



RAPPORT ANNUEL 2025

L'administration
aéroportuaire de
Saskatoon



L'année 2025 a été fructueuse pour l'Administration aéroportuaire de Saskatoon (l'« AAS »), marquée par des avancées stratégiques importantes grâce à l'élargissement de l'offre de services, la progression vers nos objectifs environnementaux et les investissements soutenus dans l'expérience client, ce qui témoigne de notre engagement envers la collectivité.

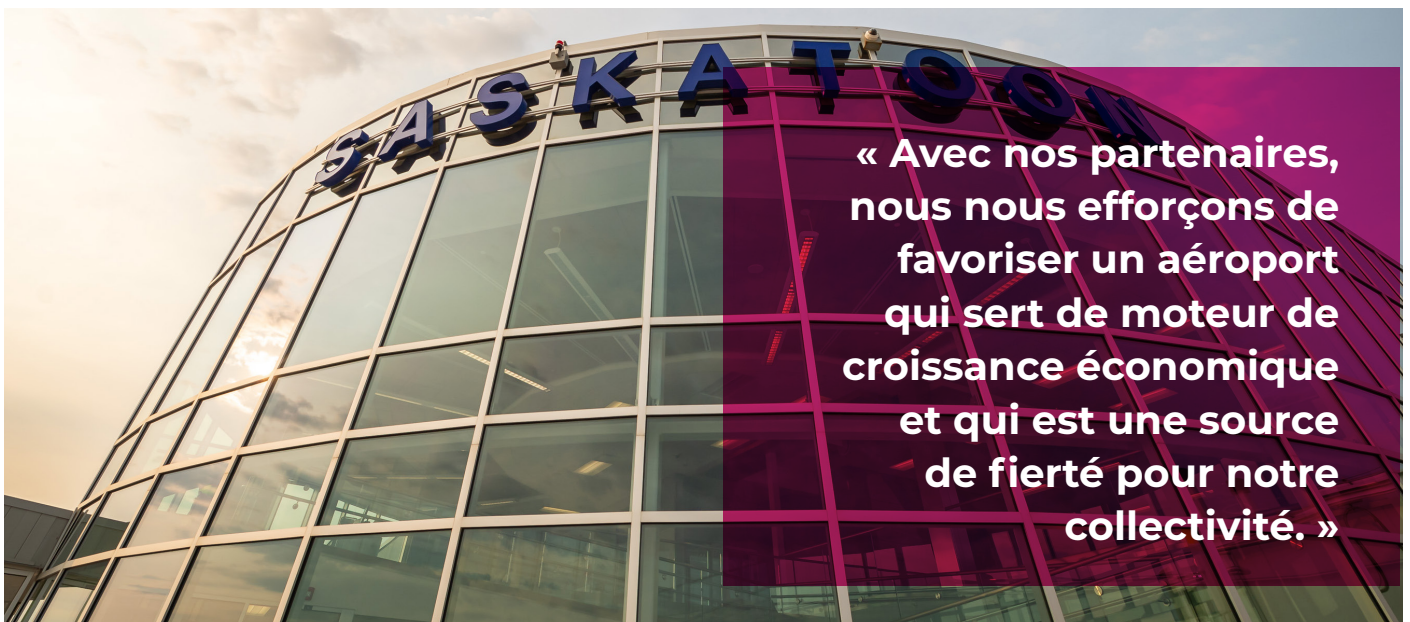
Avant de souligner les réalisations de cette année, l'AAS reconnaît respectueusement qu'elle exerce ses activités sur le territoire du Traité 6 et la terre ancestrale de la Nation métisse. En tant qu'organisation à but non lucratif privée, l'AAS fonctionne selon un modèle d'autofinancement fondé sur l'utilisateur-payeur. Par conséquent, tous les excédents de fonctionnement sont réinvestis directement dans les activités et l'infrastructure aéroportuaires, ce qui contribue à l'avancement de notre vision qui consiste à **offrir l'expérience aéroportuaire la plus appréciée au Canada.**

En 2025, nous avons franchi des étapes importantes qui ont témoigné de notre engagement envers la **connectivité, la durabilité et l'expérience des passagers.**

Le trafic de passagers a poursuivi sa trajectoire ascendante, soit une croissance d'environ 3 % d'un exercice à l'autre pour atteindre **1,517 million de passagers**, ce qui représente notre deuxième plus important trafic de passagers jamais enregistré. L'amélioration du service aérien demeure essentielle pour soutenir la vitalité économique et la connectivité de notre collectivité.

WestJet est de retour avec un important service d'été quotidien vers Minneapolis, le seul service de YXE vers un carrefour aérien américain. De plus, en juin, nous avons célébré le vol **inaugural WestJet vers Halifax**, qui relie Saskatoon au Canada atlantique pour la première fois avec un service saisonnier sans escale.

Le service saisonnier d'Air Canada vers Montréal est de retour, et **Porter Airlines, notre plus récent partenaire de transport aérien**, a continué de desservir Toronto tout en étendant son réseau en Amérique du Nord. Ces importantes liaisons ont non seulement renforcé notre connectivité nationale, mais ont également facilité l'accès aux destinations internationales.



Notre engagement envers la gestion de l'environnement a atteint de nouveaux sommets en 2025. Nous avons commencé la construction de notre **installation solaire de 1 mégawatt**, qui témoigne de notre détermination à diminuer significativement nos émissions de carbone et de nos investissements en efficacité énergétique. Visible par les clients depuis l'aire d'observation de la porte 1, cette installation fait foi de nos progrès vers l'atteinte de la carboneutralité d'ici 2050.

Depuis 2015, nos initiatives de réduction des émissions de carbone ont permis de **diminuer de 28 % l'empreinte carbone générale de l'aéroport**, une réussite dont nous sommes fiers, et nous demeurons fermement déterminés à poursuivre sur cette voie.

Alors que nous nous tournons vers 2026, nous entreprenons un ambitieux programme d'investissement afin de rehausser davantage l'expérience client. Les principaux projets comprennent la rénovation complète du hall des arrivées, le remplacement de nos principaux escaliers mécaniques et la poursuite des travaux de restauration des aires de trafic. Ces investissements reflètent notre engagement à **maintenir des installations de classe mondiale** afin de répondre aux besoins de notre collectivité croissante.

