

Administration de l'aéroport de Vancouver

États financiers consolidés

31 décembre 2021

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 ») qui comprennent l'état de la situation financière consolidé au 31 décembre 2021, 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 de l'Administration de l'aéroport au 31 décembre 2021, 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 de l'Administration de l'aéroport 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.

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 de l'Administration de l'aéroport 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 de l'Administration de l'aéroport.

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 de l'Administration de l'aéroport;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'Administration de l'aéroport 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 l'Administration de l'aéroport 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 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.

Vancouver, Canada
Le 11 avril 2022

Ernst & Young S.R.L./S.E.N.C.R.L.

Comptables professionnels agréés

Administration de l'aéroport de Vancouver

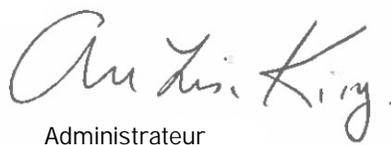
État de la situation financière consolidé
(en milliers de dollars)

Aux 31 décembre

	2021	2020
	\$	\$
ACTIF		
Actif à court terme		
Trésorerie	359 152	491 490
Débiteurs (note 3)	36 769	19 933
Autres montants à recevoir (note 12 a))	14 167	27 301
Stocks (note 4)	10 071	9 829
Charges payées d'avance	5 773	6 125
Tranche à court terme des autres actifs à long terme (note 7)	2 506	2 386
Total de l'actif à court terme	428 438	557 064
Participations dans des sociétés de personnes (note 5)	61 938	52 261
Immobilisations, montant net (note 6)	2 485 403	2 566 620
Autres actifs à long terme, montant net (note 7)	44 466	41 446
	3 020 245	3 217 391
PASSIF ET ACTIF NET		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer (notes 9, 11 et 16 c))	89 795	118 240
Emprunt à rembourser à VAPH (note 5 b))	22 470	22 470
Tranche à court terme des produits reportés	10 772	6 602
Total du passif à court terme	123 037	147 312
Paiements reportés de la charge liée au bail foncier (note 10)	19 874	-
Produits reportés	17 075	17 420
Autres passifs à long terme (notes 16 b) et c))	22 773	21 214
Apports en capital reportés (note 12 a))	83 786	84 299
Déventures (note 11)	1 489 882	1 488 877
Total du passif	1 756 427	1 759 122
Engagements, éventualités et garanties (notes 8 et 17)		
Actif net	1 263 818	1 458 269
	3 020 245	3 217 391

Voir les notes des états financiers consolidés.

Au nom du Conseil


Administrateur


Administrateur

Administration de l'aéroport de Vancouver

État des résultats consolidé
(en milliers de dollars)

Exercices clos les 31 décembre

	2021	2020
	\$	\$
PRODUITS		
Redevances d'atterrissage <i>(note 18)</i>	22 767	22 624
Redevances d'aérogare <i>(note 18)</i>	29 355	53 989
Concessions <i>(notes 7 a), 13, 18 et 21)</i>	40 630	48 158
Frais d'amélioration aéroportuaire <i>(note 15)</i>	56 170	51 006
Stationnements et transport terrestre <i>(note 21)</i>	36 354	25 363
Locations <i>(notes 7 a), 13 et 18)</i>	42 987	43 339
Frais et frais divers	8 681	12 750
Apports <i>(notes 10, 12 et 17 a))</i>	36 449	22 526
	273 393	279 755
CHARGES D'EXPLOITATION		
Salaires et avantages sociaux <i>(notes 12 b) i) et 16)</i>	60 287	64 235
Biens et services <i>(notes 4 et 6)</i>	130 892	111 556
Paiements tenant lieu d'impôts, de frais d'assurance et d'autres frais <i>(note 4,</i>	17 641	26 031
Amortissement des immobilisations	179 629	164 680
	388 449	366 502
AUTRES CHARGES		
Bail foncier <i>(note 17 a))</i>	21 395	4 001
Partage des produits <i>(note 17 b) iii))</i>	2 460	2 684
Intérêts et charges financières	52 984	42 098
	76 839	48 783
Insuffisance des produits sur les charges		
avant les éléments suivants :	(191 895)	(135 530)
Réduction de valeur des immobilisations <i>(note 6)</i>	(15 015)	(253 365)
Perte à la cession d'immobilisations	(20)	(28)
Gain (perte) de change	91	(195)
Produit tiré (perte subie) du partenariat DOC <i>(note 5 a))</i>	979	(1 481)
Produit tiré du partenariat VAPH <i>(note 5 b))</i>	9 976	10 455
Insuffisance des produits sur les charges pour l'exercice	(195 884)	(380 144)

Voir les notes des états financiers consolidés.

Administration de l'aéroport de Vancouver

État des flux de trésorerie consolidé
(en milliers de dollars)

Exercices clos les 31 décembre

	2021	2020
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	1 458 269	1 841 028
Insuffisance des produits sur les charges pour l'exercice	(195 884)	(380 144)
Réévaluation des avantages futurs du personnel (<i>note 20 b</i>)	1 433	(2 615)
Solde à la fin de l'exercice	1 263 818	1 458 269

Voir les notes des états financiers consolidés.

