



États financiers consolidés 2025



Rapport de l'auditeur indépendant

Aux membres du conseil d'administration
Administration de l'aéroport de Vancouver

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de l'**Administration de l'aéroport de Vancouver** (l'« Administration de l'aéroport ») et de ses filiales (le « groupe ») qui comprennent l'état de la situation financière consolidé au 31 décembre 2025, l'état des résultats consolidé, l'état de l'évolution de l'actif net consolidé et l'état des flux de trésorerie consolidé pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes des états financiers consolidés, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée du groupe au 31 décembre 2025, ainsi que des résultats consolidés de ses activités et de ses flux de trésorerie consolidés pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour les organismes sans but lucratif.

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 consolidés » du présent rapport. Nous sommes indépendants du groupe conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers consolidés au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Autres informations contenues dans le rapport annuel et de développement durable 2025 de l'Administration de l'aéroport

Les autres informations se composent des informations contenues dans le rapport annuel et de développement durable 2025 de l'Administration de l'aéroport, mais ne comprennent ni les états financiers consolidés ni notre rapport de l'auditeur sur ces états. La responsabilité des autres informations incombe à la direction.

Notre opinion sur les états financiers consolidés 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 consolidés, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers consolidés 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 consolidés

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

Lors de la préparation des états financiers consolidés, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité du groupe à poursuivre son exploitation, 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 de l'aéroport ou de cesser son activité ou si aucune solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière du groupe.

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

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés 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 consolidés 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 de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers consolidés 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 du groupe;
- 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 du groupe à poursuivre son exploitation. 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 consolidés 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 le groupe à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;
- nous planifions et réalisons l'audit du groupe afin d'obtenir des éléments probants suffisants et appropriés concernant les informations financières des entités ou des unités du groupe pour servir de fondement à la formation d'une opinion sur les états financiers consolidés du groupe. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la revue des travaux d'audit effectués pour les besoins de l'audit du groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment 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.

Ernst + Young S.N.L./S.E.V.C.R.L.

Comptables professionnels agréés

Vancouver, Canada

Le 1^{er} avril 2026

État de la situation financière consolidé

(en milliers de dollars)

Au 31 décembre	2025 \$	2024 \$
ACTIF		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	95 330	148 226
Placements à court terme	225 000	226 111
Débiteurs (note 3)	85 169	50 924
Autres montants à recevoir	8 973	9 830
Stocks (note 4)	13 471	14 354
Charges payées d'avance (note 8)	11 135	10 420
Total de l'actif à court terme	439 078	459 865
Participations dans des sociétés de personnes (notes 5 et 14)	88 284	71 601
Immobilisations, montant net (note 6)	2 446 933	2 516 243
Dépenses liées aux activités d'implantation de logiciels-services (note 7)	18 170	18 894
Autres actifs à long terme, montant net (note 8)	58 075	52 830
	3 050 540	3 119 433
PASSIF ET ACTIF NET		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer (notes 10, 12, 16 c) et 17 a))	107 220	133 900
Tranche à court terme des produits reportés	16 592	15 456
Tranche à court terme des paiements reportés liés au bail foncier (note 11)	2 247	2 247
Tranche à court terme des débetures (note 12)	149 656	—
Total du passif à court terme	275 715	151 603
Paiements reportés liés au bail foncier (note 11)	14 506	16 439
Produits reportés	19 273	18 515
Autres passifs à long terme (notes 16 b) et 16 c))	28 356	27 544
Apports en capital reportés (note 13 a))	108 464	101 248
Débetures (note 12)	1 343 092	1 492 106
Total du passif	1 789 406	1 807 455
Actif net	1 261 134	1 311 978
	3 050 540	3 119 433

Éventualités, engagements et garanties (notes 9 et 17)

Voir les notes des états financiers consolidés.

Au nom du Conseil,


Administratrice


Administrateur

État des résultats consolidé

(en milliers de dollars)

Exercices clos les 31 décembre	2025 \$	2024 \$
PRODUITS		
Redevances d'atterrissage (note 18)	66 101	60 232
Redevances d'aérogare (note 18)	138 382	129 655
Concessions (notes 8 a) et 18)	94 020	89 249
Frais d'amélioration aéroportuaire (note 15)	227 828	219 966
Stationnements et transport terrestre	98 797	90 313
Locations (notes 8 a) et 18)	63 310	59 402
Frais et revenus divers	8 702	7 484
Apports (note 13)	20 605	9 997
	717 745	666 298
CHARGES D'EXPLOITATION		
Biens et services (note 4)	217 396	197 382
Salaires et avantages sociaux (note 16)	139 155	125 966
Paiements tenant lieu d'impôts, de frais d'assurance et d'autres frais (note 4)	33 909	31 605
Bail foncier (note 17 a))	77 984	73 629
Partage des produits (note 17 b) iii))	7 182	6 754
Amortissement des immobilisations (note 6)	198 275	195 112
	673 901	630 448
Excédent des produits sur les charges d'exploitation	43 844	35 850
AUTRES PRODUITS (CHARGES)		
Produit d'intérêts	13 602	20 346
Produits tirés du partenariat DOC (note 5 a))	3 302	3 451
Produits tirés du partenariat VAPH (note 5 b))	15 365	15 763
Intérêts et charges financières (notes 11 et 12)	(53 543)	(53 518)
Réduction de valeur des immobilisations (note 6)	(73 336)	(1 040)
Gain (perte) à la cession d'immobilisations	512	(1 222)
Perte de change	(127)	(85)
	(94 225)	(16 305)
(Insuffisance) excédent des produits sur les charges pour l'exercice	(50 381)	19 545

Voir les notes des états financiers consolidés.

État de l'évolution de l'actif net consolidé

(en milliers de dollars)

Exercices clos les 31 décembre	2025 \$	2024 \$
Solde au début de l'exercice	1 311 978	1 290 043
Réévaluation des avantages sociaux futurs <i>(note 16)</i>	(463)	2 390
(Insuffisance) excédent des produits sur les charges pour l'exercice	(50 381)	19 545
Solde à la fin de l'exercice	1 261 134	1 311 978

Voir les notes des états financiers consolidés.

