

# Administration de l'aéroport de Vancouver

États financiers consolidés

31 décembre 2022

# 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 2022, 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 2022, 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 30 mars 2023

*Ernst & Young S.N.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

	2022	2021
	\$	\$
<b>ACTIF</b>		
<b>Actif à court terme</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	404 063	359 152
Débiteurs (notes 3 et 22)	53 063	31 490
Autres montants à recevoir (note 13 a))	15 783	14 167
Stocks (note 4)	10 952	10 071
Charges payées d'avance	5 954	5 773
Actifs détenus en vue de la vente (note 6)	5 235	-
Tranche à court terme des autres actifs à long terme (notes 8 et 22)	2 539	2 375
<b>Total de l'actif à court terme</b>	<b>497 589</b>	<b>423 028</b>
Participations dans des sociétés de personnes (notes 5 et 15)	41 633	61 938
Immobilisations, montant net (note 6)	2 431 780	2 485 403
Dépenses liées aux activités d'implantation de logiciels-services (notes 7 et 22)	680	131
Autres actifs à long terme, montant net (note 8)	40 875	44 466
	<b>3 012 557</b>	<b>3 014 966</b>
<b>PASSIF ET ACTIF NET</b>		
<b>Passif à court terme</b>		
Créditeurs et charges à payer (notes 10, 12, 17 c), 18 a) et 22)	131 232	87 162
Emprunt à rembourser à VAPH (note 5 b))	-	22 470
Tranche à court terme des produits reportés (note 22)	7 459	5 493
<b>Total du passif à court terme</b>	<b>138 691</b>	<b>115 125</b>
Paielements reportés de la charge liée au bail foncier (notes 11 et 18 a))	20 227	19 874
Produits reportés	16 730	17 075
Autres passifs à long terme (notes 17 b) et c) et 22)	22 730	25 406
Apports en capital reportés (note 13 a))	91 143	83 786
Déventures (note 12)	1 490 913	1 489 882
<b>Total du passif</b>	<b>1 780 434</b>	<b>1 751 148</b>
Éventualités, engagements et garanties (notes 9 et 18)		
Événements postérieurs à la date de clôture (note 9)		
<b>Actif net</b>	<b>1 232 123</b>	<b>1 263 818</b>
	<b>3 012 557</b>	<b>3 014 966</b>

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

	2022	2021
	\$	\$
<b>PRODUITS</b>		
Redevances d'atterrissage <i>(note 19)</i>	46 072	22 767
Redevances d'aérogare <i>(note 19)</i>	87 696	29 355
Concessions <i>(notes 8 a), 14 et 19)</i>	64 262	40 630
Frais d'amélioration aéroportuaire <i>(note 16)</i>	156 918	56 170
Stationnements et transport terrestre	66 842	36 354
Locations <i>(notes 8 a), 14 et 19)</i>	49 378	42 987
Frais et frais divers <i>(note 22)</i>	6 707	6 063
Apports <i>(note 13)</i>	14 418	36 449
	<b>492 293</b>	<b>270 775</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>		
Biens et services <i>(note 4)</i>	143 940	130 892
Salaires et avantages sociaux <i>(note 17)</i>	72 305	60 287
Paiements tenant lieu d'impôts, de frais d'assurance et d'autres frais <i>(note 4)</i>	22 186	17 641
Bail foncier <i>(note 18 a)</i>	50 794	21 395
Partage des produits <i>(note 18 b) iii)</i>	4 916	2 460
Amortissement des immobilisations <i>(note 6)</i>	188 664	179 629
	<b>482 805</b>	<b>412 304</b>
<b>Excédent (insuffisance) des produits sur les charges d'exploitation</b>	<b>9 488</b>	<b>(141 529)</b>
<b>AUTRES PRODUITS (CHARGES)</b>		
Produit tiré du partenariat DOC <i>(note 5 a)</i>	1 188	979
Produit tiré du partenariat VAPH <i>(note 5 b)</i>	11 649	9 976
Produit d'intérêts <i>(note 22)</i>	9 873	2 618
Gain de change	143	91
Intérêts et charges financières <i>(note 11)</i>	(53 788)	(52 984)
	<b>(30 935)</b>	<b>(39 320)</b>
<b>Excédent (insuffisance) des produits sur les charges avant les éléments suivants :</b>	<b>(21 447)</b>	<b>(180 849)</b>
Réduction de valeur des immobilisations <i>(note 6)</i>	(4 762)	(15 015)
Gain (perte) à la cession d'immobilisations	214	(20)
<b>Excédent (insuffisance) des produits sur les charges pour l'exercice</b>	<b>(25 995)</b>	<b>(195 884)</b>

Voir les notes des états financiers consolidés.