Administration de l'aéroport de Vancouver

État des flux de trésorerie consolidé
(en milliers de dollars)

Exercices clos les 31 décembre

	2021	2020
	\$	\$
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Insuffisance des produits sur les charges pour l'exercice	(195 884)	(380 144)
Ajouter (déduire) les éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	179 629	164 680
Amortissement des apports en capital reportés (<i>notes 12 a) et 20 b)</i>)	(7 285)	(5 757)
Amortissement des frais de financement reportés	1 005	532
Amortissement des autres actifs à long terme	2 395	1 631
Réduction de valeur des immobilisations (<i>note 6)</i>)	15 015	253 145
Réduction de valeur des autres actifs à long terme	-	961
Perte à la cession d'immobilisations	20	28
Produit tiré (perte subie) du partenariat DOC (<i>note 5 a)</i>)	(979)	1 481
Produit tiré du partenariat VAPH (<i>note 5 b)</i>)	(9 976)	(10 455)
Variation nette des soldes hors trésorerie du fonds de roulement lié à l'exploitation (<i>note 20 a)</i>)	(19 053)	(6 484)
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	(35 113)	19 618
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisitions d'immobilisations (<i>note 20 b)</i>)	(126 260)	(395 375)
Produit tiré de la cession d'immobilisations	2 513	17
Distributions tirées du partenariat VAPH (<i>notes 5 b) et 20 b)</i>)	1 626	-
Augmentation des autres actifs à long terme (<i>notes 7 et 20 b)</i>)	(2 843)	(5 410)
Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement	(124 964)	(400 768)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation des autres passifs à long terme	1 559	2 503
Augmentation des frais de financement reportés (<i>note 11)</i>)	-	(4 864)
Émission de débentures de série I et de série J (<i>note 11)</i>)	-	600 000
Augmentation de l'emprunt à rembourser à VAPH (<i>note 5 b)</i>)	-	22 470
Augmentation des paiements reportés de la charge liée au bail foncier (<i>note 10)</i>)	19 874	-
Apports en capital reportés reçus (<i>note 20 b)</i>)	6 306	11 035
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	27 739	631 144
(Diminution) augmentation nette de la trésorerie au cours de l'exercice	(132 338)	249 994
Trésorerie au début de l'exercice	491 490	241 496
Trésorerie à la fin de l'exercice	359 152	491 490

Voir les notes des états financiers consolidés.

Administration de l'aéroport de Vancouver

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

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*. L'Administration de l'aéroport est régie par un conseil d'administration, auquel siègent neuf membres nommés par le gouvernement du Canada et divers organismes gouvernementaux et ordres professionnels, jusqu'à cinq membres nommés par le conseil d'administration et issus de la collectivité ainsi que le président et chef de la direction de l'Administration de l'aéroport, qui y occupe un siège.

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 une participation de 50 % dans Templeton DOC General Partner Ltd. et Templeton DOC Limited Partnership (collectivement, le « Partenariat DOC »), qui ont aménagé un centre de magasins-entrepôts pour détaillants et créateurs sur Sea Island.
- iii) Vancouver Airport Properties Ltd. (« VAPL ») détient une participation de 0,1 % dans les sociétés de personnes suivantes et en assure la gestion :
 - Vancouver Airport Property Holding LLP (« VAPH ») – 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 ») – 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.

Les activités de Vancouver Airport Authority (Hong Kong) Ltd. (« YVRHK ») ont été liquidées le 31 mai 2021. L'incidence de la liquidation des activités de YVHRK sur les états financiers consolidés est négligeable.

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

1. Activités (suite)

L'Administration de l'aéroport, comme une majorité d'acteurs du secteur de l'aviation, a subi une baisse importante du nombre de passagers en raison des incidences de la pandémie de COVID-19, laquelle a été qualifiée de pandémie mondiale par l'Organisation mondiale de la Santé le 11 mars 2020 en raison de ses niveaux alarmants de propagation et de gravité. Les organismes gouvernementaux du monde entier ont imposé diverses mesures de prévention, notamment des restrictions de voyage et la distanciation physique, ce qui a eu une incidence directe sur les activités de l'Administration de l'aéroport puisque le nombre de passagers a chuté abruptement en mars 2020, puis a stagné à des niveaux extrêmement bas. La direction a pris en compte ces incidences et a ajusté les activités et les accords contractuels, ce qu'elle prévoit continuer de faire, afin de s'assurer que l'Administration de l'aéroport dispose des liquidités nécessaires à l'échéance de ses obligations. La direction s'attend à ce que l'Administration de l'aéroport poursuive son exploitation.

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.

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.

Coûts d'emprunt

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

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

2. Principales méthodes comptables (suite)

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 logiciels qui font partie intégrante du matériel informatique correspondant sont inscrits à l'actif au coût du matériel informatique et pris en compte 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.

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

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

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. La réduction de valeur n'est pas reprise.

Produits reportés

Les produits reportés correspondent aux paiements reçus d'avance des locataires et des exploitants et ils sont reportés et comptabilisés conformément aux modalités des contrats qui y sont associés.

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

2. Principales méthodes comptables (suite)

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 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. Les produits tirés des accords de location classés comme contrats de location-financement directs sont comptabilisés sur la durée du contrat de location afin de tenir compte d'un taux de rentabilité périodique constant par rapport à l'investissement net de l'Administration de l'aéroport dans le contrat de location-financement.
- 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.

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

2. Principales méthodes comptables (suite)

- vii) L'allègement de loyer lié à la COVID-19 est évalué en fonction du contrat de location aux fins de l'application de la mesure de simplification liée à la COVID. Lorsque la mesure de simplification est appliquée, l'allègement de loyer est comptabilisé comme suit :

L'allègement de loyer qui est octroyé à l'égard des paiements exigibles avant le 31 décembre 2022 et qui mène au report des paiements de loyer sans changement du total des paiements exigibles en vertu du bail initial est comptabilisé conformément aux conditions du bail initial.

