(2,6)	—	(21,9)
Solde de clôture	5,8	34,3	4 230,5	37,4	50,3	155,6	21,0	57,9	4 592,8
Amortissement cumulé									
Solde d'ouverture	—	5,9	1 471,2	40,3	36,1	44,1	7,9	—	1 605,5
Dotation aux amortissements	—	0,5	126,7	0,9	2,0	7,7	1,4	—	139,2
Cessions et sorties	—	—	(3,1)	(7,0)	(0,7)	(8,5)	(2,6)	—	(21,9)
Solde de clôture	—	6,4	1 594,8	34,2	37,4	43,3	6,7	—	1 722,8
Valeur comptable nette	5,8 \$	27,9 \$	2 635,7 \$	3,2 \$	12,9 \$	112,3 \$	14,3 \$	57,9 \$	2 870,0 \$

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 2024, les intérêts inscrits à l'actif sous « Construction en cours » se sont élevés à 2,9 M\$ (1,0 M\$ en 2023). 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 2023).

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 2024, une perte sur cession d'immobilisations corporelles de 10,9 M\$ a été comptabilisée dans les états financiers. L'Administration a comptabilisé un montant qu'elle pourrait recevoir au titre de l'indemnité d'assurance correspondant au plus au montant de la perte comptabilisée, soit 10,9 M\$. L'Administration, qui collabore étroitement avec ses assureurs, élabore un plan de réparation et de restauration exhaustif. La réclamation d'assurance est toujours en cours de traitement et la valeur recouvrable totale est considérée comme indéterminée.

Notes annexes

Aux 31 décembre 2024 et 2023 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)

5 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Au 31 décembre 2024	Logiciels	Travaux en cours	Total
Coût			
Solde d'ouverture	39,2 \$	2,5 \$	41,7 \$
Entrées	—	0,7	0,7
Transferts	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
Dotations 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 \$

Au 31 décembre 2023	Logiciels	Travaux en cours	Total
Coût			
Solde d'ouverture	39,0 \$	— \$	39,0 \$
Entrées	—	2,7	2,7
Transferts	0,2	(0,2)	—
Solde de clôture	39,2	2,5	41,7
Amortissement cumulé			
Solde d'ouverture	38,0	—	38,0
Dotations aux amortissements	0,6	—	0,6
Solde de clôture	38,6	—	38,6
Valeur comptable nette	0,6 \$	2,5 \$	3,1 \$

6 DETTE À LONG TERME

L'Administration a une entente avec 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.

Notes annexes

Aux 31 décembre 2024 et 2023 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)

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 tableau qui suit présente les obligations émises et en circulation aux termes de l'acte de fiducie-cadre :

Acte de fiducie supplémentaire	Série	Taux d'intérêt	Date d'échéance	31 décembre 2024	31 décembre 2023
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	410,4	415,4
Deuxième	4002957	2,2580 %	7 octobre 2031	158,0	160,8
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
Total des obligations émises				3 267,3 \$	3 275,1 \$
Moins : Frais d'émission de la dette				(11,4)	(12,1)
Moins : Partie courante				(8,0)	(7,8)
Dette à long terme				3 247,9 \$	3 255,2 \$

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

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

2025	8,0 \$
2026	8,3 \$
2027	8,6 \$
2028	8,8 \$
2029	209,1 \$
Par la suite	3 024,5 \$
	3 267,3 \$

Notes annexes

Aux 31 décembre 2024 et 2023 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 2024, l'Administration disposait d'une ligne de crédit d'exploitation renouvelable de 200,0 M\$ (la « facilité d'exploitation ») auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes (le « prêteur »). Les prélèvements sur la facilité d'exploitation sont sous forme de découvert, d'emprunts au taux préférentiel canadien, d'emprunts au taux des opérations de pension à un jour (« taux CORRA »), d'emprunts au taux de base américain, d'emprunts au taux de financement à un jour garanti (« taux SOFR ») et de lettres de crédit. La facilité d'exploitation porte intérêt au taux préférentiel du prêteur, majoré d'une marge applicable établie en fonction de la note de crédit reçue par l'Administration et du type de prélèvement sur la facilité. La date d'échéance de la facilité d'exploitation est le 7 octobre 2026. Au 31 décembre 2024, aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité d'exploitation (néant au 31 décembre 2023).