État des flux de trésorerie consolidé

(en milliers de dollars)

Exercices clos les 31 décembre	2025 \$	2024 \$
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
(Insuffisance) excédent des produits sur les charges pour l'exercice	(50 381)	19 545
Ajouter (déduire) les éléments sans incidence sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	198 275	195 112
Amortissement des apports en capital reportés (note 13 a))	(8 498)	(8 296)
Amortissement des frais de financement reportés	642	612
Intérêts effectifs sur les paiements reportés liés au bail foncier (note 11)	314	347
Amortissement des autres actifs à long terme	2 429	1 979
Variation nette liée aux ajustements des loyers selon la méthode linéaire (note 8 a))	(2 720)	(2 141)
Réduction de valeur des immobilisations (note 6)	73 336	1 040
(Gain) perte à la cession d'immobilisations	(512)	1 222
Produits tirés du partenariat DOC (note 5 a))	(3 302)	(3 451)
Produits tirés du partenariat VAPH (note 5 b))	(15 365)	(15 763)
Variation nette des soldes hors trésorerie du fonds de roulement lié à l'exploitation (note 20 a))	(51 084)	862
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	143 134	191 068
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Achat de placements à court terme	(225 000)	(226 111)
Échéance des placements à court terme	226 111	275 000
Acquisitions d'immobilisations	(210 485)	(222 674)
Produit tiré de la cession d'immobilisations	1 147	294
Distributions tirées du partenariat DOC (note 5 a))	—	(10)
Distributions tirées du partenariat VAPH (note 5 b))	1 984	2 121
Augmentation des autres actifs à long terme (note 8)	(594)	(644)
Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement	(206 837)	(172 024)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Remboursement des paiements reportés liés au bail foncier (note 11)	(2 247)	(2 247)
Apports en capital reportés reçus (note 13 a))	13 054	15 538
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	10 807	13 291
(Diminution) augmentation nette de la trésorerie au cours de l'exercice	(52 896)	32 335
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	148 226	115 891
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	95 330	148 226

Voir les notes des états financiers consolidés.

Notes des états financiers consolidés

(Tous les montants sont en milliers de dollars canadiens, sauf indication contraire.)

31 décembre 2025

1. Activités

L'Administration de l'aéroport de Vancouver (l'Administration de l'aéroport) est constituée en vertu de la Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif à titre de société fermée sans capital-actions. L'Administration de l'aéroport est régie par un conseil d'administration (le conseil) composé de neuf administrateurs nommés par le gouvernement et les organisations professionnelles, jusqu'à cinq administrateurs issus de la collectivité qui sont nommés par le conseil ainsi que de la présidentedirectrice générale.

L'Administration de l'aéroport exploite l'Aéroport international de Vancouver (l'Aéroport) aux termes d'un contrat de location avec le gouvernement du Canada (le bail foncier) visant une grande partie de Sea Island, à Richmond, en Colombie-Britannique.

L'Administration de l'aéroport détient trois filiales en propriété exclusive :

- i] Vancouver Airport Enterprises Ltd. (VAEL) détient une participation de 100 % dans YVR Project Management Ltd. (YVRPM), qui fournit des services de gestion de projets et de conseils en matière d'investissement aux entités affiliées et non affiliées.
- ii] Vancouver Airport Enterprises (Templeton) Ltd. (VAEL Templeton) détient la participation de l'Administration de l'aéroport dans les sociétés de personnes suivantes (collectivement, le Partenariat DOC) :
 - participation de 49,9 % dans Templeton DOC Limited Partnership (DOC LP), qui détient et exploite un centre de magasins-entrepôts pour détaillants et créateurs sur Sea Island;
 - participation de 50 % dans Templeton DOC General Partner Ltd. (DOC GP), qui est responsable de la gestion quotidienne de DOC LP. En outre, DOC GP détient une participation additionnelle de 0,2 % dans DOC LP.
- iii] Vancouver Airport Properties Ltd. détient une participation de 0,1 % dans les sociétés de personnes suivantes et en assure la gestion :
 - Vancouver Airport Property Holding LLP (VAPH) détient le droit du preneur de l'Administration de l'aéroport, qui détient la participation restante de 99,9 % dans VAPH.
 - Vancouver Airport Property Management LLP (VAPM) est une société en nom collectif à responsabilité limitée qui détient et exploite des immeubles à plusieurs locataires sur Sea Island. VAPH détient la participation restante de 99,9 % dans VAPM.

2. Principales méthodes comptables

Mode de présentation et règles comptables

Les présents états financiers consolidés ont été préparés conformément à la Partie III du Manuel de CPA Canada — Comptabilité, « Normes comptables pour les organismes sans but lucratif », et comprennent les résultats des filiales en propriété exclusive et des participations dans des sociétés de personnes de l'Administration de l'aéroport. Tous les soldes et toutes les opérations intersociétés ont été éliminés au moment de la consolidation.

Résumé des principales méthodes comptables

Stocks

Les stocks sont évalués au coût moyen pondéré ou à la valeur nette de réalisation, selon le moins élevé des deux montants. Le coût moyen pondéré comprend le prix d'achat, les droits de douane, les autres taxes nettes, les frais de transport, les frais de manutention et les autres coûts directement attribuables à l'acquisition. La valeur nette de réalisation s'entend du coût de remplacement actuel estimé.

Participations dans des sociétés de personnes

L'Administration de l'aéroport comptabilise ses participations dans des sociétés de personnes à la valeur de consolidation. La part de l'Administration de l'aéroport dans le résultat net des sociétés de personnes est comptabilisée à l'état des résultats consolidé (note 5).

Coûts d'emprunt

Les intérêts sur la dette sont passés en charges dans la période au cours de laquelle ils sont courus.

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût, déduction faite de l'amortissement cumulé. Le coût comprend le prix d'achat et les autres coûts d'acquisition et de construction, tels que les frais d'installation, les frais de conception et les honoraires d'ingénieurs, les frais juridiques, les frais d'arpentage, les frais d'aménagement du site, les frais de transport, les frais de main-d'œuvre, les frais d'assurance-transport et les droits de douane. Les intérêts et charges financières ne sont pas inscrits à l'actif.

Les logiciels qui font partie intégrante du matériel informatique correspondant sont inscrits à l'actif au coût de l'équipement informatique et inclus dans les immobilisations.

Les coûts pris en compte dans les travaux de construction en cours sont inscrits à l'actif au cours de la phase de construction et ne sont pas amortis. À l'achèvement du projet, les actifs seront répartis aux catégories d'immobilisations respectives et amortis aux taux figurant dans le tableau ci-après.

