

États financiers de

VICTORIA AIRPORT AUTHORITY

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025

VICTORIA AIRPORT AUTHORITY

États financiers

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025

	<u>Page</u>
Rapport de l'auditeur indépendant	1 - 4
État de la situation financière	5
État des résultats	6
État de l'évolution de l'actif net	7
État des flux de trésorerie	8
Notes annexes	9 - 19



KPMG s.r.l./s.e.n.c.r.l.
St. Andrew's Square II
800-730 View Street
Vancouver (Colombie-Britannique) V8W 3Y7
Canada
Téléphone (250) 480-3500
Télécopieur (250) 480-3539

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Aux membres de la Victoria Airport Authority

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de la Victoria Airport Authority (« l'Autorité »), qui comprennent :

- l'état de la situation financière au 31 décembre 2025;
- l'état des résultats pour l'exercice clos à cette date;
- l'état de l'évolution de l'actif net pour l'exercice clos à cette date;
- l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date;
- ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables;

(ci-après, 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'Autorité au 31 décembre 2025, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour les 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** » de notre rapport de l'auditeur.

Nous sommes indépendants de l'Autorité 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, autres que les états financiers et le rapport de l'auditeur sur ces états.

Notre opinion sur les états financiers ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons et n'exprimerons 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, et à demeurer attentifs aux éléments indiquant que les autres informations semblent comporter une anomalie significative.

Nous avons obtenu les informations contenues dans le rapport annuel, autres que les états financiers et le rapport de l'auditeur sur ces états, à la date du présent rapport de l'auditeur.

Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués à l'égard de 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 rapport de l'auditeur.

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'Autorité 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'Autorité 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'Autorité.



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

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion.

L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister.

Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long 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'Autorité;
- 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'Autorité 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 de l'auditeur. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'Autorité 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.

KPMG A.R.L. / S.R.L. C.R.L.

Comptables professionnels agréés

Victoria, Canada

Le 22 avril 2026

VICTORIA AIRPORT AUTHORITY

État de la situation financière

Au 31 décembre 2025, avec information comparative pour 2024

	2025	2024
Actifs		
Actifs courants :		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	31 882 836 \$	19 340 956 \$
Comptes débiteurs (note 12 a)	3 251 858	3 387 096
Stocks	372 309	358 067
Charges payées d'avance	662 574	496 117
	<u>36 169 577</u>	<u>23 582 236</u>
Immobilisations corporelles (note 3)	126 003 418	125 529 458
Autres actifs à long terme	17 634	17 634
	<u>162 190 629 \$</u>	<u>149 129 328 \$</u>
Passifs et actif net		
Passifs courants :		
Comptes créditeurs et charges à payer (note 4)	6 535 681 \$	6 621 784 \$
Produits différés	266 055	337 056
Partie courante du passif au titre des indemnités de retraite (note 5)	31 228	29 733
	<u>6 832 964</u>	<u>6 988 573</u>
Passif au titre des indemnités de retraite (note 5)	1 002 212	901 079
Apports en capital différés (note 7)	4 070 513	5 248 471
Dépôt de garantie des locataires	305 685	254 660
	<u>12 211 374</u>	<u>13 392 783</u>
Actif net :		
Investi dans des immobilisations corporelles	121 932 905	120 280 987
Actif net non affecté	28 046 350	15 455 558
	<u>149 979 255</u>	<u>135 736 545</u>
Engagements (note 6)		
Passifs éventuels (note 15)		
Événement postérieur à la date de clôture (note 17)		
	<u>162 190 629 \$</u>	<u>149 129 328 \$</u>

Voir les notes annexes.