Les lettres de crédit en cours aux termes de la facilité d'exploitation au 31 décembre 2024 s'élevaient à néant (44,9 M\$ au 31 décembre 2023). La précédente lettre de crédit de 39,3 M\$ en cours, qui était requise en vertu de l'acte de fiducie-cadre pour couvrir au moins 25 % des charges d'exploitation et d'entretien engagées au cours de l'exercice précédent ou d'une période de douze mois à compter de l'émission d'obligations, a été annulée durant l'exercice. L'Administration a financé l'exigence au moyen d'un montant de 47,9 M\$ en trésorerie.

Au 31 décembre 2024, l'Administration disposait d'une facilité de lettres de crédit renouvelable de 70,0 M\$ (la « facilité de lettres de crédit ») qui peut être utilisée pour financer des charges d'exploitation, des projets d'investissement et des projets d'investissement d'envergure. Au 31 décembre 2024, la lettre de crédit en cours en vertu de la facilité de lettres de crédit était de 65,0 M\$ (67,5 M\$ au 31 décembre 2023). Cela comprend une lettre de crédit de 55,0 M\$ (58,5 M\$ au 31 décembre 2023) exigée aux termes de l'acte de fiducie-cadre pour couvrir au moins 50 % des intérêts nets courus et du montant total en capital à payer pour une période de douze mois suivant la fin de l'exercice. La facilité de lettres de crédit vient à échéance le 7 octobre 2025.

Aux 31 décembre 2024 et 2023, l'Administration avait deux obligations en circulation cédées en garanties aux prêteurs des facilités d'exploitation et de lettres de crédit contre 385,0 M\$ et 77,0 M\$, respectivement. Les obligations ne portent pas intérêt et peuvent être utilisées par les prêteurs si l'Administration est en défaut à l'égard de tout solde impayé de chacune des facilités, y compris les intérêts courus et les frais applicables.

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

Notes annexes

Aux 31 décembre 2024 et 2023 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)

8 AUTRES PASSIFS

Aux 31 décembre	2024	2023
Courants		
Dépôts de garantie	0,1 \$	0,1 \$
Régime incitatif à long terme	0,5	0,1
Subventions gouvernementales pour immobilisations reçues (note 10)	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	4,4
Contrat de location-acquisition (note 11)	1,2	1,2
Partie courante des autres passifs à long terme	9,7 \$	7,8 \$
Non courants		
Dépôts de garantie	5,0 \$	3,5 \$
Régime incitatif à long terme	0,9	0,2
Subventions gouvernementales pour immobilisations reçues (note 10)	44,6	12,3
Loyers à payer au titre du bail avec le Canada (note 12)	12,8	13,6
Montant à payer – Ville de Calgary (note 17)	—	5,2
Passif au titre des incitatifs à la location	1,4	1,5
Contrat de location-acquisition (note 11)	6,2	7,4
Autres passifs à long terme	70,9 \$	43,7 \$

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'un protocole d'entente conclue entre divers aéroports du Canada, les transporteurs aériens participants desservant ces aéroports et l'Association du transport aérien du Canada. Conformément au protocole d'entente, 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 gestion de 4 % (4 % en 2023). Les produits tirés des FAA déduction faite des frais de gestion 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. L'Administration comptabilise les produits tirés des FAA au montant brut à l'état du résultat net et du déficit net. En 2024, les FAA étaient de 35,00 \$ (35,00 \$ en 2023) pour chaque passager en partance de l'Aéroport international de Calgary (YYC).

10 AIDE GOUVERNEMENTALE

En mars 2022, l'Administration a obtenu une subvention dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (« PIEA ») du gouvernement du Canada. Au 31 décembre 2024, l'Administration a comptabilisé 45,1 M\$ (12,3 M\$ au 31 décembre 2023) au titre du financement admissible au poste « Autres passifs à long terme » de l'état de la situation financière. Ce montant sera amorti au poste « Autres produits » sur la durée de vie utile de l'actif concerné, lorsque celui-ci sera complété et mis en service.