Administration de l'aéroport de Vancouver

État de l'évolution de l'actif net consolidé  
(en milliers de dollars)

Exercices clos les 31 décembre

	2022	2021
	\$	\$
<b>Solde au début de l'exercice</b>	<b>1 263 818</b>	1 458 269
Ajustement transitoire par suite de la modification de la norme sur les avantages sociaux futurs ( <i>notes 2 et 17</i> )	<b>(1 438)</b>	-
Réévaluation des avantages sociaux futurs ( <i>note 17</i> )	<b>(4 262)</b>	1 433
Insuffisance des produits sur les charges pour l'exercice	<b>(25 995)</b>	(195 884)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>1 232 123</b>	1 263 818

*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

	2022	2021
	\$	\$
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>		
Insuffisance des produits sur les charges pour l'exercice	(25 995)	(195 884)
Ajouter (déduire) les éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	188 664	179 629
Amortissement des apports en capital reportés (note 13 a))	(7 518)	(7 285)
Amortissement des frais de financement reportés	1 031	1 005
Amortissement des autres actifs à long terme	810	844
Augmentation nette découlant des ajustements des loyers selon la méthode linéaire	(4 096)	(1 461)
Réduction de valeur des immobilisations (note 6)	4 762	15 015
(Gain) perte à la cession d'immobilisations	(214)	20
Produit tiré du partenariat DOC (note 5 a))	(1 188)	(979)
Produit tiré du partenariat VAPH (note 5 b))	(11 649)	(9 976)
Variation nette des soldes hors trésorerie du fonds de roulement lié à l'exploitation (note 21 a))	19 207	(19 053)
<b>Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation</b>	<b>163 814</b>	<b>(38 125)</b>
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>		
Acquisitions d'immobilisations	(140 608)	(126 260)
Produit tiré de la cession d'immobilisations	595	2 513
Distributions tirées du partenariat DOC (note 5 a))	9 180	-
Distributions tirées du partenariat VAPH (note 5 b))	1 492	1 626
(Augmentation) diminution des autres actifs à long terme (note 8)	(1 892)	169
<b>Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement</b>	<b>(131 233)</b>	<b>(121 952)</b>
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>		
Augmentation (diminution) des autres passifs à long terme	(3 860)	1 559
Augmentation des paiements reportés de la charge liée au bail foncier (note 11)	353	19 874
Apports en capital reportés reçus	15 837	6 306
<b>Flux de trésorerie provenant des activités de financement</b>	<b>12 330</b>	<b>27 739</b>
<b>Augmentation (diminution) nette de la trésorerie au cours de l'exercice</b>	<b>44 911</b>	<b>(132 338)</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	359 152	491 490
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice</b>	<b>404 063</b>	<b>359 152</b>

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 2022

#### 1. Activités

L'Administration de l'aéroport de Vancouver (l'« Administration de l'aéroport ») est constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif* à titre de société fermée sans capital-actions. L'Administration de l'aéroport est régie par un conseil d'administration (le « conseil ») dont les administrateurs sont nommés parmi des candidats qui sont membres d'ordres professionnels et d'autres organismes dotés des compétences et des connaissances correspondant à celles requises pour régir l'Administration de l'aéroport. La présidente-directrice générale de l'Administration de l'aéroport est également membre du conseil d'administration.

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 à des 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.

L'Administration de l'aéroport, comme une majorité d'acteurs du secteur de l'aviation, a subi une baisse importante du trafic 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 2022, le gouvernement du Canada et les organismes gouvernementaux du monde entier ont graduellement levé diverses restrictions de voyage, ce qui a donné lieu à une augmentation du trafic de passagers par rapport à 2021. La direction a continué à ajuster les activités et les accords contractuels 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.

## Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2022

## 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.

### Normes comptables adoptées pendant la période

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022, l'Administration de l'aéroport évalue ses obligations au titre des prestations définies pour les régimes de retraite complémentaires non capitalisés et les régimes d'avantages complémentaires de retraite selon une évaluation comptable par suite des modifications apportées au chapitre 3462 des Normes comptables pour les organismes sans but lucratif, « Avantages sociaux futurs » (le « chapitre 3462 »). La modification de méthode comptable qui consistait auparavant à évaluer les obligations au titre des prestations définies selon une évaluation actuarielle a été appliquée conformément aux dispositions transitoires du chapitre 3462 (notes 8 et 17 a)).