Au nom du conseil d'administration :

_____, administrateur _____, administrateur

VICTORIA AIRPORT AUTHORITY

État des résultats

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, avec information comparative pour 2024

	2025	2024
Produits :		
Concessions	16 317 111 \$	15 203 034 \$
Aéronautique	10 716 595	8 508 109
Locations – immobilier	4 114 250	3 960 406
Produits tirés d'apports en capital différés (note 7)	1 210 240	1 208 088
Autres	1 640 983	1 381 860
	<u>33 999 179</u>	<u>30 261 494</u>
Frais d'améliorations aéroportuaires (« FAA ») (note 8)	24 526 096	19 705 645
	<u>58 525 275</u>	<u>49 967 139</u>
Charges :		
Salaires et avantages sociaux	10 145 983 \$	9 057 811 \$
Service, fournitures et administration	8 262 541	6 931 928
Sécurité et services à l'aérogare	4 811 424	4 443 598
Loyer [note 6 a)]	3 366 897	2 687 806
Impôt foncier	1 646 505	1 195 862
Frais d'administration et de traitement des FAA	1 100 626	1 406 997
Amortissement	14 061 282	14 054 254
Services publics	881 597	853 133
	<u>44 276 855</u>	<u>40 631 389</u>
Excédent des produits sur les charges avant les autres charges	14 248 420	9 335 750
Apport au carrefour giratoire Beacon/Galaran/Stirling (note 9)	–	841 213
Excédent des produits sur les charges	<u>14 248 420 \$</u>	<u>8 494 537 \$</u>

Voir les notes annexes.

VICTORIA AIRPORT AUTHORITY

État de l'évolution de l'actif net

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, avec information comparative pour 2024

	Investi dans des immobilisations corporelles	Non affecté	2025	2024
Solde – à l'ouverture de l'exercice	120 280 987 \$	15 455 558 \$	135 736 545 \$	127 295 852 \$
Excédent des produits sur les charges	–	14 248 420	14 248 420	8 494 537
Changement net du montant investi dans des immobilisations corporelles	1 651 918	(1 651 918)	–	–
Perte sur l'évaluation actuarielle du passif au titre des indemnités de retraite	–	(5 710)	(5 710)	(53 844)
Solde – à la clôture de l'exercice	121 932 905	28 046 350	149 979 255	135 736 545

Voir les notes annexes.

VICTORIA AIRPORT AUTHORITY

État des flux de trésorerie

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, avec information comparative pour 2024

	2025	2024
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités d'exploitation :		
Excédent des produits sur les charges	14 248 420 \$	8 494 537 \$
Éléments sans effet sur la trésorerie :		
Amortissement	14 061 282	14 054 254
Comptabilisation des apports en capital différés	(1 210 240)	(1 208 088)
Perte (gain) à la cession d'immobilisations corporelles	20 406	(3 500)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement d'exploitation :		
Comptes débiteurs	135 238	(289 162)
Stocks	(14 242)	(2 134)
Charges payées d'avance	(166 457)	(22 256)
Autres actifs à long terme	–	2 851
Comptes créditeurs et charges à payer	(86 103)	2 819 012
Produits différés	(71 001)	(36 100)
Passif au titre des indemnités de retraite	96 918	(18 386)
Dépôt de garantie des locataires	51 025	117 175
	27 065 246	23 908 203
Activités d'investissement :		
Achat d'immobilisations corporelles	(14 559 452)	(18 489 445)
Produit de la vente d'immobilisation corporelles	3 804	3 500
	(14 555 648)	(18 485 945)
Activités de financement		
Apports en capital différés	32 282	–
	32 282	–
Hausse de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	12 541 880	5 422 258
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice	19 340 956	13 918 698
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice	31 882 836 \$	19 340 956 \$

Voir les notes annexes.

VICTORIA AIRPORT AUTHORITY

Notes annexes

Exercice clos le 31 décembre 2025

1. Nature des activités

La Victoria Airport Authority (« VAA » ou « l'Autorité ») est constituée en vertu de la partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes* en tant que corporation sans capital-actions, sans but lucratif, et tous les revenus d'exploitation sont réinvestis dans le développement de l'aéroport. La VAA exploite l'Aéroport international de Victoria depuis le 1^{er} avril 1997 en vertu d'un bail conclu avec Transports Canada (« bail foncier »).