Notes annexes

Aux 31 décembre 2024 et 2023 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)

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	2024	2023
Coût		
Solde d'ouverture	10,2 \$	4,5 \$
Entrées	—	5,7
Solde à la clôture de l'exercice	10,2 \$	10,2 \$
Amortissement cumulé		
Solde à l'ouverture	1,8 \$	0,9 \$
Amortissement	1,3	0,9
Solde à la clôture de l'exercice	3,1	1,8
Valeur comptable nette à la clôture de la période ^{a)}	7,1 \$	8,4 \$

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

Aux 31 décembre	2024	2023
Durée résiduelle moyenne pondérée des contrats (en années)	4,87	5,82
Taux d'actualisation moyen pondéré (en %) ^{a)}	4,61	5,62

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

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	2024	2023
Solde d'ouverture	8,6 \$	3,5 \$
Entrées	—	5,7
Charges d'intérêts	0,4	0,3
Paiements locatifs	(1,6)	(0,9)
Solde à la clôture de l'exercice	7,4 \$	8,6 \$
Moins : Partie courante ^{a)}	1,2	1,2
Contrat de location-acquisition à long terme à la clôture de l'exercice ^{b)}	6,2 \$	7,4 \$

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 2024, 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	
2025	1,6 \$
2026	1,6 \$
2027	1,5 \$
2028	2,2 \$
2029	1,0 \$
Par la suite	0,7 \$
Total des paiements de loyer	8,6 \$
Moins : intérêts théoriques	1,2 \$
Total	7,4 \$

Notes annexes

Aux 31 décembre 2024 et 2023 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)

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 2024 s'est établi à 10,39 % (10,33 % en 2023).

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 16,9 M\$ au 31 décembre 2024. La juste valeur du passif découlant du paiement différé est de 14,7 M\$ (15,5 M\$ en 2023).

L'Administration a comptabilisé une charge de 53,0 M\$ au titre de l'obligation locative annuelle pour l'exercice clos le 31 décembre 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 2,4 M\$ de l'exercice considéré doit être payé au premier trimestre de 2025 et est comptabilisé au poste « Dettes d'exploitation et charges à payer » de l'état de la situation financière.

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 2,1 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 (1,7 M\$ en 2023).

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*.

Notes annexes

Aux 31 décembre 2024 et 2023 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)

(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 2024 et les prochaines évaluations actuarielles prévues seront effectuées en date du 1^{er} janvier 2025. 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.

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	2024	2023
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	0,5 \$	0,5 \$
Profit (perte) au titre de la réévaluation actuarielle pour les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi		
Pertes financières	0,1	0,1
Coûts de réévaluation		
Écart entre le rendement prévu et le rendement réel des actifs	(1,0)	(7,4)
Perte actuarielle	8,1	2,4
Coût (gain) des prestations définies	7,7	(4,4)
Coût des prestations lié au compte notionnel	0,1	0,2
Cotisations versées par l'employeur au volet à cotisations définies	1,5	2,0
Total du coût (gain) net des prestations	9,3 \$	(2,2) \$

Notes annexes

Aux 31 décembre 2024 et 2023 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)

Selon l'évaluation actuarielle datée du 1^{er} janvier 2024 et les hypothèses clés mises à jour au 31 décembre 2024, les variations des actifs et des obligations au titre des régimes de retraite de l'Administration sont les suivantes :

Aux	31 décembre 2024			31 décembre 2023		
	Régime PD	Régime non enregistré	Total	Régime PD	Régime non enregistré	Total
Valeur de marché des actifs du régime						
Solde d'ouverture	108,0 \$	— \$	108,0 \$	100,3 \$	— \$	100,3 \$
Produits d'intérêts	3,9	—	3,9	3,9	—	3,9
Cotisations de l'employeur	0,5	1,0	1,5	0,8	1,2	2,0
Cotisations salariales	1,0	—	1,0	0,3	—	0,3
Versement des prestations	(4,8)	(1,0)	(5,8)	(4,7)	(1,2)	(5,9)
Rendement réel des actifs du régime	1,0	—	1,0	7,4	—	7,4
Solde à la clôture de l'exercice	109,6 \$	— \$	109,6 \$	108,0 \$	— \$	108,0 \$
Obligations au titre des prestations de retraite constituées						
Solde d'ouverture	89,0 \$	14,3 \$	103,3 \$	88,6 \$	13,2 \$	101,8 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	0,5	0,1	0,6	0,5	0,2	0,7
Frais d'intérêts	3,4	0,6	4,0	3,4	0,6	4,0
Cotisations salariales	1,0	—	1,0	0,3	—	0,3
Versement des prestations	(4,8)	(1,0)	(5,8)	(4,7)	(1,2)	(5,9)
Perte actuarielle	7,9	0,2	8,1	0,9	1,5	2,4
Solde à la clôture de l'exercice	97,0 \$	14,2 \$	111,2 \$	89,0 \$	14,3 \$	103,3 \$
Situation de capitalisation	12,6 \$	(14,2) \$	(1,6) \$	19,0 \$	(14,3) \$	4,7 \$