Le 1<sup>er</sup> janvier 2022, l'Administration de l'aéroport a adopté par anticipation la nouvelle note d'orientation concernant la comptabilité NOC-20, « Traitement comptable des accords d'infonuagique par le client ». Cette nouvelle note d'orientation présente des directives concernant la comptabilisation des dépenses liées aux accords d'infonuagique. L'Administration de l'aéroport a également choisi comme méthode comptable l'évaluation des accords d'infonuagique à titre de logiciels-services et l'inscription à l'actif des dépenses liées aux activités d'implantation qui y sont directement attribuables (note 7).

### Résumé des principales méthodes comptables

#### Stocks

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

#### Participations dans des sociétés de personnes

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

**Notes des états financiers consolidés**

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

31 décembre 2022

**2. Principales méthodes comptables (suite)**

**Coûts d'emprunt**

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

**Immobilisations**

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

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

**Notes des états financiers consolidés**

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

31 décembre 2022

**2. Principales méthodes comptables (suite)**

**Accords d'infonuagique**

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

**Produits reportés**

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

**Comptabilisation des produits**

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

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

**Notes des états financiers consolidés**

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

31 décembre 2022

**2. Principales méthodes comptables (suite)**

**Comptabilisation des produits (suite)**

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.

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.

**Bail foncier**

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

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

**Revenus de dividendes**

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

**Notes des états financiers consolidés**

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

31 décembre 2022

**2. Principales méthodes comptables (suite)**

**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.

**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 sociaux futurs**

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

*Régime de retraite à prestations déterminées*

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

L'Administration de l'aéroport évalue ses obligations au titre des prestations constituées et la juste valeur des actifs du régime au 31 décembre de chaque année, en fonction de la dernière évaluation 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 2021. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de la capitalisation sera effectuée le 31 décembre 2022 et les résultats sont attendus plus tard en 2023.

**Notes des états financiers consolidés**

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

31 décembre 2022

**2. Principales méthodes comptables (suite)**

**Avantages sociaux futurs (suite)**

*Régime de retraite à prestations déterminées (suite)*

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

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

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

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

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

*Régime de retraite à cotisations déterminées*

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

## Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2022

### 2. Principales méthodes comptables (suite)

#### 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.

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 et débentures.

##### *Frais de financement*

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

#### Conversion des devises

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

#### Utilisation d'estimations

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

## 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 2022

#### 3. Débiteurs

	2022	2021
	\$	\$
À court terme – en souffrance depuis 30 jours	49 205	30 170
En souffrance depuis 31 à 60 jours	1 261	563
En souffrance depuis 61 à 90 jours	860	138
En souffrance depuis plus de 91 jours	3 250	2 341
Provision pour créances douteuses	(1 513)	(1 722)
	<u>53 063</u>	<u>31 490</u>

	2022	2021
	\$	\$
<b>Provision pour créances douteuses au début de l'exercice</b>	<u>1 722</u>	<u>5 514</u>
Diminution de la provision pour créances douteuses	(86)	(3 641)
Radiation de comptes spécifiques	(123)	(151)
<b>Provision pour créances douteuses à la fin de l'exercice</b>	<u>1 513</u>	<u>1 722</u>

En raison de la COVID-19, l'Administration de l'aéroport a négocié, en 2021, 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 période de report des paiements est maintenant terminée et la valeur comptable des débiteurs faisant l'objet d'un report était de néant au 31 décembre 2022 (0,9 million de dollars en 2021).

#### 4. Stocks

Au 31 décembre 2022, 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 2021). Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, 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 5,0 millions de dollars (3,2 millions de dollars en 2021).

#### 5. Participations dans des sociétés de personnes

	2022	2021
	\$	\$
Partenariat DOC <i>a)</i>	5 534	13 526
VAPH <i>b)</i>	36 099	48 412
	<u>41 633</u>	<u>61 938</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 2022

#### 5. Participations dans des sociétés de personnes (suite)

##### a) Partenariat DOC

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé un produit tiré du partenariat Templeton DOC Limited Partnership de 1,2 million de dollars (1,0 million de dollars en 2021). Le montant a été comptabilisé à l'état des résultats consolidé et en augmentation des participations dans des sociétés de personnes.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, l'Administration de l'aéroport a reçu une distribution de 9,2 millions de dollars (néant en 2021) de Templeton DOC Limited Partnership. Le montant a été comptabilisé comme diminution des participations dans des sociétés de personnes.