2. Principales méthodes comptables

a) Méthode de comptabilité :

Les états financiers de la VAA ont été préparés conformément aux normes comptables canadiennes pour les organismes sans but lucratif.

b) Trésorerie et équivalents de trésorerie :

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont définis comme les liquidités, l'épargne à intérêt élevé et les placements très liquides constitués de dépôts à terme dont l'échéance initiale à la date d'achat est de trois mois ou moins.

c) Instruments financiers :

Les instruments financiers sont comptabilisés à leur juste valeur au moment de la comptabilisation initiale. Les instruments dérivés autonomes qui ne sont pas utilisés dans une relation de couverture admissible et les instruments de capitaux propres qui sont cotés sur un marché actif sont ensuite évalués à leur juste valeur et toutes les variations de la juste valeur sont comptabilisées dans l'excédent des produits sur les charges dans la période où elles se produisent. Tous les autres instruments financiers sont ensuite comptabilisés au coût ou au coût amorti, sauf si la direction a choisi de comptabiliser les instruments à leur juste valeur. L'Autorité n'a pas choisi de comptabiliser ces instruments financiers à leur juste valeur.

Les coûts de transaction engagés lors de l'acquisition d'instruments financiers évalués ultérieurement à leur juste valeur sont passés en charges lorsqu'ils sont engagés. Tous les autres instruments financiers sont ajustés en fonction des coûts de transaction engagés lors de l'acquisition et des coûts de financement, qui sont amortis selon la méthode linéaire.

Les actifs financiers sont soumis à un test de dépréciation à la fin de chaque exercice s'il existe des indications de dépréciation. Le cas échéant, l'Autorité détermine s'il y a un changement défavorable important dans le montant ou le calendrier prévu des flux de trésorerie futurs de l'actif financier. S'il y a un changement défavorable important dans les flux de trésorerie prévus, la valeur comptable de l'actif est réduite à la valeur la plus élevée entre la valeur actualisée des flux de trésorerie prévus, le montant pouvant être obtenu par la vente de l'actif financier ou le montant que l'Autorité s'attend à obtenir en exerçant son droit à l'égard d'une garantie financière. En cas de renversement des faits ou des circonstances au cours d'une période ultérieure, la perte de valeur fera l'objet d'une reprise dans la mesure de l'amélioration, sans dépasser la valeur comptable initiale.

VICTORIA AIRPORT AUTHORITY

Notes annexes

Exercice clos le 31 décembre 2025

2. Principales méthodes comptables (suite)

d) Stocks :

Les stocks de fournitures consommables sont comptabilisés au moindre du coût, déterminé selon la méthode du premier entré, premier sorti, et de la valeur nette de réalisation.

e) Bail de Transports Canada :

Le bail de Transports Canada [voir la note 6(a)] est comptabilisé comme un contrat de location-exploitation.

f) Immobilisations corporelles :

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût et amorties selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative des actifs, aux taux annuels suivants :

Actif	Années
Aérogare	5-50
Aérodrome et routes	5-60
Autres bâtiments et structures	5-50
Véhicules	10-20
Matériel informatique et de TI	3-10
Machinerie et équipement	5-30
Meubles et accessoires	5-20

Le coût des intérêts de la dette attribuable à la construction des immobilisations est inscrit à l'actif pendant la période de construction. Aucun intérêt n'a été inscrit à l'actif en 2025 ou en 2024. Les travaux d'immobilisations en cours ne sont pas amortis jusqu'à ce que l'actif soit disponible pour être utilisé.