En conclusion, nous exprimons notre sincère **gratitude à nos précieux partenaires aéroportuaires et membres de l'équipe dévoués, ainsi qu'aux passagers, qui sont au cœur de tout ce que nous faisons**. Avec nos partenaires, nous nous efforçons de favoriser un aéroport qui sert de moteur de croissance économique et qui est une source de fierté pour notre collectivité. À mesure que nous avançons en 2026, nous restons fidèles à notre mission de relier la Saskatchewan au monde de façon responsable, tout en offrant de la valeur et un service exceptionnels à chaque client qui franchit nos portes.

Stephen Maybury

Président et chef de la direction



Stephen Maybury

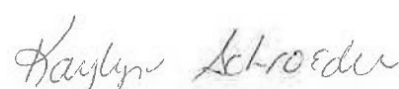


Kaylynn Schroeder

Présidente du conseil



Kaylynn Schroeder





FAITS SAILLANTS DE 2025



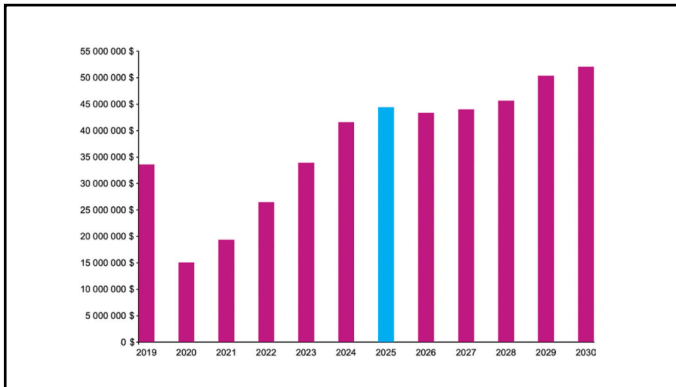
- 31 bénévoles qui ont fourni près de 4 000 heures de bénévolat.
- 192 destinations avec **une seule correspondance**.
- Croissance de 3 % reflétant un **total de 1 516 840 passagers par an** – le 2^e plus important trafic de passagers de l'histoire.
- Croissance totale de 2,7 % de l'offre de sièges, **reliant Saskatoon au reste du monde**.



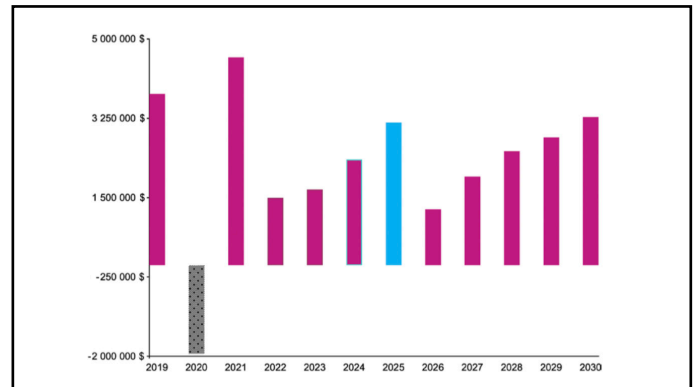
- Ajout de la nouvelle aire de jeu des petits pilotes **après la zone de contrôle de sécurité**.
- Construction d'une **installation solaire de 1 MW** qui compensera 20 % de la consommation énergétique de l'aérogare.
- Incidence économique de **1,77 milliard de dollars**.

Les graphiques qui suivent présentent une analyse des indicateurs clés de performance de l'aéroport de Saskatoon et de ses parties prenantes, dans une perspective tant historique que prévisionnelle.

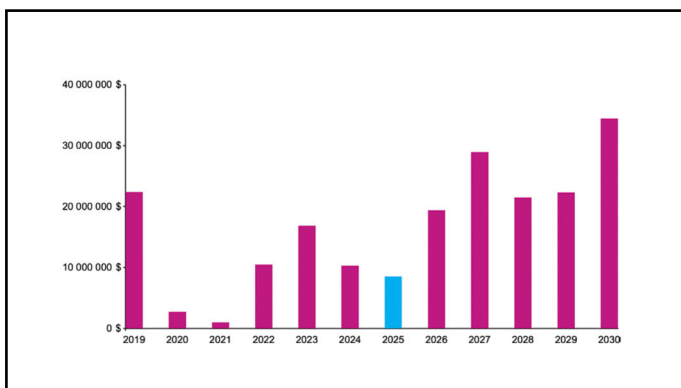
Produits tirés de l'aéroport



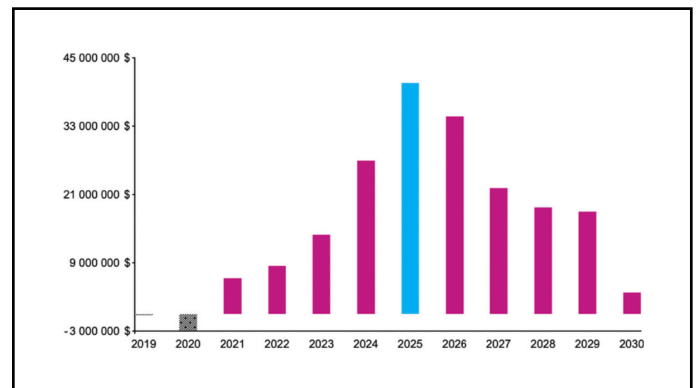
Résultat d'exploitation du fonds d'administration