Jusqu'à maintenant, l'apport net en capital de l'Administration de l'aéroport à Templeton DOC Limited Partnership s'élève à 6,8 millions de dollars (16,0 millions de dollars en 2021), 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 2021).

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 2022 et 2021 et pour les exercices clos à ces dates.

	2022	2021
	\$	\$
Actif	89 855	95 756
Passif	84 331	82 240
<b>Actif net</b>	<b>5 524</b>	<b>13 516</b>
	2022	2021
	\$	\$
Produits	12 038	9 768
Charges	3 424	8 789
<b>Résultat net (perte nette)</b>	<b>8 614</b>	<b>979</b>
	2022	2021
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités suivantes :		
Activités d'exploitation	4 837	4 976
Activités de financement	(7 975)	(124)
Activités d'investissement	(1 531)	(458)

## Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2022

## 5. Participations dans des sociétés de personnes (suite)

## b) VAPH et VAPM

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé un produit tiré du partenariat VAPH de 11,6 millions de dollars (10,0 millions de dollars en 2021) 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 24,0 millions de dollars (1,3 million de dollars en 2021) de VAPH. Le montant de la distribution a été comptabilisé en diminution des participations dans des sociétés de personnes. Un produit de 22,5 millions de dollars découlant des distributions tirées du partenariat a été affecté au remboursement de la dette de l'Administration de l'aéroport envers VAPH.

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 2022 et 2021 et pour les exercices clos à ces dates.

	2022	2021
	\$	\$
Actif	35 987	48 326
Passif	9	11
<b>Actif net</b>	<b>35 978</b>	<b>48 315</b>
	2022	2021
	\$	\$
Produits	11 636	9 967
Charges	9	11
<b>Résultat net</b>	<b>11 627</b>	<b>9 956</b>
	2022	2021
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités suivantes :		
Activités d'exploitation	76	(327)
Activités de financement	(1 492)	(1 278)
Activités d'investissement	-	-

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 2022

6. Immobilisations

	2022		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette comptable
	\$	\$	\$
Bâtiments et autres structures	2 875 305	1 381 833	1 493 472
Pistes et autres surfaces pavées	796 968	428 494	368 474
Infrastructure liée au transport en commun rapide	298 948	80 182	218 766
Machinerie et équipement	180 276	138 009	42 267
Mobilier et agencements	40 230	35 664	4 566
Matériel informatique et logiciels	274 716	220 159	54 557
Collection d'œuvres d'art	9 983	-	9 983
Constructions en cours	239 695	-	239 695
	<b>4 716 121</b>	<b>2 284 341</b>	<b>2 431 780</b>

	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
	<b>4 582 871</b>	<b>2 097 468</b>	<b>2 485 403</b>

**Notes des états financiers consolidés**

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

31 décembre 2022

**6. Immobilisations (suite)**

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé une réduction de valeur totale de 4,8 millions de dollars (15,0 millions de dollars en 2021). L'Administration de l'aéroport a passé en revue les immobilisations et les projets d'investissement qui sont évalués selon leur coût de remplacement afin de relever des indices de dépréciation et a identifié des cas précis de dépréciation totalisant 2,2 millions de dollars 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. L'Administration de l'Aéroport a plus particulièrement examiné le programme CORE, qui a été annulé en 2020, et a relevé des indices de dépréciation liés à la machinerie et à l'équipement qui ne sont pas utilisés. Ces actifs ont été évalués selon leur juste valeur, laquelle est évaluée annuellement. L'approche fondée sur la juste valeur consiste à choisir un point compris dans une fourchette calculée par la direction, ainsi, le montant est considéré comme une estimation importante. Au 31 décembre 2022, l'Administration de l'aéroport a déterminé que la juste valeur de ces actifs s'élevait à 8,0 millions de dollars, ce qui a entraîné une réduction de 2,6 millions de dollars. Aucun indice de dépréciation n'a été relevé dans les autres composantes du programme CORE.

Au cours de l'exercice, l'Administration de l'aéroport a déterminé que certains actifs au titre de la machinerie et de l'équipement liés au programme CORE qui n'étaient plus utilisés répondaient aux critères définissant des actifs détenus en vue de la vente. La valeur comptable nette de ces actifs s'élève à 5,2 millions de dollars (néant en 2021).

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.