Lorsqu'une immobilisation ne contribue plus à la capacité de la VAA à fournir des services, sa valeur comptable est réduite à sa valeur résiduelle, sans reprise de ces réductions de valeur dans les périodes ultérieures.

g) Comptabilisation des produits :

La VAA applique la méthode du report pour la comptabilisation des apports, selon laquelle les produits non affectés sont comptabilisés lorsqu'ils sont reçus ou à recevoir si les montants peuvent être raisonnablement estimés et si leur recouvrement est raisonnablement assuré. Lorsqu'une partie des apports se rapporte à une période future, elle est reportée et comptabilisée dans cette période ultérieure.

Les apports affectés à l'achat d'immobilisations sont reportés et amortis dans les produits selon la méthode linéaire à un taux correspondant au taux d'amortissement des immobilisations connexes.

VICTORIA AIRPORT AUTHORITY

Notes annexes

Exercice clos le 31 décembre 2025

2. Principales méthodes comptables (suite)

g) Comptabilisation des produits (suite) :

Les produits sont comptabilisés comme suit :

- Les frais d'atterrissage et les frais généraux d'aérogare sont comptabilisés comme produits lorsque les installations de l'aéroport sont utilisées.
- Les produits tirés des concessions sont comptabilisés sur la base du plus élevé des pourcentages convenus des ventes déclarées des concessionnaires et des montants minimums garantis spécifiés sur la durée des baux respectifs. Les produits tirés des terrains de stationnement sont comptabilisés lorsque les terrains de stationnement sont utilisés.
- Les produits de location sont comptabilisés sur la durée des baux respectifs.
- Les frais d'amélioration aéroportuaires (« FAA ») (note 8) sont comptabilisés lorsque les passagers qui doivent payer ces frais partent.

h) Avantages sociaux futurs :

La VAA et ses employés versent des cotisations au régime de retraite des employés municipaux. Ces cotisations sont passées en charges lorsqu'elles sont engagées.

Un régime de retraite sans capitalisation est également offert aux employés de la VAA. Les coûts des prestations au titre de ce régime sont déterminés de façon actuarielle en fonction des services rendus et des meilleures estimations de l'âge de la retraite et des prévisions concernant les augmentations de salaire et de traitement futures. L'obligation au titre de ce régime d'avantages sociaux est comptabilisée sur la base des prestations projetées au fur et à mesure que les employés rendent les services nécessaires pour obtenir les avantages futurs. Les gains (pertes) actuariels résultent des modifications des hypothèses actuarielles utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées. Tous les gains (pertes) actuariels sont comptabilisés dans l'actif net.

i) Utilisation d'estimations :

La préparation d'états financiers dans le respect des normes comptables canadiennes pour les organismes sans but lucratif exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur la valeur comptable des actifs et des passifs et sur la présentation des actifs et passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que sur les montants présentés au titre des produits et des charges de la période. Les domaines qui nécessitent l'utilisation d'estimations de la direction comprennent la détermination des indemnités de retraite, les durées de vie utile pour l'amortissement et les provisions pour éventualités. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

VICTORIA AIRPORT AUTHORITY

Notes annexes

Exercice clos le 31 décembre 2025

3. Immobilisations corporelles

			2025	2024
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Aérogare	93 516 192 \$	59 558 526 \$	33 957 666 \$	37 894 226 \$
Aérodrome et routes	129 481 009	63 542 557	65 938 452	66 255 992
Autres bâtiments et structures	16 131 259	9 498 557	6 632 702	6 072 883
Véhicules	12 708 198	6 557 487	6 150 711	3 926 932
Matériel informatique et de TI	4 949 197	3 082 869	1 866 328	1 592 025
Machinerie et équipement	7 579 336	2 752 624	4 826 712	4 275 302
Meubles et accessoires	1 285 237	835 034	450 203	507 970
Travaux d'immobilisations en cours	6 180 644	–	6 180 644	5 004 128
	271 831 072 \$	145 827 654 \$	126 003 418 \$	125 529 458 \$

Au cours de l'exercice, la VAA a vendu des actifs dont la valeur comptable nette totalisait 24 210 \$ (2024 – néant) pour un produit de 3 804 \$ (2024 – 3 500 \$), ce qui a donné lieu à une perte sur la vente d'actifs de 20 406 \$ (2024 – gain de 3 500 \$). Cette perte est incluse dans les autres produits dans l'état des résultats.