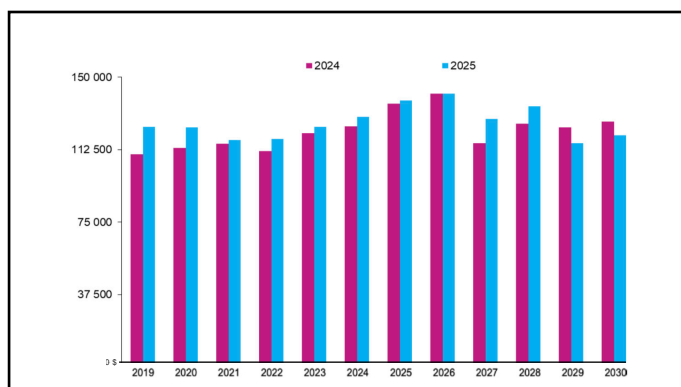
Dépenses d'investissement



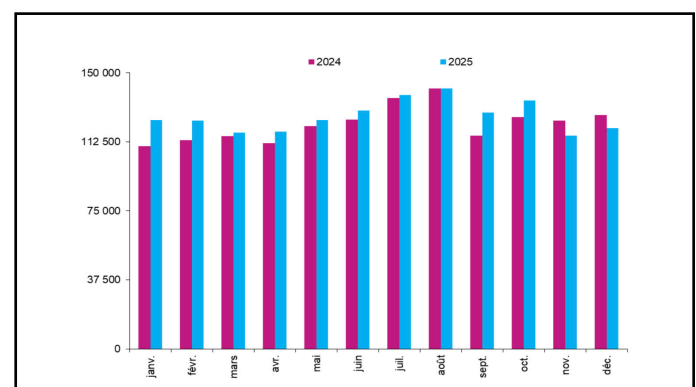
Situation de trésorerie/emprunts nets



Trafic de passagers annuel



Trafic de passagers mensuel



* En 2021, l'AAS a enregistré une perte d'exploitation. Toutefois, nous avons bénéficié d'un financement gouvernemental octroyé par le fonds de soutien aux aéroports et l'Initiative du transport aérien régional.

Résultats réels de 2025 par rapport aux prévisions (en millions de dollars)

	Résultats réels	Prévisions	Écart	Explication
Produits	44,5	42,7	1,8	Les produits ont été supérieurs aux prévisions, surtout en raison des produits liés aux passagers et des produits d'intérêts gagnés qui ont été plus élevés que prévu.
Charges	32,9	32,8	0,1	Les charges ont été supérieures aux prévisions en raison de certaines dépenses plus élevées que prévu, comme le loyer payé au gouvernement fédéral (fondé sur les produits), facteur contrebalancé par les mesures d'économies de coûts et les gains d'efficacité.
Dépenses d'investissement	8,5	17,7	(9,2)	Les dépenses d'investissement ont été inférieures aux prévisions en raison des écarts de coûts favorables liés aux projets d'investissement de 2025, surtout ceux qui se rapportent aux projets de restauration des voies de circulation et des aires de trafic, ainsi qu'au calendrier de projets reportés à 2026.
Objectifs du plan d'affaires	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer la viabilité financière par la résilience organisationnelle, la diversification et la gestion d'actifs stratégiques. • Résilience organisationnelle – embaucher du personnel afin d'assurer que les fonctions se situent à un niveau acceptable. • Efficacité – maintenir des tarifs et des frais concurrentiels et la conformité à la réglementation gouvernementale de façon continue. • Diversification au moyen de produits tirés de sources autres que l'aéronautique et les passagers. • Gestion d'actifs stratégiques, dont les projets de restauration des aires de trafic I à V et des voies de circulation et les améliorations de première nécessité de l'aérodrome. • Connectivité du service aérien en continu – augmentation du nombre de sièges dans le marché et du service transfrontalier. • Durabilité – réduire notre incidence sur l'environnement. • Amélioration de l'expérience client à mesure que le nombre de passagers augmente. 			

La réussite et la faisabilité des activités de l'Administration aéroportuaire de Saskatoon sont fondées sur une gestion financière professionnelle et prudente. Le nombre de passagers en 2025 a été supérieur de 0,4 % aux prévisions.

Les dépenses d'investissement se rapportent principalement à l'investissement côté piste. En 2025, l'AAS a reçu une aide du gouvernement fédéral de 0,8 M\$ pour des projets d'investissement dans le cadre du Programme des infrastructures essentielles des aéroports.

Prévisions du plan d'affaires 2026-2030 (en millions de dollars)

	2026	2027	2028	2029	2030
Produits	43,4	44,0	45,7	50,4	52,1
Charges	34,7	34,2	35,8	37,5	39,1
Dépenses d'investissement	19,4	29,0	21,5	22,3	34,4
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer l'expérience client. • Accroître la connectivité du service aérien en continu. • Maintenir la viabilité financière et la résilience organisationnelle. • Habilitier nos gens à incarner notre raison d'être. • Améliorer la gestion de la durabilité. 				

Remarques :

Les produits et les charges comprennent des éléments hors trésorerie, comme les apports reportés et l'amortissement.

Les données présentées précédemment reflètent l'information disponible au moment de la publication. Les résultats réels pourraient différer des données présentées. Il est recommandé aux lecteurs de ne pas se fier indûment aux prévisions présentées.

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

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de l'Administration aéroportuaire de Saskatoon (l'« AAS »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2025, et l'état des résultats et de l'évolution des soldes des fonds et le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables (appelés collectivement les « états financiers »).

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'AAS au 31 décembre 2025, ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé 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 (NAGR) 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 » du présent rapport.

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

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent des informations contenues dans le rapport annuel,

mais ne comprennent pas les états financiers et notre rapport de l'auditeur sur ces états.

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.

Nous avons obtenu le rapport annuel avant la date du présent rapport. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués sur ces autres informations, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans ces autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait dans le présent rapport. 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 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 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'AAS 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'AAS ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

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

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 NAGR 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 qu'elles, individuellement ou collectivement, 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 NAGR 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 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'AAS.

- 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'AAS 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 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'AAS à cesser son exploitation.
- 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 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.