L'allègement de loyer qui est octroyé à l'égard des paiements de loyer exigibles avant le 31 décembre 2022 et qui entraîne une baisse des paiements comparativement aux montants exigibles en vertu du bail initial est comptabilisé au cours de la période à laquelle se rapportent ces paiements. Le contrat de location continue d'être comptabilisé conformément aux conditions du bail initial.

Charge liée au 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. Au cours de l'exercice, le gouvernement du Canada a accordé un report de paiement de la charge liée au bail foncier (notes 10 et 17 a)).

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.

Revenus de dividendes

Les revenus de dividendes sont constatés lorsque les dividendes sont déclarés et que le recouvrement est raisonnablement assuré.

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 futurs.

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

2. Principales méthodes comptables (suite)

Contrats de location

Les contrats de location sont classés comme contrats de location-acquisition lorsque les modalités du contrat transfèrent au preneur la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété. Tous les autres contrats de location sont classés comme contrats de location simple. Les paiements au titre des contrats de location simple sont comptabilisés en charges selon la méthode linéaire sur la durée du contrat de location.

Avantages futurs du personnel

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 actuarielle du régime de retraite à prestations déterminées, le passif étant ajusté pour exclure la marge pour écarts défavorables du taux d'actualisation. La dernière évaluation actuarielle du régime de retraite à prestations déterminées aux fins de la capitalisation a eu lieu le 31 décembre 2020. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de la capitalisation sera effectuée le 31 décembre 2021 et les résultats sont attendus plus tard en 2022.

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 des 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.

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.

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

2. Principales méthodes comptables (suite)

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, des 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.

Avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2022, en raison des modifications apportées au chapitre 3462, le choix d'une méthode comptable n'est plus autorisé dans le cadre de l'évaluation d'une obligation au titre des prestations définies selon une évaluation aux fins de la capitalisation, à moins qu'une disposition légale, réglementaire ou contractuelle ne l'impose. Étant donné que l'Administration de l'aéroport n'a aucune obligation à cet effet en ce qui a trait aux régimes de prestations complémentaires non capitalisés et aux régimes des avantages complémentaires de retraite, l'obligation au titre des prestations définies aux fins de ces régimes sera évaluée au moyen de l'évaluation aux fins de la comptabilisation. La modification de méthode comptable sera appliquée conformément aux dispositions transitoires du chapitre 3462. En date des présentes, le montant du rajustement ne peut être établi, mais il est prévu qu'il aura une incidence importante sur le montant de l'obligation au titre des prestations définies comptabilisé aux postes Autres actifs à long terme et Actif net des états financiers (notes 7 et 16 a)).

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.

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

2. Principales méthodes comptables (suite)

Les instruments financiers de l'Administration de l'aéroport qui sont évalués ultérieurement au coût ou au coût après amortissement sont les suivants : trésorerie, débiteurs, autres montants à recevoir, autres actifs à long terme, créditeurs et charges à payer, paiements reportés de la charge liée au bail foncier, emprunt à rembourser à VAPH et débetures.

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.

Les produits et les charges de la filiale étrangère intégrée YVRHK sont convertis aux cours de change moyens en vigueur pour la période du 1^{er} janvier 2021 au 31 mai 2021. Les gains ou pertes de change sont comptabilisés à l'état des résultats consolidé.

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.

Administration de l'aéroport de Vancouver

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

3. Débiteurs

	2021	2020
	\$	\$
En cours	35 449	13 429
En souffrance depuis 31 à 60 jours	563	3 607
En souffrance depuis 61 à 90 jours	138	1 790
En souffrance depuis plus de 90 jours	2 341	7 391
Provision pour créances douteuses	(1 722)	(5 514)
	<u>36 769</u>	<u>20 703</u>
Moins : tranche à long terme des débiteurs reportés	-	770
	<u>36 769</u>	<u>19 933</u>

	2021	2020
	\$	\$
Provision pour créances douteuses au début de l'exercice	<u>5 514</u>	<u>998</u>
Augmentation (diminution) de la provision pour créances douteuses	(3 641)	4 652
Radiation de comptes spécifiques	(151)	(136)
Provision pour créances douteuses à la fin de l'exercice	<u>1 722</u>	<u>5 514</u>

En raison de la COVID-19, pour les exercices clos les 31 décembre 2021 et 2020, l'Administration de l'aéroport a négocié des modalités de paiements reportés avec les locataires et les exploitants admissibles. Les soldes reportés des débiteurs sont considérés comme étant à court terme jusqu'à ce que les montants deviennent exigibles. La valeur comptable des débiteurs faisant l'objet d'un report au 31 décembre 2021 totalisait 0,9 million de dollars (7,7 millions de dollars en 2020).

4. Stocks

Au 31 décembre 2021, la provision pour moins-value des stocks de l'Administration de l'aéroport s'élevait à 0,03 million de dollars (0,03 million de dollars en 2020). Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, le coût des stocks comptabilisé au titre des biens et services ainsi que des paiements tenant lieu d'impôts, de frais d'assurance et d'autres frais s'est établi à 3,2 millions de dollars (3,2 millions de dollars en 2020).

Administration de l'aéroport de Vancouver

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

5. Participations dans des sociétés de personnes

	2021	2020
	\$	\$
Partenariat DOC <i>a)</i>	13 526	12 547
VAPH <i>b)</i>	48 412	39 714
	61 938	52 261

a) Partenariat DOC

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé un produit tiré du partenariat Templeton DOC Limited Partnership de 1,0 million de dollars (perte de 1,5 million de dollars en 2020). Le montant a été comptabilisé à l'état des résultats consolidé en augmentation (en diminution en 2020) 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 16,0 millions de dollars (16,0 millions de dollars en 2020), et l'apport net en capital de l'Administration de l'aéroport à Templeton DOC General Partner Ltd. s'élève à 0,01 million de dollars (0,01 million de dollars en 2020).