En 2025, un examen et une évaluation des actifs dépréciés ont donné lieu à une dépréciation des actifs de 785 814 \$ (2024 – 1 000 496 \$). La dépréciation est incluse dans l'amortissement dans l'état des résultats.

4. Comptes créditeurs et charges à payer

Sont comprises dans les comptes créditeurs et charges à payer les remises gouvernementales à payer de 134 259 \$ (2024 – 263 707 \$), qui comprennent des montants à payer pour les versements de la taxe de vente et la taxe de santé des employeurs.

5. Passif au titre des indemnités de retraite

En vertu de la convention collective et des autres accords, la VAA est tenue de verser à ses employés des indemnités de retraite ou de cessation d'emploi. Les indemnités de retraite sont basées sur les années de service accomplies.

La VAA comptabilise le coût de ces avantages futurs, au fur et à mesure que les employés rendent leurs services, en fonction des évaluations actuarielles des obligations. La pratique de la VAA est d'effectuer une évaluation actuarielle au moins tous les trois ans. Une évaluation actuarielle du régime a été réalisée le 31 décembre 2025. La prochaine évaluation actuarielle du régime est prévue au plus tard le 31 décembre 2028.

VICTORIA AIRPORT AUTHORITY

Notes annexes

Exercice clos le 31 décembre 2025

6. Engagements

a) Bail foncier de Transports Canada :

Le bail foncier régit les relations économiques et quotidiennes entre la VAA et Transports Canada. L'Autorité a signé un bail foncier de 60 ans avec Transports Canada à compter du 1^{er} avril 1997, avec une option de prolongation de 20 ans. Le 28 janvier 2015, le ministre des Transports a signé un amendement au bail foncier pour le prolonger de 20 ans jusqu'au 31 mars 2077. Le bail foncier contient des conditions spécifiques de conformité à une série d'exigences, y compris les normes environnementales, une couverture d'assurance minimale, des exigences spécifiques en matière de comptabilité et de rapports et différentes questions qui ont un effet important sur le fonctionnement quotidien de l'Autorité. L'Autorité a respecté toutes les exigences du bail foncier. Au 1^{er} janvier 2026, il restait 51 ans et 3 mois au bail.

i) Le loyer à payer à Transports Canada est calculé en fonction d'un pourcentage des produits bruts selon une échelle progressive. Les dépenses de loyer prévues pour 2026 à 2030, sur la base des prévisions financières actuelles de la VAA, sont les suivantes :

2026	3 692 400 \$
2027	3 970 028
2028	4 125 128
2029	4 284 882
2030	4 449 429

b) Engagements en matière d'immobilisations :

Dans le cadre de la construction de certains projets d'immobilisations et de l'achat de certaines immobilisations, la VAA avait des engagements en matière d'immobilisations en cours au 31 décembre 2025 d'environ 4 663 280 \$ (2024 – 1 756 900 \$).

VICTORIA AIRPORT AUTHORITY

Notes annexes

Exercice clos le 31 décembre 2025

7. Apports en capital différés

La VAA reçoit des fonds de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (« ACSTA ») et d'autres agences gouvernementales sous forme de subventions et de remboursements pour des améliorations particulières de l'infrastructure d'immobilisations. Les fonds reçus sont différés et comptabilisés dans les produits à titre d'apports à un taux ou un montant correspondant à l'amortissement des immobilisations correspondantes dès que l'actif est prêt à être mis en service.