Deloitte LLP

Comptables professionnels agréés
Le 25 mars 2026
Saskatoon, Saskatchewan

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DE L'ÉVOLUTION DES SOLDES DES FONDS

Rapport annuel 2025

L'Administration aéroportuaire de Saskatoon – Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025

	Notes	Fonds d'administration	Fonds d'immobilisations	31 décembre 2025	31 décembre 2024
PRODUITS					
Frais d'atterrissage d'avions		5 385 323 \$	- \$	5 385 323 \$	4 963 473 \$
Redevance générale d'aérogare		4 067 968	-	4 067 968	3 765 756
Parc de stationnement		7 021 466	-	7 021 466	6 125 657
Concessions		4 009 962	-	4 009 962	3 774 824
Location de locaux		2 093 014	-	2 093 014	2 054 102
Location de terrains		1 218 687	-	1 218 687	1 243 827
Apports gouvernementaux	3	147 000	-	147 000	160 983
Autres produits		417 488	-	417 488	427 369
Frais d'améliorations aéroportuaires	4	-	18 061 445	18 061 445	16 936 703
Produits d'intérêts		-	1 069 628	1 069 628	1 212 267
Comptabilisation des apports reportés	5	-	969 676	969 676	964 326
		<u>24 360 908</u>	<u>20 100 749</u>	<u>44 461 657</u>	<u>41 629 287</u>
CHARGES					
Salaires		5 495 256	-	5 495 256	5 218 200
Avantages	7	784 315	-	784 315	778 217
Services d'exploitation et professionnels		7 565 534	-	7 565 534	7 157 720
Frais généraux et d'administration		2 816 881	-	2 816 881	2 938 348
Impôt foncier		910 374	-	910 374	860 954
Services publics		1 208 870	-	1 208 870	1 300 954
Loyer payé au gouvernement fédéral	10	2 421 010	-	2 421 010	1 921 289
Gain à la cession d'actifs	6	-	(10 425)	(10 425)	(31 782)
Charges d'intérêts		-	42 353	42 353	97 520
Amortissement		-	11 697 319	11 697 319	11 199 297
		<u>21 202 240</u>	<u>11 729 247</u>	<u>32 931 487</u>	<u>31 440 717</u>
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES		3 158 668	8 371 502	11 530 170	10 188 570
SOLDES DES FONDS AU DÉBUT DE L'EXERCICE		18 292 685	135 338 479	153 631 164	142 526 393
Réévaluations des avantages sociaux futurs et autres éléments	7	(90 500)	-	(90 500)	916 201
SOLDES DES FONDS À LA FIN DE LA PÉRIODE		<u>21 360 853 \$</u>	<u>143 709 981 \$</u>	<u>165 070 834 \$</u>	<u>153 631 164 \$</u>

Se reporter aux notes annexes

L'Administration aéroportuaire de Saskatoon – Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025

	Notes	Fonds d'administration	Fonds d'immobilisations	31 décembre 2025	31 décembre 2024
ACTIFS COURANTS					
Trésorerie		41 467 625 \$	870 102 \$	42 337 727 \$	30 074 204 \$
Placements à court terme		558 700	-	558 700	545 771
Débiteurs	11	2 103 454	540 843	2 644 297	1 927 088
Fournitures		373 298	-	373 298	372 649
Charges payées d'avance		325 162	-	325 162	300 162
		44 828 239	1 410 945	46 239 184	33 219 874
Actif au titre du régime de retraite à prestations définies	7	1 640 264	-	1 640 264	1 715 254
Autres actifs à long terme		793 500	-	793 500	732 479
Immobilisations corporelles	6	-	134 081 036	134 081 036	137 275 562
		<u>47 262 003 \$</u>	<u>135 491 981 \$</u>	<u>182 753 984 \$</u>	<u>172 943 169 \$</u>
PASSIFS COURANTS					
Créditeurs et charges à payer		1 261 808 \$	678 228 \$	1 940 036 \$	2 044 415 \$
Sommes à remettre à l'État		-	-	-	58 499
Créances (débiteurs) interfonds	8	22 396 133	(22 396 133)	-	-
Dépôts de garantie		179 089	870 102	1 049 191	1 029 547
Produits reportés		298 316	-	298 316	260 108
Tranche courante de la dette à long terme	9	1 765 804	-	1 765 804	1 361 512
		25 901 150	(20 847 803)	5 053 347	4 754 081
Dette à long terme	9	-	-	-	1 765 374
Apports reportés	5	-	12 629 803	12 629 803	12 792 550
		25 901 150	(8 218 000)	17 683 150	19 312 005
Engagements et éventualités	10				
SOLDES DES FOND		21 360 853	143 709 981	165 070 834	153 631 164
		<u>47 262 003 \$</u>	<u>135 491 981 \$</u>	<u>182 753 984 \$</u>	<u>172 943 169 \$</u>

Se reporter aux notes annexes

Approuvé par le conseil



Administrateur



Administrateur

L'Administration aéroportuaire de Saskatoon – Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025

	Notes	Fonds d'administration	Fonds d'immobilisations	31 décembre 2025	31 décembre 2024
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION					
Excédent des produits sur les charges		3 158 668 \$	8 371 502 \$	11 530 170 \$	10 188 570 \$
Ajustements pour tenir compte de ce qui suit :					
Amortissement		-	11 697 319	11 697 319	11 199 297
Comptabilisation des apports reportés		-	(969 676)	(969 676)	(964 326)
Gain à la cession d'actifs		-	(10 425)	(10 425)	(31 782)
Écart entre la charge de retraite et les cotisations versées		(15 510)	-	(15 510)	33 717
Autres actifs à long terme		(61 021)	-	(61 021)	(131 567)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		10 527 586	(11 375 470)	(847 884)	1 326 130
		13 609 723	7 713 250	21 322 973	21 620 039
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT					
Acquisition d'immobilisations corporelles		-	(8 510 496)	(8 510 496)	(10 304 788)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles		-	18 128	18 128	40 933
Financement gouvernemental	5	-	806 929	806 929	866 335
Achat de placements à court terme		(12 929)	-	(12 929)	(22 611)
		(12 929)	(7 685 439)	(7 698 368)	(9 420 131)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT					
Remboursement sur la dette à long terme	9	(1 361 082)	-	(1 361 082)	(470 872)
		(1 361 082)	-	(1 361 082)	(470 872)
AUGMENTATION NETTE DE LA TRÉSORERIE		12 235 712	27 811	12 263 523	11 729 036
SITUATION DE TRÉSORERIE AU DÉBUT DE L'EXERCICE		29 231 913	842 291	30 074 204	18 345 168
SITUATION DE TRÉSORERIE À LA FIN DE LA PÉRIODE		41 467 625 \$	870 102 \$	42 337 727 \$	30 074 204 \$

Se reporter aux notes annexes

1. NATURE DES ACTIVITÉS

L'Administration aéroportuaire de Saskatoon (l'« AAS ») a été constituée sans capital-actions en vertu de la partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes*. En 2013, l'AAS a été prorogée sous le régime de la *Loi canadienne sur les sociétés sans but lucratif*. L'AAS exploite l'aéroport international John G. Diefenbaker de Saskatoon depuis le 1^{er} janvier 1999 en vertu d'un contrat de location établi avec le gouvernement du Canada. L'AAS conserve tous ses bénéficiaires et les réinvestit dans les activités aéroportuaires et de mise en valeur afin de mieux servir la collectivité et, ultimement, d'assurer une expérience appréciée.