L'amortissement est calculé au coût moins la valeur de récupération estimative selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée de vie utile estimée comme suit :

Bâtiments et autres structures	5 à 40 ans
Pistes et autres surfaces pavées	3 à 30 ans
Infrastructure liée au transport en commun rapide	50 ans
Machinerie et équipement	5 à 15 ans
Mobilier et agencements	5 à 15 ans
Équipement informatique et logiciels	3 à 10 ans

La collection d'œuvres d'art est considérée comme ayant une valeur permanente et n'est pas amortie.

Lorsque les circonstances indiquent que la valeur des avantages économiques futurs ou du potentiel de service qui sont associés à l'actif est inférieure à sa valeur comptable, l'Administration de l'aéroport évalue la réduction de valeur en se fondant, pour chacun des actifs, sur sa juste valeur ou son coût de remplacement. Une réduction de valeur n'est pas reprise.

Accords d'infonuagique

L'Administration de l'aéroport analyse ses accords d'infonuagique pour déterminer si une composante logicielle d'un accord répond aux critères de comptabilisation d'un actif. Un tel actif est comptabilisé comme un actif incorporel logiciel. Si la composante logicielle ne constitue pas un actif, l'Administration de l'aéroport la comptabilise comme logiciel-service et passe en charges les charges connexes lorsqu'elles sont engagées. Les dépenses liées aux activités d'implantation qui sont directement attribuables à la préparation du logiciel-service en vue de son utilisation prévue et qui ne donnent pas lieu à des actifs incorporels distincts sont inscrites en tant qu'actif au titre du coût de l'implantation du logiciel-service. Cet actif est comptabilisé en charges selon la méthode linéaire appliquée sur la période prévue d'accès au logiciel-service par l'entreprise.

Produits reportés

Les produits reportés correspondent aux paiements reçus d'avance des locataires et des exploitants pour des marchandises et des services qui n'ont pas encore été fournis, et ils sont reportés et comptabilisés conformément aux modalités des contrats qui y sont associés.

Comptabilisation des produits

Les produits sont comptabilisés lorsque le montant à recevoir est fixé ou peut être estimé de façon raisonnable, que la livraison a eu lieu et que le recouvrement est raisonnablement assuré comme suit :

- i] Les charges liées à l'aéronautique, qui comprennent les redevances d'atterrissage et d'aérogare, sont généralement comptabilisées dans les produits lorsque les installations aéroportuaires sont utilisées.
- ii] Les produits tirés des concessions sont comptabilisés selon le pourcentage des ventes déclarées par les concessionnaires ou sous réserve de garanties minimales annuelles. Les montants sous réserve de garanties minimales annuelles et les incitatifs à verser aux preneurs qui ont conclu des contrats de location sont comptabilisés selon la méthode linéaire sur la durée du contrat de location.
- iii] Les produits tirés des frais d'amélioration aéroportuaire, qui sont perçus par les compagnies aériennes auprès des passagers, sont comptabilisés en fonction du nombre mensuel de passagers transmis par chaque compagnie aérienne.
- iv] Les produits tirés des stationnements et du transport terrestre sont comptabilisés lorsque les installations aéroportuaires sont utilisées.
- v] Les produits locatifs sont comptabilisés selon la méthode linéaire sur la durée des contrats de location respectifs.

vi] Les apports sont comptabilisés selon la méthode du report comme suit :

Les apports non affectés sont comptabilisés en produits si le montant à recevoir peut faire l'objet d'une estimation raisonnable et que sa réception est raisonnablement assurée.

Les apports reçus en vue de compenser certains coûts d'exploitation sont initialement constatés à titre de produits reportés et comptabilisés comme produits lorsque les coûts sont engagés.

Les apports reçus et désignés par des tiers à des fins précises en matière de capital sont initialement constatés à titre de produits reportés et comptabilisés selon la même méthode que celle utilisée pour l'amortissement des immobilisations correspondantes.

Bail foncier

La charge liée au bail foncier est établie en pourcentage des produits de l'Administration de l'aéroport selon une échelle progressive, tel qu'il est défini dans le bail foncier, et est comptabilisée à l'état des résultats consolidé.

L'Administration de l'aéroport ne recevant pas de titre de propriété pour les parcelles de terrain sous-jacentes, le bail foncier a été comptabilisé comme un contrat de location simple.

Impôts

Les produits découlant des activités de l'Administration de l'aéroport sont exonérés de l'impôt sur le revenu fédéral et provincial aux termes de la *Loi relative aux cessions d'aéroports*.

Un paiement tenant lieu d'impôts est effectué pour les services municipaux. Il est calculé en fonction des taux appliqués par la municipalité pour évaluer la valeur des propriétés. Les paiements sont comptabilisés en charges sur la durée de l'évaluation.

Les activités de chaque filiale sont assujetties aux impôts des territoires dans lesquels les filiales exercent leurs activités et sont comptabilisées dans les paiements tenant lieu d'impôts, de frais d'assurance et d'autres frais. Les impôts de ces entités sont évalués au moyen de la méthode des impôts exigibles.

Avantages sociaux futurs

L'Administration de l'aéroport offre un régime de retraite contributif à prestations déterminées aux salariés qui, immédiatement avant de se joindre à l'Administration de l'aéroport, étaient à l'emploi de la fonction publique fédérale. Elle offre un régime de retraite à cotisations déterminées aux salariés à l'emploi de l'Administration de l'aéroport depuis juin 1992 et des régimes complémentaires non capitalisés aux cadres supérieurs.

Régime de retraite à prestations déterminées

L'Administration de l'aéroport comptabilise les obligations au titre des régimes de retraite à prestations déterminées à mesure que les salariés rendent les services donnant droit aux prestations.

L'Administration de l'aéroport évalue ses obligations au titre des prestations constituées et la juste valeur des actifs du régime au 31 décembre de chaque année, en fonction de la dernière évaluation aux fins de la capitalisation du régime de retraite à prestations déterminées. La dernière évaluation actuarielle du régime de retraite à prestations déterminées aux fins de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2024. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de la capitalisation sera effectuée en date du 31 décembre 2025, et les résultats sont attendus plus tard en 2026.

L'évaluation actuarielle des obligations au titre des prestations constituées relatives aux régimes de retraite et aux avantages complémentaires de retraite est fondée sur la méthode de répartition des prestations au prorata des services. Les obligations au titre des régimes de retraite à prestations déterminées sont calculées au moyen des hypothèses découlant de l'évaluation actuarielle, notamment une estimation de l'évolution future des niveaux de salaire, l'indexation des prestations, l'âge de départ à la retraite des salariés et d'autres facteurs actuariels. Les obligations au titre des régimes de prestations complémentaires non capitalisés et des régimes d'avantages complémentaires de retraite sont calculées au moyen des hypothèses qui tiennent compte de la meilleure estimation de la direction concernant la croissance des coûts, l'âge de départ à la retraite des salariés, l'indexation des prestations et d'autres facteurs actuariels.