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 2021 et 2020 et pour les exercices clos à ces dates.

	2021	2020
	\$	\$
Actif	95 756	95 592
Passif	82 240	83 055
Actif net	13 516	12 537
	2021	2020
	\$	\$
Produits	9 768	7 725
Charges	8 789	9 206
Résultat net (perte nette)	979	(1 481)
	2021	2020
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités suivantes :		
Activités d'exploitation	4 976	3 868
Activités de financement	(124)	2 238
Activités d'investissement	(458)	(2 867)

Administration de l'aéroport de Vancouver

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

5. Participations dans des sociétés de personnes (suite)

b) VAPH et VAPM

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé un produit tiré du partenariat VAPH de 10,0 millions de dollars (10,5 millions de dollars en 2020) dans l'état des résultats consolidé au prorata de sa participation 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 1,3 million de dollars (0,3 million de dollars en 2020) de VAPH. Le montant de la distribution a été comptabilisé en diminution des participations dans des sociétés de personnes.

En 2020, VAPH a émis un billet à ordre en faveur de l'Administration de l'aéroport d'un capital impayé de 22,5 millions de dollars (22,5 millions de dollars le 31 décembre 2020). Le billet à ordre est non garanti, ne porte pas intérêt et est remboursable à vue.

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 99,9 % de l'Administration de l'aéroport dans VAPH, qui comprend la quote-part du résultat provenant de VAPM aux 31 décembre 2021 et 2020 et pour les exercices clos à ces dates.

	2021	2020
	\$	\$
Actif	48 326	39 994
Passif	11	359
Actif net	48 315	39 635
	2021	2020
	\$	\$
Produits	9 967	10 448
Charges	11	12
Résultat net	9 956	10 436
	2021	2020
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités suivantes :		
Activités d'exploitation	(327)	511
Activités de financement	(1 278)	-
Activités d'investissement	-	(22 448)

Administration de l'aéroport de Vancouver

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

6. Immobilisations

	2021		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette comptable
	\$	\$	\$
Bâtiments et autres structures	2 739 657	1 267 567	1 472 090
Pistes et autres surfaces pavées	715 298	387 683	327 615
Infrastructure liée au transport en commun rapide	298 948	74 202	224 746
Machinerie et équipement	173 634	129 859	43 775
Mobilier et agencements	40 169	34 157	6 012
Matériel informatique et logiciels	255 701	204 000	51 701
Collection d'œuvres d'art	9 909	-	9 909
Constructions en cours	349 555	-	349 555
	4 582 871	2 097 468	2 485 403

	2020		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette comptable
	\$	\$	\$
Bâtiments et autres structures	2 415 817	1 152 834	1 262 983
Pistes et autres surfaces pavées	697 976	357 134	340 842
Infrastructure liée au transport en commun rapide	298 948	68 222	230 726
Machinerie et équipement	165 302	121 107	44 195
Mobilier et agencements	36 139	32 372	3 767
Matériel informatique et logiciels	230 890	187 598	43 292
Collection d'œuvres d'art	9 909	-	9 909
Constructions en cours	630 906	-	630 906
	4 485 887	1 919 267	2 566 620

En 2020, l'Administration de l'aéroport a annoncé la fin du programme CORE, lequel comprenait un nouveau bâtiment central pour les services publics, un système de chauffage et de refroidissement géothermique, une installation de transport terrestre, des améliorations au site et aux services publics, et la modernisation des aéro-gares. Au 31 décembre 2021, les dépenses engagées pour le programme CORE totalisaient 455,7 millions de dollars (431,7 millions de dollars en 2020).

Certaines composantes des améliorations au site et aux services publics et de la modernisation des aéro-gares continuent d'être requises et ont été achevées, ou il est attendu qu'elles le soient à court terme. Au 31 décembre 2021, les dépenses engagées au titre de ces composantes totalisaient 100,2 millions de dollars (96,9 millions de dollars en 2020).

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

6. Immobilisations (suite)

Pour les autres actifs faisant partie du programme CORE, l'Administration de l'aéroport a décidé d'évaluer la réduction de valeur de ces actifs en se fondant sur la juste valeur. La juste valeur étant un point compris dans une fourchette, le montant de la réduction de valeur est considéré comme une estimation importante. Les hypothèses importantes utilisées dans le calcul de la juste valeur comprennent le coût pour achever l'actif, la marge d'exploitation, le taux de rendement interne, le taux d'actualisation et le moment où l'actif est achevé. Les hypothèses utilisées au 31 décembre 2021 sont conformes à celles utilisées au 31 décembre 2020. D'autres travaux ont été réalisés sur ces actifs au cours de l'exercice. Au 31 décembre 2021, l'Administration de l'aéroport a déterminé que la juste valeur de ces actifs s'élevait à 80,6 millions de dollars (68,1 millions de dollars en 2020).

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, l'Administration de l'aéroport a inscrit une perte de valeur des actifs liés au programme CORE de 8,4 millions de dollars (246,5 millions de dollars en 2020) à l'état des résultats consolidé. Au 31 décembre 2021, 80,9 millions de dollars (80,3 millions de dollars en 2020) d'actifs au titre du programme CORE ont été transférés des travaux de construction en cours aux aérogares et autres structures et aux pistes et autres surfaces pavées visant les composantes achevées et mises en service, alors que certains actifs d'une valeur comptable rajustée de 3,0 millions de dollars (néant en 2020) ont été cédés et le montant résiduel de 116,9 millions de dollars (104,9 millions de dollars en 2020) est maintenu dans les travaux de construction en cours.