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Les présents états financiers ont été préparés conformément aux Normes comptables canadiennes pour les organismes sans but lucratif (les « NCOSBL ») et comprennent les principales méthodes comptables suivantes :

Comptabilité par fonds

L'AAS utilise la comptabilité par fonds. Le fonds d'administration rend compte des activités d'exploitation de l'AAS et présente les ressources non affectées. Le fonds d'immobilisations, quant à lui, présente les actifs, les passifs, les produits et les charges affectés par le conseil d'administration aux projets d'immobilisations corporelles, d'expansion et de rénovation de l'AAS.

Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers conformément aux NCOSBL exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses, qui influent sur la valeur comptable des actifs et des passifs, sur la présentation des actifs et passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que sur la valeur comptable des produits et des charges au cours de l'exercice. Les éléments importants des états financiers suivants requièrent l'utilisation d'estimations : la durée de vie utile estimée des immobilisations corporelles, la valeur nette de réalisation des stocks et les hypothèses actuarielles et économiques utilisées pour calculer le coût

et l'obligation au titre du régime de retraite à prestations définies. Les résultats réels pourraient différer des résultats estimatifs.

Trésorerie

La trésorerie se compose des soldes bancaires et des fonds en caisse.

Placements à court terme

Les placements à court terme comprennent des placements dont la durée initiale est de plus de 90 jours au moment de l'achat.

Instruments financiers

Les actifs financiers et les passifs financiers sont initialement comptabilisés à la juste valeur et sont ultérieurement évalués au coût amorti.

Les coûts de transaction liés aux instruments financiers sont présentés au montant net de la valeur comptable de l'actif ou du passif et sont ensuite comptabilisés sur la durée de vie attendue de l'instrument selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'AAS utilise la méthode du taux d'intérêt effectif pour comptabiliser les charges d'intérêts, qui comprennent les coûts ou les frais de transaction, les primes ou les escomptes gagnés ou engagés relativement aux instruments financiers.

Les actifs financiers évalués au coût amorti comprennent la trésorerie, les placements à court terme et les débiteurs. Les passifs financiers évalués au coût amorti comprennent la dette, les créditeurs et les charges à payer.

Fournitures

Les stocks de fournitures sont comptabilisés au moindre du coût et de la valeur nette de réalisation. Le coût est déterminé au moyen de la méthode du premier entré, premier sorti. Les stocks comptabilisés à titre de charges au cours de l'exercice s'élevaient à 893 863 \$ (2024 – 1 060 954 \$).

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût et, lorsqu'elles sont mises en service, les amortissements sont comptabilisés de la façon suivante :

Zones revêtues et aménagements de terrains	15 à 25 ans, mode linéaire
Bâtiments	20 ans, mode linéaire
Véhicules, machinerie et équipements	5 à 10 ans
Matériel informatique	2 ans, mode linéaire
Logiciels	1 an, mode linéaire

Les frais de réparation et d'entretien habituels sont comptabilisés en charges au fur et à mesure qu'ils sont engagés.

Lorsque les immobilisations corporelles amortissables ne présentent plus de potentiel de service à long terme pour l'AAS, l'excédent de la valeur comptable sur la valeur résiduelle est comptabilisé en charges dans l'état des résultats.

Impôt sur le résultat

La *Loi relative aux cessions d'aéroports* exempte l'AAS du paiement de l'impôt fédéral et provincial sur le revenu et sur le capital.

Comptabilisation des produits des activités ordinaires

Les produits des activités ordinaires sont comptabilisés lorsque les services sont rendus, que les installations sont utilisées ou que les montants sont gagnés en vertu des ententes connexes, et que le recouvrement est raisonnablement assuré. Lorsque l'AAS reçoit un paiement anticipé à l'égard de contrats de location ou de licences d'exploitation, les montants sont initialement comptabilisés à titre de produits reportés dans l'état de la situation financière et sont ultérieurement comptabilisés à titre de produits selon la méthode linéaire sur la durée du contrat de location ou de la licence d'exploitation.

Les produits tirés des frais d'améliorations aéroportuaires sont comptabilisés à l'embarquement des passagers. Les produits tirés des contrats de location simple sont comptabilisés selon la méthode linéaire sur la durée du contrat de location.

Apports gouvernementaux

Les apports gouvernementaux aux actifs à long terme sont comptabilisés au moyen de la méthode du report, selon laquelle les apports sont différés et comptabilisés à titre de produits en fonction de la méthode suivie pour la dotation à l'amortissement liée aux immobilisations corporelles acquises. Si les immobilisations corporelles connexes sont démantelées ou cédées, l'écart entre le produit net de la cession et la valeur comptable nette est comptabilisé dans l'état des résultats et de l'évolution des soldes des fonds.

Tout apport reporté non amorti relatif aux immobilisations corporelles cédées est comptabilisé en produits dans la période au cours de laquelle a lieu la cession, pourvu que les affectations stipulées dans l'entente d'apport entre l'AAS et le gouvernement aient été respectées. Les apports affectés sont présentés comme des apports reportés et sont comptabilisés à titre de produits dans l'exercice au cours duquel les charges connexes sont engagées. Les apports non affectés sont comptabilisés à titre de produits lorsqu'ils sont reçus ou à recevoir si le montant à recevoir peut faire l'objet d'une estimation raisonnable et si le recouvrement est raisonnablement assuré.