**7. Coût de l'implantation de logiciels-services**

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2022, l'Administration de l'aéroport a amorti des dépenses liées aux activités d'implantation de logiciels-services inscrites à l'actif à titre de biens et services d'un montant de 0,1 million de dollars (0,1 million de dollars en 2021) et a inscrit à l'actif des dépenses liées aux activités d'implantation de logiciels-services d'un montant de 0,8 million de dollars (néant en 2021).

L'Administration de l'aéroport a des engagements qui entraîneront des dépenses liées aux accords d'infonuagique. Ces engagements sont présentés à la note 18 b).

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 2022

8. Autres actifs à long terme

	2022		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette comptable
	\$	\$	\$
Créances découlant d'un contrat de location simple <i>a)</i>	24 335	-	24 335
Actif au titre des prestations constituées ( <i>note 17 a)</i> )	11 011	-	11 011
Incitatifs à la location <i>b)</i>	3 082	1 975	1 107
Actifs à long terme payés d'avance	3 769	338	3 431
Droit du preneur <i>c)</i>	4 640	1 110	3 530
Total des autres actifs à long terme	46 837	3 423	43 414
Moins : tranche à court terme	2 539	-	2 539
	44 298	3 423	40 875

	2021		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette comptable
	\$	\$	\$
Créances découlant d'un contrat de location simple <i>a)</i>	20 232	-	20 232
Actif au titre des prestations constituées ( <i>note 17 a)</i> )	19 302	-	19 302
Incitatifs à la location <i>b)</i>	4 982	3 511	1 471
Actifs à long terme payés d'avance	2 449	215	2 234
Droit du preneur <i>c)</i>	4 640	1 038	3 602
Total des autres actifs à long terme	51 605	4 764	46 841
Moins : tranche à court terme	2 375	-	2 375
	49 230	4 764	44 466

- a) 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 2022, l'écart cumulatif entre les produits locatifs comptabilisés et les paiements de loyers en trésorerie reçus s'établissait à 12,8 millions de dollars (12,3 millions de dollars en 2021).

## 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 2022

#### 8. Autres actifs à long terme (suite)

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé une augmentation nette des produits tirés des concessions et des produits locatifs à l'échelle de tous les contrats de location d'un montant de 4,1 millions de dollars (1,5 million de dollars en 2021) découlant de l'ajustement des loyers selon la méthode linéaire.

- b) Dans certaines circonstances, l'Administration de l'aéroport accorde aux locataires des incitatifs à la location. 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 2022, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé un montant de 0,4 million de dollars (0,5 million de dollars en 2021) en diminution des produits tirés des concessions et des produits locatifs.
- c) 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 2022, l'amortissement du droit du preneur s'est élevé à 0,07 million de dollars (0,07 million de dollars en 2021).

#### 9. 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 2021) portant intérêt au taux préférentiel bancaire, qui était de 6,45 % au 31 décembre 2022 (2,45 % en 2021), 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 au 31 décembre 2022 et 2021.

	2022	2021
	\$	\$
Facilité de crédit	450 000	450 000
Moins : lettres de crédit en circulation	22 994	28 242
<b>Facilité de crédit disponible</b>	<b>427 006</b>	<b>421 758</b>

Après la clôture de l'exercice, le 10 janvier 2023, le montant de la facilité de crédit est passé de 450,0 millions de dollars à 300,0 millions de dollars. La durée de l'entente de crédit a été prolongée du 31 août 2023 au 31 août 2028.

## 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 2022

#### 10. 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 ainsi que les paiements au titre du bail foncier.

	2022	2021
	\$	\$
Transports Canada (notes 10 et 18 a))	28 527	-
TransLink	729	492
Ministère des Finances de la Colombie-Britannique	535	297
Agence du revenu du Canada	588	-
	<b>30 379</b>	<b>789</b>

#### 11. 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<sup>er</sup> 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.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé une charge d'intérêts totalisant 0,4 million de dollars (néant en 2021) dans l'état des résultats consolidé. Au 31 décembre 2022, le coût amorti des paiements reportés de la charge liée au bail foncier s'établissait à 20,2 millions de dollars (19,9 millions de dollars en 2021).

#### 12. Débentures

	2022	2021
	\$	\$
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
	<b>1 500 000</b>	<b>1 500 000</b>
Moins : frais de financement reportés non amortis	9 087	10 118
	<b>1 490 913</b>	<b>1 489 882</b>

**Notes des états financiers consolidés**

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

31 décembre 2022

**12. Débentures (suite)**

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 2022, 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 F correspond en tout temps au montant le plus élevé entre la valeur nominale et la valeur qui donnerait lieu à un taux de rendement jusqu'à l'échéance équivalant à celui d'une obligation du gouvernement du Canada d'une échéance équivalente, majoré 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.