Les coûts de réévaluation pour 2024 se sont traduits par une charge de 7,1 M\$ (produit de 5,0 M\$ en 2023). En 2024, une tranche de 0,6 M\$ du total du coût des prestations (0,7 M\$ en 2023) 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 :

	2024	2023
Titres à revenu fixe	64 %	67 %
Actions canadiennes	6 %	5 %
Actions étrangères	21 %	19 %
Biens immobiliers	9 %	9 %

Notes annexes

Aux 31 décembre 2024 et 2023 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 2024		31 décembre 2023	
	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	4,25 %	4,60 %	4,82 %	4,60 %
b) Coût net des prestations	4,22 %	4,60 %	4,64 %	5,10 %
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 2024 pour financer le déficit de solvabilité tel qu'il a été déterminé par l'évaluation actuarielle du 1^{er} janvier 2024 était de néant (0,3 M\$ en 2023). En 2023, ce paiement a été financé par des apports en trésorerie.

14 INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de l'Administration se composent de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des créances, des créditeurs et charges à payer, des intérêts à payer sur la dette à long terme, de la dette à long terme, des loyers à payer au titre du bail avec le Canada et du montant à payer à la Ville de Calgary, classé dans les autres passifs à long terme.

La juste valeur des instruments financiers de l'Administration, à l'exception de la dette à long terme et des charges à payer à long terme, avoisine leur valeur comptable en raison de leur échéance rapprochée. La juste valeur de la dette à long terme et des charges à payer à long terme est considérée comme étant au niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs, car elle est estimée au moyen de l'analyse des flux de trésorerie actualisés en fonction du taux d'emprunt actuel de l'Administration pour des accords d'emprunt similaires. Au 31 décembre 2024, la juste valeur de la dette à long terme de l'Administration et des loyers à payer au titre du bail avec le Canada est de 2 980,4 M\$ (2 980,3 M\$ en 2023).

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.

Notes annexes

Aux 31 décembre 2024 et 2023 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)

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 et de droits de concession dus par des exploitants de concessions. 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 réduit le risque de pertes sur créances.

Créances en souffrance ou dépréciées

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

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 \$

Au 31 décembre 2023	Total	Cumul des créances	Moins de 30 jours	De 31 à 60 jours	De 61 à 90 jours	Plus de 90 jours
Créances clients	35,8 \$	17,0 \$	12,7 \$	3,9 \$	0,7 \$	1,5 \$
Provision pour perte de crédit	(1,2)	—	—	—	—	—
	34,6 \$	17,0 \$	12,7 \$	3,9 \$	0,7 \$	1,5 \$

Provision pour créances douteuses	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Solde à l'ouverture de l'exercice	1,2 \$	1,2 \$
Nouvelle provision	0,2	0,2
Provision pour créances irrécouvrables	—	(0,2)
Solde à la clôture de l'exercice	1,4 \$	1,2 \$

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

Notes annexes

Aux 31 décembre 2024 et 2023 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)

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 2024, l'Administration a comptabilisé une perte nette de 30,5 M\$ (21,8 M\$ en 2023). Au 31 décembre 2024, l'Administration avait un fonds de roulement de 160,9 M\$ (160,4 M\$ en 2023) et disposait de 349,5 \$ (363,8 M\$ en 2023) 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 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.

Au 31 décembre 2023	Valeur comptable	Total	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et par la suite
Dettes d'exploitation et charges à payer	53,8 \$	53,8 \$	53,8 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	— \$
Partie courante de la dette à long terme	7,8	7,8	7,8	—	—	—	—	—
Dette à long terme	3 267,3	5 213,8	112,3	120,1	120,1	120,1	120,1	4 621,1
Intérêts à payer sur la dette à long terme	26,4	26,4	26,4	—	—	—	—	—
Montant à payer – Ville de Calgary ^{a)}	9,6	9,9	4,4	5,5	—	—	—	—
Loyers à payer au titre du bail avec le Canada ^{a)}	15,5	18,8	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	9,3
	3 380,4 \$	5 330,5 \$	206,6 \$	127,5 \$	122,0 \$	122,0 \$	122,0 \$	4 630,4 \$

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

Notes annexes

Aux 31 décembre 2024 et 2023 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)

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.