L'Administration de l'aéroport évalue ses obligations au titre des prestations définies pour les régimes de retraite complémentaires non capitalisés et les régimes d'avantages complémentaires de retraite selon une évaluation comptable à la date de clôture.

Aux fins du calcul du taux de rendement prévu des actifs des régimes, ces actifs sont évalués à leur juste valeur à la date de clôture.

Les réévaluations qui comprennent les règlements et les gains actuariels ou les pertes actuarielles résultent de l'écart entre le rendement à long terme réel des actifs des régimes au cours d'une période et le rendement à long terme prévu pendant cette période, les écarts entre les résultats observés quant aux données démographiques et économiques par rapport aux prévisions, ou des modifications apportées aux hypothèses actuarielles utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées. Ces réévaluations sont comptabilisées directement dans l'actif net et présentées dans un poste distinct.

Les coûts des services passés découlant des modifications apportées aux régimes sont comptabilisés immédiatement à l'état des résultats consolidé.

Régime de retraite à cotisations déterminées

L'Administration de l'aéroport comptabilise les cotisations aux régimes de retraite à cotisations déterminées en charges, au poste Salaires et avantages sociaux à mesure que les services sont rendus.

Instruments financiers

Comptabilisation et évaluation

L'Administration de l'aéroport comptabilise un actif financier ou un passif financier lorsqu'elle devient partie aux dispositions contractuelles d'un instrument financier.

À l'acquisition initiale, l'actif financier acquis ou le passif financier pris en charge lors d'une transaction conclue dans des conditions de concurrence normale est évalué à sa juste valeur ajustée en fonction des frais de financement et des coûts de transaction directement attribuables à son acquisition ou à sa prise en charge si les instruments financiers sont évalués ultérieurement au coût ou au coût après amortissement.

Frais de financement

L'Administration de l'aéroport comptabilise à l'actif les coûts de transaction relatifs à l'obtention de financement en les portant en diminution de la dette connexe, et elle amortit ces coûts dans la charge d'intérêts selon la méthode du taux d'intérêt effectif sur la durée de la dette sous-jacente.

Conversion des devises

L'Administration de l'aéroport comptabilise les opérations en devises en les convertissant en dollars canadiens au cours de change en vigueur à la date des transactions. Les éléments monétaires libellés en devises sont convertis en dollars canadiens en utilisant le cours de change en vigueur à la date de clôture. Les gains et les pertes de change sont présentés dans les résultats d'exploitation de la période au cours de laquelle ils se produisent.

Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers exige que la direction procède à des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur le montant présenté au titre des actifs et des passifs, sur l'information fournie à l'égard des actifs et passifs éventuels à la date de clôture et sur les montants présentés au titre des produits et des charges au cours de la période de présentation de l'information financière. Les éléments importants pour lesquels la direction emploie des estimations sont liés à la détermination des produits à recevoir, de la provision pour créances douteuses, du degré d'avancement des travaux de construction, de la réduction de valeur des immobilisations, de la durée de vie utile aux fins de l'amortissement des immobilisations, des charges à payer, des hypothèses concernant les régimes de retraite à prestations déterminées et des provisions pour éventualités. Les résultats réels peuvent différer de façon importante de ces estimations.

3. Débiteurs

	2025 \$	2024 \$
Courants — en souffrance depuis 30 jours	62 853	46 295
En souffrance depuis 31 à 60 jours	5 348	2 601
En souffrance depuis 61 à 90 jours	19 372	4 578
Provision pour créances douteuses	(2 404)	(2 550)
	85 169	50 924

	2025 \$	2024 \$
Provision pour créances douteuses au début de l'exercice	2 550	1 765
(Diminution) augmentation de la provision pour créances douteuses	(146)	785
Provision pour créances douteuses à la fin de l'exercice	2 404	2 550

4. Stocks

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, des stocks de 7,0 millions de dollars (5,9 millions de dollars en 2024) étaient employés pour des biens et des services, et des stocks de 0,9 million de dollars (0,3 million de dollars en 2024) étaient employés pour des paiements tenant lieu d'impôts, d'assurances et autres, dont 0,6 million de dollars (néant en 2024) correspondant à des radiations de stocks désuets.

5. Participations dans des sociétés de personnes

	2025 \$	2024 \$
Partenariat DOC a)	13 781	10 479
VAPH b)	74 503	61 122
	88 284	71 601

a] Partenariat DOC

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé des produits tirés du partenariat Templeton DOC Limited Partnership de 3,3 millions de dollars (3,5 millions de dollars en 2024). Le montant a été comptabilisé à l'état des résultats consolidé et en augmentation des participations dans des sociétés de personnes.

Jusqu'à maintenant, l'apport net en capital de l'Administration de l'aéroport à Templeton DOC Limited Partnership s'élève à 6,8 millions de dollars (6,8 millions de dollars en 2024), et l'apport net en capital de l'Administration de l'aéroport à Templeton DOC General Partner Ltd. s'élève à 0,02 million de dollars (0,02 million de dollars en 2024).

Le tableau qui suit présente un résumé de l'état de la situation financière consolidé, de l'état des résultats consolidé et de l'état des flux de trésorerie consolidé pour la participation de 50 % de l'Administration de l'aéroport dans Templeton DOC Limited Partnership aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates :

	2025 \$	2024 \$
Actifs	97 221	93 638
Passifs	83 460	83 179
Actifs net	13 761	10 459

	2025 \$	2024 \$
Produits	15 178	14 161
Charges	11 876	10 710
Résultat net	3 302	3 451

	2025 \$	2024 \$
Flux de trésorerie liés aux activités suivantes :		
Activités d'exploitation	7 864	6 207
Activités d'investissement	(15 713)	(1 340)

b] VAPH et VAPM

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé des produits tirés du partenariat de 15,4 millions de dollars (15,8 millions de dollars en 2024) dans l'état des résultats consolidé au prorata de la participation de l'Administration de l'aéroport de 99,9 % et de la participation de VAPL de 0,1 % dans VAPH. Le montant a été comptabilisé en augmentation des participations dans des sociétés de personnes.