Bail foncier

L'AAS comptabilise son bail foncier avec Transports Canada comme un contrat de location simple.

Régimes de retraite et d'épargne-retraite

L'AAS offre et finance un régime de retraite pour le compte de certains employés, lequel comprend des composantes à prestations définies et à cotisations définies.

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Régimes de retraite et d'épargne-retraite (suite)

La composante à prestations définies s'applique aux employés qui étaient à l'emploi de l'AAS à la date du transfert, y compris les anciens employés de Transports Canada, dont certains ont transféré leurs droits dans le régime en vertu du Public Service Superannuation Plan (régime de pension de retraite de la fonction publique). La composante à cotisations définies s'applique aux employés qui ont commencé à travailler pour l'AAS entre le 1^{er} janvier 1999 et le 1^{er} avril 2013.

La composante à cotisations définies du régime a cessé d'être offerte aux nouveaux participants, les employés ayant commencé à travailler après le 1^{er} avril 2013 étant membres d'un régime d'épargne-retraite collectif.

L'AAS comptabilise ses obligations en vertu du régime de retraite à prestations définies à mesure que les employés rendent les services qui ouvrent droit aux prestations de retraite. Le coût de la composante à prestations définies du régime est déterminé périodiquement par un actuaire indépendant.

L'AAS utilise l'évaluation actuarielle la plus récemment achevée aux fins de la capitalisation pour évaluer ses obligations au titre du régime à prestations définies. Une évaluation de la capitalisation est préparée conformément aux lois et aux règlements sur les régimes de retraite, en général pour déterminer les cotisations à verser au régime. L'AAS utilise la méthode fondée sur la constatation immédiate pour son régime de retraite à prestations définies et comptabilise toutes les réévaluations directement dans les soldes des fonds dans l'état de la situation financière.

Les réévaluations et autres éléments correspondent au total des éléments suivants : la différence entre le rendement réel des actifs du régime et le rendement calculé à l'aide du taux d'actualisation; les gains et pertes actuariels; dans le cas d'un actif net au titre des prestations définies, l'incidence de la provision pour moins-value; les coûts des services passés;

et les gains et les pertes auxquels donnent lieu les règlements et les compressions du régime.

L'AAS comptabilise ses cotisations à la composante à cotisations définies du régime et à son régime d'épargne-retraite collectif à titre de charges dans la période où elles sont versées.

3. APPORTS GOUVERNEMENTAUX

Le tableau suivant présente les apports gouvernementaux reçus au cours de l'exercice.

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Apports	147 000 \$	160 983 \$
gouvernementaux	147 000 \$	160 983 \$

4. FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

L'AAS a conclu une entente avec l'Association du transport aérien du Canada et certains des transporteurs aériens desservant l'aéroport international John G. Diefenbaker de Saskatoon relativement à la perception des frais d'améliorations aéroportuaires. Les frais d'améliorations aéroportuaires par passager à bord d'un avion voyageant à l'extérieur ou à l'intérieur de la Saskatchewan s'établissent à 26 \$ (2024 – 26 \$) et à 6 \$ (2024 – 6 \$), respectivement.

Les frais d'améliorations aéroportuaires sont perçus par les transporteurs aériens, et la partie des frais gagnés et présentés par l'AAS est diminuée de frais de manutention (depuis le 1^{er} mars 2025 : 4 %; avant le 1^{er} mars 2025, y compris en 2024 : 7 %) retenus par le transporteur aérien, qui se sont établis à 973 475 \$ en 2025 (2024 – 1 209 407 \$).

L'AAS facture aux transporteurs aériens qui ne sont pas assujettis à la perception de frais d'améliorations aéroportuaires des frais d'infrastructure de 0,63 \$ (2024 – 0,63 \$) par siège ou équivalent de siège d'aéronef au départ, pour un total de 154 822 \$ (2024 – 137 701 \$). Le conseil d'administration a affecté la quote-part des produits liés aux frais d'infrastructure revenant à l'AAS au fonds d'immobilisations afin de couvrir le coût du capital et le coût de financement connexe liés à l'aménagement d'infrastructures aéroportuaires importantes. La quasi-totalité des débiteurs du fonds d'immobilisations a trait aux frais d'améliorations aéroportuaires.

5. APPORTS REPORTÉS

Au cours de l'exercice, le gouvernement du Canada a fourni une aide financière aux fins des projets d'investissement par l'intermédiaire du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (le « PIEA ») totalisant 806 929 \$ (2024 – 866 335 \$), ce qui représente un remboursement partiel pour la restauration des aires de trafic et des pistes.

Le tableau suivant présente les variations des apports reportés.

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Solde au début de l'exercice	12 792 550 \$	12 890 541 \$
Apports de l'exercice considéré	806 929	866 335
Comptabilisation de l'exercice considéré	(969 676)	(964 326)
Solde à la fin de l'exercice	<u>12 629 803 \$</u>	<u>12 792 550 \$</u>

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Coût	Cumul de l'amortissement	Valeur comptable nette	
			<u>2025</u>	<u>2024</u>
Bâtiments	112 602 553 \$	65 046 446 \$	47 556 107 \$	50 756 155 \$
Zones revêtues et aménagements de terrains	125 698 488	49 831 148	75 867 340	74 849 339
Véhicules, machinerie et équipements	31 963 097	21 551 465	10 411 632	11 270 311
Matériel informatique	1 532 366	1 286 470	245 896	393 821
Logiciels	217 545	217 484	61	5 936
	<u>272 014 049 \$</u>	<u>137 933 013 \$</u>	<u>134 081 036 \$</u>	<u>137 275 562 \$</u>

Au cours de l'exercice, des immobilisations corporelles ont été acquises au coût de 8 510 496 \$ (2024 – 10 304 788 \$), dont une tranche de 678 230 \$ est incluse dans les créditeurs et charges à payer au 31 décembre 2025 (2024 – 639 704 \$). Le coût de certaines immobilisations corporelles comprend des travaux en cours d'un montant de 3 773 985 \$ (2024 – 1 070 273 \$). Étant donné que les travaux sont en cours ou que les immobilisations corporelles ne sont pas prêtes à être utilisées, ces montants n'ont pas été amortis.