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.

Notes annexes

Aux 31 décembre 2024 et 2023 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 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	2024	2023
Produits autres qu'aéronautiques		
Locations et autres	0,3 \$	0,4 \$
Charges		
Biens et services	0,1 \$	0,7 \$

Rémunération du conseil d'administration

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, la rémunération totale du conseil de 1,0 M\$ (0,9 M\$ en 2023) 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 2024 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 2024 s'est élevée à 3,9 M\$ (4,8 M\$ en 2023) 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 2024 se sont élevées à 0,2 M\$ (0,5 M\$ en 2023) 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

	2024	2023
Intérêts sur la dette à long terme	109,3 \$	111,5 \$
Dotation à l'amortissement des coûts de financement différés	0,7	0,7
Commission d'attente	0,8	1,3
Ajustement de la juste valeur des charges à payer à long terme	1,2	0,6
Autres charges d'intérêts	0,7	0,6
Charges d'intérêts et coûts de financement	112,7 \$	114,7 \$

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.

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 international de Calgary (YYC) 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 prévoit l'amélioration de l'accès aux installations de l'aéroport international de Calgary (YYC), 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

Notes annexes

Aux 31 décembre 2024 et 2023 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)

terrains de tiers nécessaires et du projet de construction. Étant donné que la première phase de ces échangeurs est terminée et que les terrains de tiers de la deuxième phase ont déjà été acquis, l'Administration a comptabilisé un passif de 5,4 M\$ en lien avec ces obligations au 31 décembre 2024 (9,6 M\$ en 2023). L'Administration continue d'avoir l'engagement de contribuer à la deuxième phase de la construction et aux coûts additionnels des terrains.

Au 31 décembre 2024, l'Administration avait des engagements d'environ 126,2 M\$ à l'égard de projets d'investissement entrepris au cours de l'exercice. Les projets d'investissement comprennent divers projets de restauration et les travaux de conception relatifs à la reconstruction de la piste ouest existante.

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 résultat fédéral, ni provincial. La totalité du bénéfice comptabilisé pour les exercices clos aux 31 décembre 2024 et 2023 est considérée comme ayant été générée par des activités aéroportuaires et n'est donc pas assujettie à l'impôt sur le résultat.

19 SOMMES À REMETTRE À L'ÉTAT

Les dettes d'exploitation et charges à payer à l'état de la situation financière comprennent des sommes à remettre à l'État de 0,2 M\$ (0,5 M\$ en 2023). Ce solde comprend les montants à payer au titre de la TPS.

20 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

Le 13 février 2025, l'Administration a annoncé son plan, en partenariat avec Lufthansa Technik, d'investir environ 120 M\$ dans la construction d'une installation d'entretien de moteurs comprenant une cellule d'essai sur un terrain de neuf acres à YYC. Le projet débutera au printemps 2025, et l'Administration sera responsable de la planification, de la conception, de la construction et de la mise en service.

Cette nouvelle installation est la première étape pour faire de l'aéroport international de Calgary (YYC) un centre d'aviation (le « centre d'aviation ») accueillant à la fois les vols de fret et les vols de passagers dans la région, tant pour les atterrissages que les décollages. Le projet sera financé en partenariat avec la Banque de l'infrastructure du Canada (« BIC »), Développement économique Canada pour les Prairies (PrairiesCan), le gouvernement de l'Alberta par l'intermédiaire du ministère de l'Emploi, de l'Économie et du Commerce, et Calgary Economic Development par l'intermédiaire de l'Opportunity Calgary Investment Fund.

Le 6 mars 2025, l'Administration a conclu une entente d'achat d'obligations avec la BIC afin de soutenir la conception et la construction du centre d'aviation, aux termes de l'acte de fiducie-cadre existant initialement daté du 7 octobre 2021. Cette transaction a été officialisée par la signature du cinquième acte de fiducie supplémentaire, autorisant une émission totale de 171,9 M\$, qui régit l'émission d'obligations de série G et établit les modalités, les conditions, les structures par tranche et les mécanismes de paiement pour cette série.