Alors que l'Administration de l'aéroport continue de se pencher sur des solutions de rechange pour les actifs du programme CORE qui ne sont pas actuellement utilisés, il est raisonnablement possible d'envisager que des changements dans les conditions futures puissent modifier les hypothèses utilisées et entraîner une nouvelle réduction de valeur.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé des réductions de valeur additionnelles de 6,6 millions de dollars (6,6 millions de dollars en 2020) en lien avec d'autres projets d'investissement découlant de projets annulés, de matériaux mis au rebut, de modifications à l'étendue et de la mise hors service d'actifs attribuables à d'autres projets. La valeur de ces actifs a été évaluée selon leurs coûts de remplacement.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé des coûts de suspension et de démobilisation des immobilisations non récurrents de 1,3 million de dollars (16,2 millions de dollars en 2020) au titre des biens et services dans l'état des résultats consolidé.

Administration de l'aéroport de Vancouver

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

7. Autres actifs à long terme

	2021		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette comptable
	\$	\$	\$
Créances découlant d'un contrat de location simple <i>a)</i>	29 033	7 199	21 834
Actifs à long terme payés d'avance	2 449	215	2 234
Droit du preneur <i>b)</i>	4 640	1 038	3 602
Immobilisation incorporelle	-	-	-
Actif au titre des prestations constituées (<i>note 16 a)</i>)	19 302	-	19 302
Total des autres actifs à long terme	55 424	8 452	46 972
Moins : tranche à court terme	2 506	-	2 506
	52 918	8 452	44 466

	2020		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette comptable
	\$	\$	\$
Créances découlant d'un contrat de location simple <i>a)</i>	26 616	4 998	21 618
Actifs à long terme payés d'avance	2 449	92	2 357
Droit du preneur <i>b)</i>	4 640	967	3 673
Immobilisation incorporelle	1 400	1 400	-
Actif au titre des prestations constituées (<i>note 16 a)</i>)	16 184	-	16 184
Total des autres actifs à long terme	51 289	7 457	43 832
Moins : tranche à court terme	2 386	-	2 386
	48 903	7 457	41 446

- a) Dans certaines circonstances, l'Administration de l'aéroport accorde des incitatifs à la location aux locataires. Ils sont comptabilisés à titre d'actifs à long terme et en diminution des produits selon la méthode linéaire sur la durée du contrat de location. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, les incitatifs à la location consentis aux locataires par l'Administration de l'aéroport se sont élevés à 0,3 million de dollars (2,6 millions de dollars en 2020) et un montant de 2,0 millions de dollars (1,3 million de dollars en 2020) a été comptabilisé en diminution des produits tirés des concessions et des produits locatifs.

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

7. Autres actifs à long terme (suite)

En octobre 2011, l'Administration de l'aéroport a conclu un contrat de sous-location avec un locataire pour une parcelle de terrain sur Sea Island. Le contrat de sous-location est d'une durée initiale de 40 ans et est assorti de deux options successives de renouvellement de 10 années chacune au gré du locataire. Le contrat de sous-location a été classé comme un contrat de location simple, les produits locatifs étant amortis uniformément sur la durée initiale du contrat de sous-location. Au 31 décembre 2021, l'écart cumulatif entre les produits locatifs comptabilisés et les paiements de loyers en trésorerie reçus s'établissait à 12,3 millions de dollars (11,6 millions de dollars en 2020).

- 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 2021, l'amortissement du droit du preneur s'est élevé à 0,07 million de dollars (0,07 million de dollars en 2020).

8. Facilité de crédit renouvelable

L'Administration de l'aéroport dispose d'une facilité de crédit renouvelable (la « facilité de crédit ») de 450,0 millions de dollars (450,0 millions de dollars en 2020) portant intérêt au taux préférentiel bancaire, qui était de 2,45 % au 31 décembre 2021 (2,45 % en 2020), 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 2021 et 2020.

	2021	2020
	\$	\$
Facilité de crédit	450 000	450 000
Moins : lettres de crédit en circulation	28 242	21 838
Facilité de crédit disponible	421 758	428 162

Administration de l'aéroport de Vancouver

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

9. Crédoiteurs et charges à payer

Les crédoiteurs 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.

	2021	2020
	\$	\$
TransLink	492	132
Ministère des Finances de la Colombie-Britannique	297	860
Agence du revenu du Canada	-	14
	<u>789</u>	<u>1 006</u>

10. Paiements reportés de la charge liée au bail foncier

En 2020, le gouvernement du Canada a offert un allégement de la charge liée au bail foncier aux aéroports canadiens qui ont souffert de la baisse du trafic de passagers en raison de la pandémie de COVID-19. L'allégement prévoit le report de paiements pour l'exercice 2021, montants qui devront être remboursés, sans intérêt, sur une période de dix ans à compter du 1^{er} janvier 2024. Les paiements reportés de la charge liée au bail foncier sont initialement évalués à la juste valeur puis au coût après amortissement au taux d'intérêt effectif de 1,76 % qui correspond au taux habituellement appliqué aux activités de financement existantes. L'écart entre la valeur nominale et la juste valeur des paiements reportés de la charge liée au bail foncier est comptabilisé à titre de produits tirés des apports à l'état des résultats consolidés. Au 31 décembre 2021, la juste valeur des paiements reportés de la charge liée au bail foncier s'établissait à 19,9 millions de dollars (néant en 2020) et l'écart entre la valeur nominale et la juste valeur s'établissait à 2,6 millions de dollars (néant en 2020).