Au cours de l'exercice, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé des distributions de 2,0 millions de dollars (2,1 millions de dollars en 2024) de VAPH. Le montant de la distribution a été comptabilisé en diminution des participations dans des sociétés de personnes.

Le tableau qui suit présente un résumé de l'état de la situation financière, de l'état des résultats consolidé et de l'état des flux de trésorerie consolidé pour VAPH aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates, notamment des produits tirés du partenariat de 6,2 millions de dollars attribuables à VAPM au prorata de sa participation de 99,9 % :

	2025 \$	2024 \$
Actifs	74 468	61 095
Passifs	10	9
Capital des porteurs de parts	74 458	61 086

	2025 \$	2024 \$
Produits et autres revenus	15 368	15 764
Charges	11	7
Résultat net	15 357	15 757

	2025 \$	2024 \$
Flux de trésorerie liés aux activités suivantes :		
Activités d'exploitation	9 149	9 096
Activités d'investissement	(17 000)	—
Activités de financement	(1 984)	(2 121)

6. Immobilisations

2025

	Bâtiments et autres structures	Pistes et autres surfaces pavées	Matériel informatique et logiciels	Machinerie et équipement	Mobilier et agencements	Infrastructure liée au transport en commun rapide	Collection d'œuvres d'art	Construction en cours	Total
Coût									
Solde au 31 décembre 2024	3 110 953	878 054	311 279	193 575	39 525	300 069	9 983	313 631	5 157 069
Acquisitions	—	—	—	—	—	—	—	202 937	202 937
Cessions	(4 194)	(1 384)	(30 089)	(41 600)	(14)	—	—	—	(77 281)
Réduction de valeur	—	—	—	—	—	—	—	(73 336)	(73 336)
Transferts	77 195	124 682	28 417	10 068	6 342	—	—	(246 704)	—
Solde au 31 décembre 2025	3 183 954	1 001 352	309 607	162 043	45 853	300 069	9 983	196 528	5 209 389
Amortissement cumulé									
Solde au 31 décembre 2024	1 612 638	504 321	252 632	141 828	36 232	93 175	—	—	2 640 826
Charge d'amortissement	121 434	38 350	22 135	8 515	1 859	5 982	—	—	198 275
Cessions	(4 194)	(1 384)	(29 598)	(41 455)	(14)	—	—	—	(76 645)
Solde au 31 décembre 2025	1 729 878	541 287	245 169	108 888	38 077	99 157	—	—	2 762 456
Valeur nette comptable, 31 décembre 2025	1 454 076	460 065	64 438	53 155	7 776	200 912	9 983	196 528	2 446 933

2024

	Bâtiments et autres structures	Pistes et autres surfaces pavées	Matériel informatique et logiciels	Machinerie et équipement	Mobilier et agencements	Infrastructure liée au transport en commun rapide	Collection d'œuvres d'art	Construction en cours	Total
Coût									
Solde au 31 décembre 2023	2 987 134	847 636	301 284	188 614	41 059	300 069	9 983	284 330	4 960 109
Acquisitions	—	—	—	—	—	—	—	224 356	224 356
Cessions	(1 029)	—	(7 616)	(14 753)	(1 991)	—	—	(967)	(26 356)
Réduction de valeur	—	—	(149)	—	—	—	—	(891)	(1 040)
Transferts	124 848	30 418	17 760	19 714	457	—	—	(193 197)	—
Solde au 31 décembre 2024	3 110 953	878 054	311 279	193 575	39 525	300 069	9 983	313 631	5 157 069
Amortissement cumulé									
Solde au 31 décembre 2023	1 494 577	465 671	238 801	147 376	37 021	87 108	—	—	2 470 554
Charge d'amortissement	119 586	38 650	21 442	8 166	1 201	6 067	—	—	195 112
Cessions	(1 525)	—	(7 611)	(13 714)	(1 990)	—	—	—	(24 840)
Solde au 31 décembre 2024	1 612 638	504 321	252 632	141 828	36 232	93 175	—	—	2 640 826
Valeur nette comptable, 31 décembre 2024									
	1 498 315	373 733	58 647	51 747	3 293	206 894	9 983	313 631	2 516 243

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé une réduction de valeur totale des immobilisations de 73,3 millions de dollars (1,0 million de dollars en 2024). L'Administration de l'Aéroport a plus particulièrement relevé des indices de dépréciation liés à une installation de transport terrestre. Au 31 décembre 2025, la juste valeur de ces actifs était évaluée à néant, ce qui a entraîné une réduction de valeur de 62,1 millions de dollars (néant en 2024) à l'état des résultats consolidé.

L'Administration de l'aéroport a comptabilisé une réduction de valeur supplémentaire de 11,2 millions de dollars (1,0 million de dollars en 2024) au titre de l'abandon et de la modification de l'étendue de différents autres projets d'investissement.

7. Coût de l'implantation de logiciels-services

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, l'Administration de l'aéroport a amorti des dépenses liées aux activités d'implantation de logiciels-services inscrites à l'actif d'un montant de 2,3 millions de dollars (1,1 million de dollars en 2024) et a inscrit à l'actif des dépenses liées aux activités d'implantation de logiciels-services qui sont directement attribuables d'un montant de 1,5 million de dollars (12,5 millions de dollars en 2024).

8. Autres actifs à long terme

	2025		
	Coût \$	Amortissement cumulé \$	Valeur nette comptable \$
Créances découlant d'un contrat de location simple <i>a)</i>	29 358	—	29 358
Actif au titre des prestations constituées (<i>note 16 a)</i>)	19 430	—	19 430
Droit du preneur <i>b)</i>	4 640	(1 323)	3 317
Actifs à long terme payés d'avance	8 003	(5 081)	2 922
Actif liés à un bail	2 828	—	2 828
Incitatifs à la location	1 031	(249)	782
Total des autres actifs à long terme	65 290	(6 653)	58 637
Moins : tranche à court terme des actifs à long terme payés d'avance	(562)	—	(562)
	64 728	(6 653)	58 075

	2024		
	Coût \$	Amortissement cumulé \$	Valeur nette comptable \$
Créances découlant d'un contrat de location simple <i>a)</i>	26 638	—	26 638
Actif au titre des prestations constituées (<i>note 16 a)</i>)	19 313	—	19 313
Droit du preneur <i>b)</i>	4 640	(1 252)	3 388
Actifs à long terme payés d'avance	7 454	(3 540)	3 914
Incitatifs à la location	1 514	(647)	867
Total des autres actifs à long terme	59 559	(5 439)	54 120
Moins : tranche à court terme des actifs à long terme payés d'avance	(1 290)	—	(1 290)
	58 269	(5 439)	52 830