Le 5 mars 2025, le conseil d'administration a approuvé l'émission de la première tranche d'obligations de série G. L'acte de fiducie prévoit quatre tranches distinctes d'obligations, la première ayant été émise le 6 mars 2025 pour un capital de 67,2 M\$.

Exigences du bail foncier

Exercice clos le 31 décembre 2024



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 2024.

Résumé des performances 2024

<i>(en millions)</i>	Prévisions 2024	Données réelles 2024
Total des produits		
des activités ordinaires	513,1	518,9
Charges d'exploitation	292,7	288,2
Loyer versé à Transport		
Canada	53,4	53,0
Dépenses d'investissement	187,3	148,1

La variation du total des produits des activités ordinaires est attribuable à la hausse des produits liés aux passagers et des produits d'intérêts, facteur contrebalancé en partie par la baisse des produits aéronautiques découlant de la cessation des activités de Lynx Air au cours de la période. L'augmentation des produits des activités ordinaires a également entraîné un écart entre la charge prévue et la charge réelle au titre du loyer versé à Transports Canada.

La variation des charges d'exploitation résulte de l'augmentation des coûts des services aux termes de contrats d'exploitation du fait de mises à niveau et de l'inflation. Par ailleurs, des coûts de réparation et d'entretien imprévus ont été engagés principalement en raison de réparations inattendues et de la tempête de grêle du 5 août 2024, facteurs contrebalancés en partie par des tarifs et une consommation favorable au chapitre des services publics.

Les dépenses d'investissement pour la période ont été inférieures aux prévisions du fait des économies de coûts réalisées pour le projet de réfection de la piste ouest et du report d'autres projets à 2025, facteurs contrebalancés en partie par les dépenses engagées à la suite de la forte tempête de grêle du 5 août 2024 qui a causé des dommages importants aux actifs de l'Administration.

Résumé du plan d'affaires quinquennal

<i>(en millions)</i>	2025	2026	2027	2028	2029
Total des produits					
des activités ordinaires	531,9	594,4	630,6	674,0	768,6
Charges d'exploitation	306,6	330,5	346,1	356,2	376,5
Loyer versé à Transport					
Canada	55,2	63,7	68,1	73,3	84,6
Dépenses d'investissement	263,6	310,6	187,8	141,7	83,9

Le plan d'affaires quinquennal (2025 à 2029) 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 2024, 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 3,62 % à compter du 1^{er} février 2025. Le taux des FAA est demeuré stable par rapport à 2024.

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 2024 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 du président)	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 2024 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 \$	1 603 \$	156 603 \$
Donald Cormack (ancien président du comité d'audit et des finances)**	39 980	—	39 980
Tracey Zehl (présidente actuelle du comité d'audit et des finances)	62 638	—	62 638
Phillip J. Scheibel (président du comité des activités commerciales et immobilières)	73 750	—	73 750
Lisa Oldridge (présidente du comité de planification stratégique)	73 750	—	73 750
Jina Abells Morissette (présidente du comité de la gouvernance et de la rémunération)	68 000	—	68 000
David C. Blom (ancien président du comité de la sécurité et de la résilience opérationnelle)**	41 605	—	41 605
Craig Richmond (président du comité de la sécurité et de la résilience opérationnelle)	69 763	11 236	80 999
Randolph Charron	58 000	—	58 000
Dino DeLuca	56 500	—	56 500
Nancy Foster*	30 403	—	30 403
Andrea Goertz	52 625	1 740	54 365
Rodney Gray*	11 653	—	11 653
Catherine Luelo*	31 778	—	31 778
Manjit K. Minhas	54 500	—	54 500
Lara Murphy	57 250	—	57 250
Sheldon Schroeder**	30 681	—	30 681

* Nouvelle nomination en 2024

** Mandat terminé en 2024

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, 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 2024 allait de 0,3 M\$ à 0,6 M\$. La rémunération totale versée aux hauts dirigeants en 2024 s'est élevée à 3,9 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 2024.

Contrats à fournisseur unique conclus en 2024

Conformément aux modalités du bail foncier, l'Administration fait rapport sur les contrats de plus de 140 000 \$ [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 2024 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.