11. Débentures

	2021	2020
	\$	\$
Série B modifiée, à 7,425 %, échéant le 7 décembre 2026	150 000	150 000
Série F, à 3,857 %, échéant le 10 novembre 2045	200 000	200 000
Série G, à 3,656 %, échéant le 23 novembre 2048	250 000	250 000
Série H, à 2,874 %, échéant le 18 octobre 2049	300 000	300 000
Série I, à 1,760 %, échéant le 20 septembre 2030	250 000	250 000
Série J, à 2,800 %, échéant le 21 septembre 2050	350 000	350 000
	<u>1 500 000</u>	<u>1 500 000</u>
Moins : frais de financement reportés non amortis	10 118	11 123
	<u>1 489 882</u>	<u>1 488 877</u>

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

11. Débentures (suite)

Les débentures de série B modifiée ont été émises aux termes de l'acte de fiducie daté du 6 décembre 1996 et modifiées aux termes d'actes de fiducie complémentaires datés du 7 décembre 2006 et du 5 octobre 2015. Les débentures de série F ont été émises aux termes de l'acte de fiducie complémentaire daté du 10 novembre 2015. Les débentures de série G ont été émises aux termes de l'acte de fiducie complémentaire daté du 23 novembre 2018. Les débentures de série H ont été émises aux termes de l'acte de fiducie complémentaire daté du 18 octobre 2019. Les débentures des séries I et J ont été émises aux termes de l'acte de fiducie complémentaire daté du 21 septembre 2020.

En 2020, l'Administration de l'aéroport a reçu l'approbation des porteurs de débentures de séries B, F, G et H d'apporter des modifications à certaines dispositions de l'acte de fiducie au moyen d'un neuvième acte de fiducie complémentaire daté du 11 septembre 2020. Ces modifications comprennent un allègement dispensant temporairement l'Administration de l'aéroport de ses obligations de satisfaire à diverses exigences liées aux ratios de couverture des intérêts lorsqu'ils sont calculés pour les exercices 2020, 2021 et 2022 en vertu de l'acte de fiducie modifié.

Les taux d'intérêt effectifs des débentures de séries B, F, G, H, I et J sont respectivement de 7,668 %, 3,895 %, 3,692 %, 2,908 %, 1,824 % et 2,832 %. Au 31 décembre 2021, 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 2020), 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 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 d'une prime. La prime pour les débentures de série B est de 0,15 %.

Si le rachat a lieu avant le 10 mai 2045, le prix de rachat des débentures de série F 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 d'une prime. La prime pour ces débentures est de 0,37 %. À compter du 10 mai 2045, le prix de rachat est égal à la valeur nominale.

Si le rachat a lieu avant le 23 mai 2048, le prix de rachat des débentures de série G 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 d'une prime. La prime pour ces débentures est de 0,31 %. À compter du 23 mai 2048, le prix de rachat est égal à la valeur nominale.

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

11. Débentures (suite)

Si le rachat a lieu avant le 18 avril 2049, le prix de rachat des débentures de série H 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 d'une prime. La prime pour ces débentures est de 0,295 %. À compter du 18 avril 2049, le prix de rachat est égal à la valeur nominale.

Si le rachat a lieu avant le 20 juin 2030, le prix de rachat des débentures de série I 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 d'une prime. La prime pour ces débentures est de 0,295 %. À compter du 20 juin 2030, le prix de rachat est égal à la valeur nominale.

Si le rachat a lieu avant le 21 mars 2050, le prix de rachat des débentures de série J 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 d'une prime. La prime pour ces débentures est de 0,425 %. À compter du 21 mars 2050, le prix de rachat est égal 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. Le ratio de couverture des intérêts n'a pas été calculé au cours de l'exercice du fait de la dispense applicable.

12. Apports en capital reportés et activités d'exploitation

	2021	2020
	\$	\$
Amortissement des apports en capital reportés <i>a)</i>	<u>7 285</u>	5 757
Apports des activités d'exploitation <i>b)</i>		
SSUC <i>i)</i>	-	15 707
Recouvrement des coûts liés aux exigences de dépistage à l'arrivée <i>ii)</i>	24 732	-
Autres	4 432	1 062
	<u>36 449</u>	<u>22 526</u>

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

12. Apports en capital reportés et activités d'exploitation (suite)**a) Apports en capital reportés**

L'Administration de l'aéroport reçoit du financement de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (« ACSTA ») et d'autres sources en ce qui a trait à la mise à jour d'infrastructures spécifiques. Les fonds reçus sont reportés et inclus dans les produits comme apports selon un taux correspondant à celui de l'amortissement des immobilisations correspondantes. Les fonds consentis, mais non encore reçus de 13,4 millions de dollars (12,9 millions de dollars en 2020) sont comptabilisés dans les autres montants à recevoir.

	2021	2020
	\$	\$
Apports en capital :		
ACSTA	205 608	198 804
Autres	5 519	5 370
	<u>211 127</u>	<u>204 174</u>
Moins : amortissement cumulé	127 341	119 875
	<u>83 786</u>	<u>84 299</u>

b) Apports des activités d'exploitation**i) Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC »)**

En mars 2020, le gouvernement du Canada a annoncé la mise en place du programme de Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC ») afin d'offrir une subvention en fonction de la diminution des revenus et de la rémunération admissible. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé un montant de néant (15,7 millions de dollars en 2020) au titre de la SSUC. L'apport affecté a été comptabilisé dans les produits tirés des apports à l'état des résultats non consolidé.

ii) Recouvrement des coûts liés aux exigences de dépistage à l'arrivée

Le 29 janvier 2021, le gouvernement du Canada annonçait de nouvelles exigences de dépistage aux aéroports pour les voyageurs arrivant de l'étranger à compter du 21 février 2021. Les coûts admissibles engagés dans le cadre de ce programme peuvent être recouverts auprès de l'Agence de la santé publique du Canada. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé des coûts engagés de 24,7 millions de dollars (néant en 2020) à titre de produits tirés des apports à l'état des résultats non consolidé.