Solde à l'ouverture de l'exercice	5 248 471 \$
Apports reçus	32 282
Moins : montants comptabilisés dans les produits par amortissement	1 210 240
<u>Solde à la clôture de l'exercice</u>	<u>4 070 513 \$</u>

Le solde des apports non amortis connexes aux immobilisations se compose de ce qui suit :

Apports non amortis utilisés pour l'achat d'immobilisations	4 070 513 \$
<u>Solde à la clôture de l'exercice</u>	<u>4 070 513 \$</u>

VICTORIA AIRPORT AUTHORITY

Notes annexes

Exercice clos le 31 décembre 2025

8. Frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) :

Le 31 mars 2025, la VAA a conclu une nouvelle entente (l'« entente sur les FAA ») avec d'autres aéroports canadiens et les transporteurs aériens qui les desservent. La nouvelle entente remplace l'entente précédente datée du 31 mai 1999. L'entente sur les FAA prévoit un processus de consultation avec les transporteurs aériens sur le développement de l'aéroport ainsi que la perception des FAA par les transporteurs aériens. Le taux des FAA est fixé par chaque aéroport, et les recettes qui y sont liées sont perçues sur le prix du billet par les compagnies aériennes et remises à l'aéroport, déduction faite de frais d'administration des transporteurs aériens de 4 %. L'usage des recettes liées aux FAA est restreint; ces FAA ne peuvent servir qu'à financer les dépenses d'investissement liées à la construction ou à l'amélioration des infrastructures aéroportuaires et les coûts de financement connexes. Actuellement, le taux des FAA s'élève à 25 \$ par passager local qui embarque à bord d'un avion. À partir du 1^{er} avril 2026, le taux des FAA augmentera pour passer à 30 \$ par passager local qui embarque à bord d'un avion.

Au 31 décembre 2025, les dépenses cumulées dépassaient les recettes cumulées liées aux FAA comme suit :

Recettes liées aux FAA	237 173 301 \$
Frais d'administration des transporteurs aériens / ATAC	(16 403 312)
Dépenses du programme FAA	(228 793 745)
Coûts de financement	(8 921 659)
Excédent des dépenses liées aux FAA sur les recettes liées aux FAA	(16 945 415) \$

L'excédent des dépenses liées aux FAA sur les recettes liées aux FAA est actuellement financé par les excédents d'exploitation.

9. Améliorations au carrefour giratoire et à la route Beacon/Galaran/Stirling

La VAA a conclu une entente avec la Ville de Sidney et le District de North Saanich afin de réaligner Stirling Way et de construire un carrefour giratoire à l'intersection de l'avenue Beacon, de Sterling Way et de Galaran Road. La Ville de Sidney a réussi à obtenir un financement gouvernemental pour une partie du projet, la prise en charge du solde des coûts étant répartie à raison de 40 %, 40 % et 20 % entre la Ville de Sidney, la VAA et le District de North Saanich, respectivement. En 2024, le total des frais du projet attribuables à la VAA s'est élevé à 1 143 213 \$, dont un montant de 841 213 \$ affecté à la construction du carrefour giratoire et au réalignement routier ainsi qu'une somme de 302 000 \$ destinée à l'amélioration des immobilisations, plus précisément au réalignement de la voie à usage multiples sous le corridor aérien de la VAA en fonction de l'alignement de la nouvelle route.

VICTORIA AIRPORT AUTHORITY

Notes annexes

Exercice clos le 31 décembre 2025

10. Cotisations de retraite

La VAA et ses employés cotisent au régime de retraite des employés municipaux (un régime de retraite à fiducie conjointe). Le conseil de fiduciaires, qui représente les membres du régime et les employeurs, est chargé d'administrer le régime, y compris le placement des actifs et l'administration des prestations. Il s'agit d'un régime de retraite multi-employeurs à prestations déterminées. Les prestations de retraite de base fournies sont basées sur une formule. Au 31 décembre 2024, le régime comptait environ 273 000 membres actifs et environ 133 000 membres retraités. Les membres actifs comprennent environ 68 cotisants de la Victoria Airport Authority.