- a] Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé une augmentation nette des produits tirés des concessions et des produits locatifs à l'échelle de tous les contrats de location d'un montant de 2,7 millions de dollars (2,1 millions de dollars en 2024) découlant de l'ajustement des loyers selon la méthode linéaire.
- b] En juin 2008, l'Administration de l'aéroport a fait l'acquisition d'un droit du preneur sur Sea Island d'un montant de 4,6 millions de dollars, qui comprend le coût estimé du démantèlement et de la démolition de l'immeuble existant sur le terrain. Par conséquent, le bail foncier avec Transports Canada a été modifié pour tenir compte du site acquis. Le droit du preneur est amorti sur la durée résiduelle du bail foncier. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, l'amortissement du droit du preneur s'est élevé à 0,1 million de dollars (0,1 million de dollars en 2024).

9. Facilité de crédit renouvelable

	31 décembre 2025 \$	31 décembre 2024 \$
Facilité de crédit	300 000	300 000
Moins : lettres de crédit en circulation	(18 945)	(17 291)
Facilité de crédit disponible	281 055	282 709

L'Administration de l'aéroport disposait d'une facilité de crédit renouvelable (la facilité de crédit) de 300,0 millions de dollars (300,0 millions de dollars au 31 décembre 2024) portant intérêt au taux préférentiel bancaire, qui était de 4,45 % au 31 décembre 2025 (5,45 % en 2024), ou au taux d'intérêt en vigueur sur le marché dans le cas d'émission d'acceptations bancaires. Aucun montant n'avait été prélevé aux termes de la facilité de crédit aux 31 décembre 2025 et 2024.

10. Sommes à remettre à l'État

Les créiteurs et charges à payer comprennent les sommes à remettre à l'État, notamment les montants à payer au titre des taxes de vente, des taxes sur le stationnement et des charges salariales ainsi que les paiements au titre du bail foncier.

	2025 \$	2024 \$
Transports Canada (<i>note 17 a</i>)	5 136	4 405
TransLink	878	729
Ministère des Finances de Colombie-Britannique	685	673
Agence de revenu du Canada	520	7
	7 219	5 814

11. Paiements reportés liés au bail foncier

En 2021, le gouvernement du Canada a offert aux aéroports canadiens un allègement des paiements liés au bail foncier en raison d'une baisse importante du nombre de passagers découlant de la pandémie de COVID-19. Cet allègement a permis à l'Administration de l'aéroport de reporter ses paiements pour l'exercice 2021 totalisant 22,5 millions de dollars et de les rembourser sur une période de dix ans sans intérêt, les remboursements devant commencer le 1^{er} janvier 2024. Les paiements reportés liés au bail foncier étaient évalués initialement à la juste valeur, puis ultérieurement au coût après amortissement au taux d'intérêt effectif de 1,76 % qui correspond au taux habituellement appliqué aux activités de financement existantes.

En janvier 2024, l'Administration de l'aéroport a commencé à faire des remboursements au titre des paiements reportés liés au bail foncier. Au 31 décembre 2025, l'Administration de l'aéroport avait remboursé un total de 4,5 millions de dollars des paiements de loyer reportés à Transports Canada (2,2 millions de dollars en 2024).

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé une charge d'intérêts totalisant 0,3 million de dollars (0,3 million de dollars en 2024) dans l'état des résultats consolidé, relativement aux paiements reportés liés au bail foncier. Au 31 décembre 2025, le coût après amortissement des paiements reportés liés au bail foncier s'élevait à 16,8 millions de dollars (18,6 millions de dollars en 2024), dont une tranche de 2,2 millions de dollars (2,2 millions de dollars en 2024) a été comptabilisée en tant que tranche à court terme des paiements reportés liés au bail foncier.

12. Débentures

Tranche à court terme

Série	Échéance	Taux d'intérêt	Prime de rachat	2025 \$	2024 \$
Série B	7 décembre 2026	7,425 %	+0,150 %	150 000	—
Moins : frais de financement reportés non amortis				(344)	—
				149 656	—

Tranche à long terme

Série	Échéance	Taux d'intérêt	Prime de rachat	2025 \$	2024 \$
Série B	7 décembre 2026	7,425 %	+0,150 %	—	150 000
Série F	10 novembre 2045	3,857 %	+0,370 %	200 000	200 000
Série G	23 novembre 2048	3,656 %	+0,310 %	250 000	250 000
Série H	18 octobre 2049	2,874 %	+0,295 %	300 000	300 000
Série I	20 septembre 2030	1,760 %	+0,295 %	250 000	250 000
Série J	21 septembre 2050	2,800 %	+0,425 %	350 000	350 000
				1 350 000	1 500 000
Moins : frais de financement reportés non amortis				(6 908)	(7 894)
				1 343 092	1 492 106
Total des débentures				1 492 748	1 492 106

Au 31 décembre 2025, les intérêts à payer par l'Administration de l'aéroport sur les débentures s'élevaient à 8,5 millions de dollars (8,5 millions de dollars en 2024), et ils sont comptabilisés dans les créditeurs et charges à payer.

Les débentures sont des obligations directes, non garanties et subordonnées de l'Administration de l'aéroport. Les intérêts sont payables en versements semestriels à terme échu en juin et en décembre pour la série B, en mai et en novembre pour la série F et la série G, en avril et en octobre pour la série H, et en mars et en septembre pour la série I et la série J. Les débentures sont rachetables au gré de l'Administration de l'aéroport, en totalité ou en partie, en tout temps.

Le prix de rachat des débentures de série B correspond en tout temps au montant le plus élevé entre la valeur nominale et la valeur qui donnerait lieu à un taux de rendement jusqu'à l'échéance équivalant à celui d'une obligation du gouvernement du Canada d'une échéance équivalente, majoré de la prime de rachat.

Le prix de rachat des débentures des autres séries six mois avant l'échéance correspond au montant le plus élevé entre la valeur nominale et la valeur qui donnerait lieu à un taux de rendement jusqu'à l'échéance équivalant à celui d'une obligation du gouvernement du Canada d'une échéance équivalente, majoré de la prime de rachat. Dans les six mois précédant l'échéance, le prix de rachat des débentures correspond à la valeur nominale.