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

13. Allègement de loyer

En conséquence des incidences de la COVID-19, l'Administration de l'aéroport a octroyé à ses locataires et ses exploitants un allègement de loyer par l'entremise de divers programmes. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, le montant total comptabilisé à l'état des résultats consolidé en diminution des produits par le biais de réductions des garanties minimales annuelles et de déductions découlant de l'application de la mesure de simplification liée à la COVID-19 s'est établi à 17,4 millions de dollars (21,6 millions de dollars en 2020).

14. Opérations entre apparentés

Les apparentés s'entendent des membres du conseil d'administration, des principaux dirigeants, des filiales, des sociétés de personnes et des entités affiliées. Aux 31 décembre 2021 et 2020, 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.

L'Administration de l'aéroport paie les frais juridiques et administratifs ainsi que les charges salariales pour le compte des filiales et des sociétés de personnes qu'elle détient directement ou indirectement dans le cours normal des activités, et ces frais sont évalués à la valeur d'échange convenue. Tous les montants à recevoir des filiales et des sociétés de personnes et à payer à celles-ci sont payables à vue.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, 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 2020).

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 d'un protocole d'entente conclu entre plusieurs administrations d'aéroports au Canada, plusieurs compagnies aériennes et l'Association du transport aérien du Canada. Aux termes de ce protocole d'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 2021, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé un montant de 55,8 millions de dollars (50,8 millions de dollars en 2020) 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 104,7 millions de dollars (298,9 millions de dollars en 2020). Le solde des produits provenait des frais liés aux installations aéroportuaires de l'aérogare sud. Au 31 décembre 2021, le montant cumulé des produits tirés des FAA de l'aérogare principale, qui a totalisé 2,5 milliards de dollars (2,4 milliards de dollars en 2020), a été utilisé pour financer le montant cumulé des dépenses d'investissement admissibles aux fins des FAA pour l'aérogare principale, qui a totalisé 4,7 milliards de dollars (4,6 milliards de dollars en 2020) aux termes du protocole d'entente.

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

16. Avantages futurs du personnel

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 :

	2021	2020
	\$	\$
Juste valeur des actifs du régime	<u>83 694</u>	77 661
Obligations au titre des prestations constituées	<u>64 392</u>	61 477
Actif au titre des prestations constituées	<u>19 302</u>	16 184

L'actif au titre des prestations constituées est inclus dans les autres actifs à long terme (note 7).

Total des versements en espèces

En avril 2011, des modifications ont été apportées au Règlement sur les normes de prestation de pension, qui permettaient aux promoteurs des régimes d'obtenir les lettres de crédit structurées au lieu d'effectuer des paiements de solvabilité au régime de retraite jusqu'à un plafond de 15 % des actifs du régime. Le 31 août 2011, l'Administration de l'aéroport a émis une lettre de crédit pour financer les paiements de solvabilité exigés au titre de son régime à prestations déterminées. Au 31 décembre 2021, le montant total de la lettre de crédit s'établissait à 8,8 millions de dollars (8,7 millions de dollars en 2020), ce qui a diminué le solde disponible de la facilité de crédit (note 8).

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, le montant total des versements en espèces relatifs aux avantages futurs du personnel, 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'établissait à 3,1 millions de dollars (3,6 millions de dollars en 2020).

b) Régimes de retraite non capitalisés

L'Administration de l'aéroport participe à des régimes complémentaires pour ses cadres supérieurs. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, la charge liée aux régimes de retraite s'est établie à 1,4 million de dollars (1,2 million de dollars en 2020) 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 18,6 millions de dollars au 31 décembre 2021 (17,0 millions de dollars en 2020), et était inclus dans les autres passifs à long terme.

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

16. Avantages futurs du personnel (suite)

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 est déterminé au moyen de l'évaluation actuarielle et, au 31 décembre 2021, le montant total du passif au titre des prestations constituées de ce régime s'établissait à 4,1 millions de dollars (3,9 millions de dollars en 2020), dont un montant de 0,4 million de dollars (0,4 million de dollars en 2020) est comptabilisé dans les créditeurs et charges à payer et un montant de 3,7 millions de dollars (3,5 millions de dollars en 2020), 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.

Aux termes du bail foncier, Transports Canada doit assumer tous les coûts associés aux mesures environnementales correctives découlant de toute substance nocive ou dangereuse, lorsqu'une telle substance était présente avant l'entrée en vigueur du bail foncier le 1^{er} juillet 1992. Selon Transports Canada, le paiement doit être conditionnel à la publication effective d'une directive par un organisme gouvernemental exigeant la décontamination. L'Administration de l'aéroport est d'avis que le respect de la loi, du bail foncier et des responsabilités générales quant à l'environnement permet de déterminer les circonstances dans lesquelles une obligation existe. Ces questions font actuellement l'objet de discussions et, par conséquent, une telle obligation n'est pas comptabilisée dans les états financiers consolidés.