Au cours de l'exercice, l'AAS a démantelé, cédé ou jugé désuètes des immobilisations corporelles au coût de 91 779 \$ (2024 – 120 949 \$), a cumulé un amortissement de 84 076 \$ (2024 – 111 798 \$) et a généré un produit net de 18 128 \$ (2024 – 40 933 \$), ce qui a donné lieu à la comptabilisation d'un gain net de 10 425 \$ (2024 – comptabilisation d'un gain net de 31 782 \$) dans l'état des résultats et de l'évolution des soldes des fonds.

7. RÉGIME DE RETRAITE

L'AAS a un régime de retraite à prestations définies qui couvre certains employés. Le régime prévoit des prestations de retraite établies en fonction du nombre d'années de service et du salaire moyen au cours des six années où la rémunération a été la plus élevée.

L'AAS évalue ses obligations au titre des prestations constituées et la juste valeur des actifs du régime aux fins de la capitalisation au 31 décembre de chaque année.

7. RÉGIME DE RETRAITE (suite)

Le tableau suivant présente la situation de la composante à prestations définies du régime en fonction de la plus récente évaluation actuarielle effectuée au 31 décembre 2024 et reportée au 31 décembre 2025.

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Juste valeur des actifs du régime	13 281 264 \$	13 659 354 \$
Obligation au titre des prestations définies	11 641 000	11 944 100
Actif au titre des prestations définies	<u>1 640 264 \$</u>	<u>1 715 254 \$</u>

La prochaine évaluation requise aux fins de capitalisation et de solvabilité au 31 décembre 2025 sera préparée au plus tard le 30 juin 2026.

L'économie de la charge au titre du régime de retraite à prestations définies de 18 175 \$ (2024 – charge de 32 528 \$) et la charge au titre du régime de retraite à cotisations définies et d'épargne-retraite collectifs de 242 492 \$ (2024 – 208 336 \$) pour l'exercice considéré sont incluses dans l'état des résultats et de l'évolution des soldes des fonds au poste Avantages.

En 2025, une diminution de 90 500 \$ (2024 – augmentation de 916 201 \$) de l'excédent sur la base de la continuité de l'exploitation a été comptabilisée directement dans le solde du fonds d'administration en raison des variations de la juste valeur des actifs du régime et d'une diminution des passifs relatifs au régime compte tenu de l'évaluation actuarielle.

8. VIREMENT INTERFONDS

Aucun virement n'a été effectué entre le fonds d'immobilisations et le fonds d'administration au cours de l'exercice (2024 – néant). Des répartitions aux exercices précédents ont donné lieu à des soldes à recevoir et à payer entre les fonds.

9. DETTE

Le tableau suivant présente les détails de l'encours de la dette à long terme de l'AAS.

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Emprunt à terme portant intérêt à 2,62 % par année, avec paiements mensuels de capital et d'intérêt de 15 616 \$, échéant en janvier 2025	- \$	1 038 923 \$
Emprunt à terme portant intérêt à 2,955 % par année, avec paiements mensuels de capital et d'intérêt de 31 709 \$, échéant en décembre 2026	1 765 804	2 087 963
	1 765 804	3 126 886
Tranche courante	1 765 804	1 361 512
Tranche à long terme	- \$	1 765 374 \$

9. DETTE (suite)

L'AAS a établi deux facilités de crédit renouvelables, chacune assortie d'une limite de 5 000 000 \$. La première facilité de crédit portait intérêt au taux préférentiel de 4,45 % au 31 décembre 2025 (31 décembre 2024 – 5,45 %) et permet d'effectuer des prélèvements par découvert. Au 31 décembre 2025, aucun montant n'avait été prélevé sur cette facilité de crédit (2024 – néant). La deuxième facilité de crédit renouvelable permet d'effectuer des prélèvements sous forme d'emprunts à terme portant intérêt au taux préférentiel ou au taux d'intérêt fixe pour un an en vigueur au moment de l'emprunt. Au 31 décembre 2025, aucun montant n'avait été prélevé sur cette facilité de crédit (2024 – néant).

Au 31 décembre 2025, le total des facilités de crédit non utilisées de l'AAS s'élevait à 10 000 000 \$ (2024 – 10 000 000 \$). La dette à terme et les facilités de crédit renouvelables de l'AAS sont garanties par un contrat de sûreté générale.

10. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

L'AAS loue les installations aéroportuaires de Saskatoon en vertu d'un bail à long terme conclu le 1^{er} janvier 1999 avec Transports Canada. En 2015, l'AAS a exercé l'option lui permettant de renouveler le contrat de location, et ce dernier a été prolongé de 20 ans, jusqu'au 31 décembre 2078. Les modalités du contrat de location sont demeurées les mêmes au moment de l'exercice de l'option de renouvellement. À la fin du bail, l'AAS est tenue de restituer le contrôle de l'aéroport au propriétaire. L'AAS a commencé à payer un loyer le 1^{er} janvier 2006. Le loyer est calculé selon une formule qui tient compte des produits bruts annuels, diminués des apports gouvernementaux. La formule est appliquée à un taux de 1 % des produits bruts ajustés excédant 5 M\$, de 5 % des produits bruts ajustés excédant 10 M\$ et de 8 % des produits bruts ajustés excédant 25 M\$. Le loyer total facturé de 2 421 010 \$ est compris dans l'état des résultats et de l'évolution des soldes des fonds au 31 décembre 2025 (2024 – 1 921 289 \$).

Au 31 décembre 2025, l'AAS avait évalué ses engagements en capital et ses engagements liés à l'exploitation à 3 394 687 \$ (2024 – 4 111 201 \$).

L'AAS est partie à des poursuites judiciaires à des réclamations qui surviennent dans le cours normal de ses activités. Bien qu'il soit impossible de prédire avec certitude l'issue de toute poursuite judiciaire ou réclamation, la direction ne prévoit pas que l'issue des poursuites aura une incidence défavorable significative sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de l'AAS.