Lorsque les débentures sont en circulation, l'Administration de l'aéroport est tenue de maintenir un ratio de couverture des intérêts d'au moins 1,25:1. Toute autre émission de titres de créance assortis d'une échéance de 12 mois ou plus est soumise à un ratio de couverture des intérêts minimal de 1,75:1 sur une base pro forma. Aux termes de l'acte de fiducie, l'Administration de l'aéroport est également assujettie à certaines restrictions liées aux charges grevant les actifs, à la vente d'actifs, à l'acquisition de sociétés, aux placements et aux garanties. Pour les exercices clos les 31 décembre 2025 et 2024, l'Administration de l'aéroport est restée en conformité avec ses clauses restrictives.

13. Apports en capital reportés et activités d'exploitation

	2025 \$	2024 \$
Amortissement des apports en capital reportés a)	8 498	8 296
Apports des activités d'exploitation	12 107	1 701
	20 605	9 997

a) Apports en capital reportés

	2024 \$	Apports comptabilisés	Amortissement	2025 \$
ACSTA	63 435	—	(5 932)	57 503
Gouvernement du Canada	23 996	8 305	(1 117)	31 184
Province de Colombie-Britannique	2 256	1 536	(430)	3 362
Municipalités et autres	11 561	5 873	(1 019)	16 415
	101 248	15 714	(8 498)	108 464

14. Opérations entre apparentés

Les apparentés s'entendent des membres du conseil d'administration, des principaux dirigeants et des sociétés de personnes. Aux 31 décembre 2025 et 2024, l'Administration de l'aéroport n'était partie à aucune opération entre apparentés importante avec des administrateurs et des principaux dirigeants.

L'Administration de l'aéroport fournit certains services de soutien administratif, notamment en matière de technologie de l'information, de comptabilité et de ressources humaines ainsi que des services juridiques à ses filiales sans contrepartie.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé des produits locatifs de 0,4 million de dollars découlant du partenariat Templeton DOC Limited Partnership (0,4 million de dollars en 2024).

15. Frais d'amélioration aéroportuaire — utilisation des fonds

Les frais d'amélioration aéroportuaire (les FAA) sont perçus dans le prix d'un billet d'avion par les compagnies aériennes aux termes de l'entente sur les frais d'amélioration aéroportuaire (l'entente) conclue entre plusieurs administrations d'aéroports au Canada et les compagnies aériennes signataires de l'entente. Aux termes de cette entente, tous les produits tirés des FAA doivent être utilisés pour financer les dépenses d'investissement et les frais de financement se rapportant au développement d'infrastructures aéroportuaires, comme convenu avec les compagnies aériennes.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé un montant de 227,5 millions de dollars (219,6 millions de dollars en 2024) au titre des produits tirés des FAA de l'aérogare principale, et les dépenses d'investissement admissibles aux fins des FAA pour l'aérogare principale ont totalisé 183,7 millions de dollars (188,6 millions de dollars en 2024). Le solde des produits provenait des frais liés aux installations aéroportuaires de l'aérogare sud. Au 31 décembre 2025, le montant cumulé des produits tirés des FAA de l'aérogare principale, qui totalisait 3,3 milliards de dollars (3,1 milliards de dollars en 2024), a servi à financer le montant cumulé des dépenses d'investissement admissibles aux fins des FAA pour l'aérogare principale, qui totalisait 5,4 milliards de dollars (5,3 milliards de dollars en 2024) aux termes de l'entente.

16. Avantages sociaux futurs

a] Régimes de retraite capitalisés

Régime à prestations déterminées

Les informations relatives au régime de retraite à prestations déterminées de l'Administration de l'aéroport se présentent comme suit :

	2025 \$	2024 \$
Juste valeur des actifs du régime	81 271	82 864
Obligations au titre des prestations constituées	61 841	63 551
Actif au titre des prestations constituées	19 430	19 313

L'actif au titre des prestations constituées est inclus dans les autres actifs à long terme (note 8).

Total des versements en espèces

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, le montant total des versements en espèces relatifs aux avantages sociaux futurs, composés des paiements en espèces faits par l'Administration de l'aéroport dans ses régimes de retraite capitalisés (le régime à prestations déterminées et les régimes à cotisations déterminées), s'est établi à 6,7 millions de dollars (5,6 millions de dollars en 2023).

b] Régimes de retraite non capitalisés

L'Administration de l'aéroport participe à des régimes de retraite complémentaires non capitalisés et à un régime d'avantages complémentaires de retraite pour ses cadres supérieurs. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, la charge liée aux régimes de retraite s'est établie à 1,6 million de dollars (1,6 million de dollars en 2024) et a été comptabilisée au titre des salaires et avantages sociaux dans les états financiers consolidés. Selon le rapport actuariel, le montant total du passif au titre des prestations constituées de ces régimes s'établissait à 20,5 millions de dollars au 31 décembre 2025 (20,0 millions de dollars en 2024), et était inclus dans les autres passifs à long terme.

c] Allocation de retraite

L'Administration de l'aéroport offre une allocation de retraite aux salariés de l'unité de négociation en fonction du nombre d'années de services et de leur salaire au moment de leur départ à la retraite. Le passif au titre des prestations constituées de ce régime s'établissait à 4,5 millions de dollars (4,4 millions de dollars en 2024), dont la tranche à court terme de 0,5 million de dollars (0,5 million de dollars en 2024) était comptabilisée dans les crédettes et charges à payer, et un montant de 4,0 millions de dollars (3,8 millions de dollars en 2024) dans les autres passifs à long terme.

17. Engagements, éventualités et garanties

a] Bail foncier

Le bail foncier régit les relations économiques et quotidiennes entre l'Administration de l'aéroport et le gouvernement du Canada pour une période qui prendra fin le 30 juin 2072.

La charge liée au bail foncier est établie en pourcentage des produits de l'Administration de l'aéroport selon une échelle progressive, tel qu'il est défini dans le bail foncier. Au minimum, les paiements mensuels exigés sont fondés sur la charge liée au bail foncier réelle de l'exercice précédent, alors que la charge elle-même est calculée en pourcentage des produits de l'exercice considéré.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, la différence entre les paiements mensuels liés au bail foncier versés par l'Administration de l'aéroport et le total de la charge liée au bail foncier réelle s'est élevé à 5,1 millions de dollars (4,4 millions de dollars en 2024).