Tous les trois ans, une évaluation actuarielle est effectuée afin de déterminer la situation financière du régime et l'adéquation de sa capitalisation. L'actuaire détermine un taux de cotisation combiné approprié pour l'employeur et les membres du régime. Le taux de cotisation calculé par l'actuaire est basé sur la méthode de répartition des cotisations selon l'âge d'entrée, qui produit le taux à long terme des cotisations des membres et de l'employeur suffisant pour fournir des prestations à la moyenne des futurs participants au régime. Ce taux peut être ajusté pour l'amortissement de tout excédent actuariel de capitalisation et sera ajusté pour l'amortissement de tout passif actuariel non capitalisé.

Au 31 décembre 2024, la plus récente évaluation actuarielle du régime de retraite des employés municipaux indiquait un excédent de capitalisation de 2 675 millions de dollars pour les prestations de retraite de base sur la base de la continuité de l'exploitation. La prochaine date d'évaluation est le 31 décembre 2027.

Les employeurs qui participent au régime comptabilisent leurs charges de retraite comme le montant des cotisations patronales versées au cours de l'exercice (comptabilité des régimes de retraite à cotisations déterminées). Cela s'explique par le fait que le régime comptabilise les charges à payer et les produits à recevoir pour le régime de manière globale, ce qui ne permet pas de disposer d'une base cohérente et fiable pour attribuer les obligations, les actifs et les coûts aux différents employeurs qui participent au régime.

La VAA a versé 691 677 \$ (2024 – 616 901 \$) à titre de cotisations de l'employeur, tandis que les employés ont versé 610 516 \$ (2024 – 542 363 \$) au régime au cours de l'exercice 2025.

11. Facilités de crédit

La VAA dispose d'une ligne de crédit d'exploitation de 10 000 000 \$ auprès de la CIBC, portant intérêt au taux préférentiel moins 0,50 %.

La VAA dispose d'une facilité de crédit de 10 000 000 \$ pour financer des actifs sur 10 ans, qui est assortie de différents taux d'intérêt, notamment des taux variables correspondant au taux préférentiel, moins 0,50 % ou au taux CORRA, majoré de 1,12 % et des taux fixes négociés au moment du prélèvement.

Ces deux facilités sont garanties par un contrat de sûreté générale, une hypothèque enregistrée sur le droit de tenure à bail de la VAA et la cession de toutes les créances comptables exigibles et payables. Les facilités de crédit exigent un ratio du service de la dette de 1,2 à 1,0. Ces deux facilités de crédit n'étaient pas utilisées aux 31 décembre 2025 et 2024.

VICTORIA AIRPORT AUTHORITY

Notes annexes

Exercice clos le 31 décembre 2025

12. Gestion du risque

L'exposition au risque de crédit, au risque de liquidité et au risque de taux d'intérêt survient dans le cours normal des activités de la VAA. Les instruments financiers ne sont pas utilisés à des fins commerciales ou spéculatives.

a) Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une tierce partie à un instrument financier ne respecte pas ses obligations en vertu de l'instrument financier. Pour la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les comptes débiteurs, le risque de crédit de la VAA est limité à la valeur comptable au bilan. La VAA gère le risque associé à la concentration du risque de crédit par sa politique de surveillance active du vieillissement des créances.

Le risque de crédit est aussi réduit par des lettres de crédit, des dépôts et des évaluations de crédit des clients. La VAA limite son exposition au risque de crédit sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie en investissant dans des instruments émis par des institutions financières de qualité ayant une cote de crédit élevée. La VAA conclut des contrats financiers tels que des swaps de taux d'intérêt uniquement avec des institutions financières de qualité ayant une cote de crédit élevée.