En 2020, le gouvernement du Canada a offert un allègement de la charge liée au bail foncier aux aéroports canadiens qui ont souffert de la baisse du trafic de passagers en raison de la pandémie de COVID-19. Aux termes de l'allègement, l'Administration de l'aéroport devait s'acquitter des 2/12^e de la charge liée au bail foncier pour l'exercice 2020, et il est possible de reporter le règlement des paiements de l'exercice 2021.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé une charge liée au bail foncier de 21,4 millions de dollars (4,0 millions de dollars en 2020) à l'état des résultats consolidé. La charge liée au bail foncier reportée de 2021 devra être remboursée sur une période de dix ans à compter du 1^{er} janvier 2024, ne porte pas intérêt et est inscrite à la juste valeur (note 10).

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

17. Engagements, éventualités et garanties (suite)

b) Engagements

- i) Au 31 décembre 2021, 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 68,1 millions de dollars (92,7 millions de dollars en 2020).
- ii) Au 31 décembre 2021, les engagements d'exploitation de l'Administration de l'aéroport en lien avec les activités de l'aéroport s'établissaient à environ 185,2 millions de dollars (181,9 millions de dollars en 2020). Ces engagements se prolongent sur des périodes pouvant atteindre cinq ans.
- 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 versera annuellement au tiers un montant égal à 1 % de ses produits tels qu'ils sont définis dans l'entente.

c) Garanties

- i) Le 6 décembre 2013, l'Administration de l'aéroport a conclu une entente de garantie de paiement par laquelle elle s'est portée garante de Templeton DOC Limited Partnership (« Partenariat DOC ») dans le cadre d'une convention de prêt conclue avec son institution bancaire (la « convention de prêt »). La convention de prêt a été modifiée et mise à jour le 26 février 2018, et modifiée de nouveau le 18 juin 2020, le 18 décembre 2020 et le 18 février 2021. Le montant maximum couvert par la garantie est de 24,5 millions de dollars, et il sera réduit du montant de tout remboursement de principal du prêt effectué au moyen d'apports en capital sous forme de liquidité, autre que le produit tiré des biens donnés en garantie sur le prêt, faits directement ou indirectement au Partenariat DOC par l'Administration de l'aéroport.
- ii) Le 18 février 2015, l'Administration de l'aéroport a conclu une entente visant à garantir le paiement des obligations du Partenariat DOC à la société de services publics d'électricité, jusqu'à un montant maximum de 1,0 million de dollars, plus les taxes applicables. L'entente, dont la durée initiale était fixée au 28 février 2020, a été automatiquement prolongée pour une période d'un an jusqu'au 27 février 2021. La durée de la garantie a été prolongée jusqu'au 17 décembre 2023 au moyen d'une lettre de crédit émise le 1^{er} novembre 2021.

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 2021, l'Administration de l'aéroport ne faisait l'objet d'aucune réclamation importante.

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

18. Concentration de la clientèle

L'Administration de l'aéroport tire des produits d'environ 35,0 millions de dollars (41,8 millions de dollars en 2020) des frais d'améliorations aéroportuaires, des redevances d'atterrissage, des redevances d'aérogare et de location d'une compagnie aérienne, de même que des produits de 18,1 millions de dollars (20,7 millions de dollars en 2020) 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 peut être évaluée par rapport aux cotes de crédit attribuées par des agences de notation externes ou aux données historiques sur le client. Le risque lié au recouvrement des créances impayées a augmenté en raison de la pandémie de COVID-19. L'Administration de l'aéroport atténue ces risques, et continuera de le faire, en détenant des dépôts de garantie, en octroyant un allègement de loyer (note 13) et des reports de loyer (note 3). Au 31 décembre 2021, l'Administration de l'aéroport détenait des dépôts de garantie de 9,2 millions de dollars (2,3 millions de dollars en 2020). 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.

Les produits de l'Administration de l'aéroport dépendent du secteur du transport aérien national, transfrontalier et international. En raison de cette diversité, la concentration du risque de crédit est considérée comme minime. Malgré les voyages internationaux limités en raison de la pandémie de COVID-19, la situation est considérée comme temporaire et n'a pas entraîné de hausse importante de la concentration du risque de crédit.

Risque de change

L'Administration de l'aéroport réalise peu d'opérations en devises, puisque la majorité des produits, des charges et des dépenses d'investissement sont libellés en dollars canadiens.

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

19. Instruments financiers et gestion des risques (suite)**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 2021, l'Administration de l'aéroport n'avait aucune dette bancaire (néant en 2020) sous la forme d'acceptation bancaire ou de prélèvements aux termes de la facilité de crédit (note 8). L'encours du solde de la dette consiste en des débentures (note 11), 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. Au 31 décembre 2021, les liquidités disponibles, excluant la trésorerie et les équivalents de trésorerie, étaient supérieures à 100,0 millions de dollars (100,0 millions de dollars en 2020).

20. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie**a. Variation nette des soldes hors trésorerie du fonds de roulement lié à l'exploitation**

	2021	2020
	\$	\$
Débiteurs	(16 836)	23 173
Autres montants à recevoir	13 252	(6 314)
Stocks	(242)	527
Charges payées d'avance	352	2 102
Créditeurs et charges à payer	(19 404)	(18 603)
Produits reportés	3 825	(7 369)
	<u>(19 053)</u>	<u>(6 484)</u>

Administration de l'aéroport de Vancouver

Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2021

20. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie (suite)

b. Informations supplémentaires

	2021	2020
	\$	\$
Opérations sans effet sur la trésorerie		
Montant comptabilisé au titre des travaux de construction en cours	13 867	24 167
Montant à recevoir au titre des apports en capital reportés	13 408	12 942
Distributions tirées du partenariat VAPH	-	348
Réévaluations des avantages futurs du personnel	1 433	(2 615)

21. Chiffres comparatifs

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation de l'exercice considéré.