Au 31 décembre 2025, ce montant était inclus dans les crédettes et charges à payer.

b] Engagements

- i) Au 31 décembre 2025, les engagements en capital en cours de l'Administration de l'aéroport en lien avec la construction de certains projets d'investissement s'établissaient à environ 70,5 millions de dollars (136,6 millions de dollars en 2024).
- ii) Au 31 décembre 2025, les engagements d'exploitation de l'Administration de l'aéroport en lien avec les activités de l'aéroport pour les cinq prochains exercices s'établissaient à environ 263,1 millions de dollars (297,6 millions de dollars en 2024).
- iii) Le 21 juin 2017, l'Administration de l'aéroport et un tiers ont conclu une entente profitable aux deux parties d'une durée de 30 ans portant sur les quatre piliers du développement durable (économie, collectivité, environnement et gouvernance). L'entente comprend un accord de partage des produits, aux termes duquel l'Administration de l'aéroport verse annuellement au tiers un montant égal à 1 % de ses produits tels qu'ils sont définis dans l'entente.

c] Garanties

En 2022, Templeton DOC Limited Partnership a conclu une nouvelle convention de prêt avec un consortium de banques (la convention de prêt). La convention de prêt comprend des garanties de remboursement du capital par les partenaires de Templeton DOC Limited Partnership d'un montant maximum de 50,0 millions de dollars, plus les frais engagés pour en assurer l'application. Le montant maximum couvert par la garantie de l'Administration de l'aéroport est de 25,0 millions de dollars, plus la moitié des frais engagés pour en assurer l'application. Le 29 octobre 2025, l'Administration de l'aéroport a prolongé de un an la facilité d'emprunt.

d] Réclamations juridiques

Dans le cours normal des activités, l'Administration de l'aéroport fait l'objet de diverses réclamations et poursuites. Bien qu'il soit impossible de prédire avec certitude l'issue de ces réclamations et de ces poursuites, la direction croit que leur règlement n'aura pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière de l'Administration de l'aéroport ou sur ses résultats d'exploitation. Au 31 décembre 2025, l'Administration de l'aéroport ne faisait l'objet d'aucune réclamation importante.

18. Concentration de la clientèle

L'Administration de l'aéroport a tiré des produits d'environ 94,4 millions de dollars (92,1 millions de dollars en 2024) des redevances d'atterrissage, des redevances d'aérogare et des activités de location d'une compagnie aérienne, de même que des produits de 36,8 millions de dollars (33,1 millions de dollars en 2024) des concessions et des activités de location d'un exploitant de concessions. L'Administration de l'aéroport est d'avis que la cessation des activités de la compagnie aérienne ou de l'exploitant de concessions n'aurait pas d'incidence importante à long terme sur les produits ou les activités de l'Administration de l'aéroport, puisque la perte serait éventuellement compensée auprès d'autres fournisseurs de services.

19. Instruments financiers et gestion des risques

L'Administration de l'aéroport est principalement exposée au risque de crédit, au risque de change, au risque de taux d'intérêt et au risque de liquidité liés à ses instruments financiers.

Risque de crédit

L'Administration de l'aéroport est exposée à un risque de crédit découlant de ses actifs financiers. Elle procède à des évaluations régulières du crédit à l'égard de ces comptes et maintient des provisions pour moins-value pour des pertes de crédit éventuelles. La qualité du crédit des actifs financiers est évaluée par rapport aux cotes de crédit attribuées par des agences de notation externes ou aux données historiques sur le client. Au 31 décembre 2025, l'Administration de l'aéroport détenait des dépôts de garantie au comptant de 2,9 millions de dollars (7,1 millions de dollars en 2024) et des lettres de crédit de 36,9 millions de dollars (27,9 millions de dollars en 2024) émis par ses clients.

Une provision pour créances douteuses est constituée en fonction des facteurs inhérents au risque de crédit de certains clients, des tendances passées et d'autres informations. Le rapprochement entre le classement chronologique des débiteurs et la provision pour créances douteuses est présenté en détail à la note 3.

Risque de change

L'Administration de l'aéroport réalise peu d'opérations en devises. La majorité des produits, des charges et des dépenses d'investissement étant libellés en dollars canadiens, l'exposition de l'Administration de l'aéroport au risque de change est négligeable.

Risque de taux d'intérêt

L'Administration de l'aéroport est exposée au risque de taux d'intérêt lié à sa facilité de crédit qui porte intérêt au taux préférentiel bancaire. Au 31 décembre 2025, l'Administration de l'aéroport n'avait aucune dette bancaire (néant en 2024) sous la forme d'acceptation bancaire ou de prélèvements aux termes de la facilité de crédit (note 9). L'encours du solde de la dette consiste en des débetures (note 12), qui sont assorties de taux d'intérêt fixes jusqu'à leur échéance et, par conséquent, toute fluctuation des taux d'intérêt sur le marché n'aura aucune incidence sur les paiements d'intérêts par l'Administration de l'aéroport.

Risque de liquidité

L'Administration de l'aéroport gère le risque de liquidité en maintenant des liquidités suffisantes ou en disposant de facilités de crédit. Les projections des flux de trésorerie sont régulièrement mises à jour et surveillées par la direction pour assurer un financement suffisant constant.

20. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie

a] Variation nette des soldes hors trésorerie du fonds de roulement lié à l'exploitation

	2025 \$	2024 \$
Débiteurs	(31 984)	12 749
Autres montants à recevoir	505	(3 484)
Stocks	883	(1 129)
Charges payées d'avance	(451)	(1 165)
Créditeurs et charges à payer	(19 854)	(12 827)
Produits reportés	(183)	6 718
	(51 084)	862

b] Informations supplémentaires

	2025 \$	2024 \$
Opérations sans effet sur la trésorerie :		
Montant comptabilisé au titre des travaux de construction en cours	27 885	35 434
Montant à recevoir au titre des apports en capital reportés	3 179	519
Réévaluation des avantages sociaux futurs	(463)	2 390

hay čx^w qə

Thank you

Merci



À YVR, tout ce que nous faisons est guidé par notre raison d'être : servir notre communauté et l'économie qui la soutient – aujourd'hui et pour les générations à venir.

Merci d'avoir pris connaissance de notre États financiers consolidés. Si vous avez des questions ou des commentaires concernant ce rapport, veuillez nous écrire à : community_relations@yvr.ca.

Suivez l'Aéroport international de Vancouver |
L'Administration de l'aéroport de Vancouver

Site Web yvr.ca

LinkedIn Vancouver Airport Authority

Instagram @yvrairport @aeroportyvr

X @yvrairport @yvraeroport