Au 31 décembre 2025, l'analyse chronologique des créances clients, déduction faite des montants dépréciés de 8 126 \$ (2024 – 117 717 \$), se présentait comme suit :

En cours	80,83 %	2 465 585 \$
Retard de 1 à 30 jours	9,84 %	300 133
Retard de 31 à 60 jours	5,12 %	156 097
Retard de plus de 61 jours	4,21 %	128 300
Total	100,00 %	3 050 115 \$

b) Risque de liquidité

Le risque de liquidité est, pour la VAA, le risque de ne pas pouvoir honorer ses obligations liées à des passifs financiers. Les fonds générés par les activités d'exploitation financent le programme d'investissement. La VAA a également accès à une ligne de crédit d'exploitation non utilisée qui contribue à atténuer le risque de liquidité.

c) Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt découle des fluctuations des taux d'intérêt. La VAA est exposée au risque de taux d'intérêt sur sa trésorerie et ses équivalents de trésorerie qui sont maintenus pour fournir des liquidités tout en procurant un rendement satisfaisant. Il n'y a pas eu de changement en matière d'exposition à ce risque par rapport à l'exercice précédent.

13. Instruments financiers

Les produits d'intérêts en 2025 ont totalisé 712 906 \$ (2024 – 835 224 \$).

VICTORIA AIRPORT AUTHORITY

Notes annexes

Exercice clos le 31 décembre 2025

14. Autres renseignements

- a) Les recettes liées à la VAA qui proviennent de l'exploitation aéroportuaire sont exemptes d'impôt fédéral et provincial sur le revenu.
- b) Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2025, les honoraires versés aux membres du conseil d'administration de la VAA pour leurs services en tant qu'administrateurs ont totalisé 291 350 \$ (2024 – 262 129 \$).

15. Passifs éventuels

L'Autorité, dans la conduite de ses activités commerciales habituelles, est impliquée dans diverses procédures légales et litiges dont l'issue est indéterminable. L'Autorité a pour politique de souscrire une assurance adéquate afin de minimiser le risque financier associé à ces questions.

La direction est d'avis que le passif net global, le cas échéant, de ces procédures et litiges n'aurait pas d'incidence importante sur la situation financière de l'Autorité.

16. Incidence des tarifs

L'imposition de tarifs douaniers par les États-Unis sur les échanges transfrontaliers, et les contre-mesures canadiennes qui en ont découlé, pourrait entraîner une hausse des coûts des produits et des services obtenus auprès des fournisseurs américains et possiblement avoir une incidence sur les activités commerciales et les projets d'infrastructure. Tandis que l'incertitude prévaut au sujet des répercussions à long terme, la VAA travaille activement à surveiller et à atténuer les risques et l'incidence des tarifs douaniers.

17. Événement postérieur à la date de clôture

Le 4 février 2026, les quatre Premières Nations WŚÁNEĆ — BOKEĆEN (Pauquachin), WJOLELP (Tsartlip), STÁUTW (Tsawout) et WSÍ, KEM (Tseycum) — et la VAA ont conclu une Entente d'amitié qui établit une relation de collaboration à long terme fondée sur le respect (ÁTOL), la coopération (ĆÁINEUEL) et le partenariat (HIWESTEL).

L'accord reflète la relation de longue date entre le peuple WŚÁNEĆ et les terres sur lesquelles l'Aéroport international de Victoria est situé. Il reconnaît un engagement commun en faveur de la réconciliation et de l'établissement d'un partenariat constructif à long terme.

Dans le cadre de l'accord, la VAA apportera aux signataires des contributions économiques annuelles basées sur les revenus de l'aéroport. De plus, l'accord prévoit un nouveau financement réservé aux formations, aux bourses et aux stages dans l'objectif d'accroître l'embauche du peuple WŚÁNEĆ à l'aéroport et de favoriser de nouvelles occasions d'affaires. L'accord porte également sur une panoplie d'enjeux communs, dont la communication et la mobilisation, la culture et les activités relatives à l'aménagement et la gestion de l'environnement.