11. INSTRUMENTS FINANCIERS

Risque de crédit

Les principaux actifs financiers de l'AAS sont la trésorerie, les placements à court terme et les débiteurs, qui sont assujettis au risque de crédit. La valeur comptable des actifs financiers présentée dans l'état de la situation financière correspond au risque de crédit maximal de l'AAS au 31 décembre 2025.

Risque de crédit (suite)

Le risque de crédit de l'AAS est principalement attribuable à ses débiteurs. Les montants présentés dans l'état de la situation financière n'incluent pas la provision pour créances douteuses estimée par de la direction de l'AAS sur la base de son expérience antérieure et de son évaluation de la conjoncture économique.

L'AAS n'est exposée de façon importante à aucun client particulier. L'AAS a mis de côté une provision pour créances douteuses de 20 000 \$ (2024 – 20 000 \$). Le risque de crédit lié à la trésorerie et aux placements à court terme est limité, car les contreparties sont des banques à charte.

Risque de taux d'intérêt

L'AAS détient un emprunt à terme assorti d'un taux d'intérêt fixe, ce qui limite l'exposition au risque de taux d'intérêt. L'exposition au risque de taux d'intérêt des placements à court terme portant intérêt est limitée en raison de leur échéance à court terme.

Risque de liquidité

L'objectif de l'AAS consiste à disposer de liquidités suffisantes pour régler ses passifs à leur échéance. L'AAS surveille ses soldes de trésorerie, ses liquidités, ses facilités de crédit disponibles et ses flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation afin d'être en mesure de respecter ses obligations. Au 31 décembre 2025, les passifs les plus importants de l'AAS étaient les créanciers et charges à payer, ainsi que sa dette à terme.





Kaylynn Schroeder



Lee Braaten



Susan Milburn



Todd Brandt



Chief Tammy Cook-Searson



Barbara Crowe



Brian Heinrichs



Mark Leach



Rish Malhotra



Tara Reichert



Tammy Van Lambalgen



Clint Weiland

1. Conformité au code de conduite

L'Administration aéroportuaire de Saskatoon a établi et maintient un code de conduite exhaustif à l'intention des administrateurs, des membres, des dirigeants et des employés. En accord avec les dispositions du contrat de location conclu avec le gouvernement du Canada, l'Administration aéroportuaire de Saskatoon confirme qu'elle s'est conformée à ce code de conduite.

2. Rémunération des administrateurs et des dirigeants

Le tableau suivant présente la rémunération versée aux administrateurs de l'Administration aéroportuaire de Saskatoon pour l'exercice clos le 31 décembre 2025.

Kaylynn Schroeder (présidente du conseil)	22 058,35 \$
Lee Braaten (vice-président du conseil)	17 883,34 \$
Susan Milburn	19 708,31 \$
Todd Brandt	16 850 \$
Tammy Cook-Searson	14 349,96 \$
Barbara Crowe	14 699,96 \$
Brian Heinrichs	17 550,00 \$
Mark Leach	17 200,00 \$
Albert Munro (mandat terminé en mai 2025)	6 066,65 \$
Tara Reichert	15 199,96 \$
Tammy Van Lambalgen	15 199,96 \$
Clint Weiland	15 549,96 \$
Rishabh Malhotra (nommé en mai 2025)	9 283,31 \$

Le total de la rémunération versée au président et chef de la direction, au vice-président, Administration générale et directeur financier, au vice-président, Excellence opérationnelle, à la vice-présidente, Prospection et qualité, au vice-président, Développement aéroportuaire, à la gestionnaire, Personnes et culture, au responsable des installations, au gestionnaire, Opérations, à la responsable, Services clients et aérogare et au responsable, Technologie de l'information, de l'Administration aéroportuaire de Saskatoon s'est élevé à 1 903 142 \$.

3. Appels d'offres

L'Administration aéroportuaire de Saskatoon s'engage à faire des affaires localement et de façon concurrentielle. À cette fin, elle a sollicité des appels d'offres pour tous les contrats de plus de 140 000 \$* en 2025. En 2025, l'AAS a retenu les services d'Aebi Schmidt Canada à titre de fournisseur unique pour l'achat d'un camion d'antigivrage et de dégivrage combiné pour l'aérodrome, dont le coût total s'élève à 735 889 \$. Cet investissement dans l'équipement propre aux aéroports vise à accroître la sécurité des pistes, à améliorer l'efficacité opérationnelle et à réduire au minimum les perturbations liées aux conditions météorologiques.

*Représente 75 000 \$, sous réserve d'un ajustement annuel tenant compte de l'inflation selon l'indice des prix à la consommation basé sur le dollar de 1994.

Participation des administrateurs aux réunions du conseil et des comités en 2025

Administrateurs	Réunions du conseil (total de 5)	Audit et finances (total de 4)	Gouvernance (total de 4)	Consultation communautaire (total de 4)	Sécurité, santé et environnement (total de 4)
Kaylynn Schroeder**	5	4	4	4	4
Susan Milburn **	5	4	4	3***	4
Lee Braaten	5	4	3*	3***	4
Todd Brandt	5		3	4	
Tammy Cook-Searson	4	3		3	
Barbara Crowe	4		2***	4	4
Brian Heinrichs	5	4	4		
Mark Leach	5	1***	4		4
Rish Malhotra	4*	2*			3*
Bert Munro	2*		1*		1*
Tara Reichert	5	1***		4	4
Tammy Van Lambalgen	4	4			4
Clint Weiland	5	1*		3*	4

* Membre du conseil ou du comité pendant une partie de l'exercice.

** La présidente du conseil assiste aux réunions du comité à titre de membre d'office.

*** A assisté à une réunion sans être membre du comité.

RAPPORT ANNUEL

2025

L'administration
aéroportuaire de
Saskatoon

2625 Airport Drive, Suite 1
Saskatoon (Saskatchewan) S7L 7L1 Canada

<https://yxé.ca>

L'Administration aéroportuaire de Saskatoon est l'exploitant de l'aéroport international John G. Diefenbaker de Saskatoon et de l'aéroport YXE de Saskatoon.