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.

## 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 2022

#### 12. Débentures (suite)

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.

#### 13. Apports en capital reportés et activités d'exploitation

	2022	2021
	\$	\$
Amortissement des apports en capital reportés <i>a)</i>	7 518	7 285
Apports des activités d'exploitation <i>b)</i>		
Recouvrement des coûts liés aux exigences de dépistage à l'arrivée <i>i)</i>	6 052	24 732
Autres	848	4 432
	<b>14 418</b>	<b>36 449</b>

##### a) Apports en capital reportés

	2021	Apports	Amortissement	2022
	\$	comptabilisés		\$
ACSTA	81 814	805	6 672	75 947
Gouvernement du Canada	-	11 410	568	10 842
Province de la Colombie-Britannique	797	532	196	1 133
Municipalités et autres	1 175	2 128	82	3 221
	<b>83 786</b>	<b>14 875</b>	<b>7 518</b>	<b>91 143</b>

**Notes des états financiers consolidés**

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

31 décembre 2022

**13. Apports en capital reportés (suite)**

**a) Apports en capital reportés (suite)**

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 consentis, mais non encore reçus de 12,4 millions de dollars (13,4 millions de dollars en 2021) sont comptabilisés dans les débiteurs et autres montants à recevoir.

**b) Apports des activités d'exploitation**

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 2022, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé des coûts engagés de 6,1 millions de dollars (24,7 millions de dollars en 2021) à titre de produits tirés des apports à l'état des résultats consolidé. En septembre 2022, les responsabilités qui incombaient à l'Administration de l'aéroport aux termes de ce programme ont pris fin, car le gouvernement du Canada a levé l'obligation pour les voyageurs arrivant de l'étranger de procéder à un test de dépistage à l'aéroport même.

**14. Allégement de loyer**

En conséquence des incidences de la COVID-19, l'Administration de l'aéroport a octroyé à ses locataires et ses exploitants un allégement de loyer par l'entremise de divers programmes. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, 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 4,0 millions de dollars (17,4 millions de dollars en 2021).

**15. Opérations entre apparentés**

Les apparentés s'entendent des membres du conseil d'administration, des principaux dirigeants, des sociétés de personnes et des entités affiliées. Aux 31 décembre 2022 et 2021, 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.

**Notes des états financiers consolidés**

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

31 décembre 2022

**15. Opérations entre apparentés (suite)**

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 2022, 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 2021).

**16. 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 2022, l'Administration de l'aéroport a comptabilisé un montant de 156,5 millions de dollars (55,8 millions de dollars en 2021) 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 129,2 millions de dollars (104,7 millions de dollars en 2021). Le solde des produits provenait des frais liés aux installations aéroportuaires de l'aérogare sud. Au 31 décembre 2022, le montant cumulé des produits tirés des FAA de l'aérogare principale, qui a totalisé 2,6 milliards de dollars (2,5 milliards de dollars en 2021), a été utilisé pour financer le montant cumulé des dépenses d'investissement admissibles aux fins des FAA pour l'aérogare principale, qui a totalisé 4,8 milliards de dollars (4,7 milliards de dollars en 2021) 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 2022

**17. Avantages sociaux futurs**

**a) Régimes de retraite capitalisés**

*Régime à prestations déterminées*

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

	2022	2021
	\$	\$
Juste valeur des actifs du régime	<u>73 655</u>	83 694
Obligations au titre des prestations constituées	<u>62 644</u>	64 392
<b>Actif au titre des prestations constituées</b>	<u><b>11 011</b></u>	<u>19 302</u>

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 2022, le montant total de la lettre de crédit s'établissait à 4,0 millions de dollars (8,8 millions de dollars en 2021), ce qui a diminué le solde disponible de la facilité de crédit (note 9).

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, 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 3,3 millions de dollars (3,1 millions de dollars en 2021).

**b) Régimes de retraite non capitalisés**

L'Administration de l'aéroport participe à des régimes de retraite complémentaires non capitalisés et à un régime d'avantages complémentaires de retraite pour ses cadres supérieurs. Par suite des modifications apportées au chapitre 3462, qui prendront effet le 1<sup>er</sup> janvier 2022, l'obligation au titre des prestations définies aux fins de ces régimes de retraite complémentaires non capitalisés et du régime d'avantages complémentaires de retraite doit être évaluée selon une évaluation comptable, à moins qu'une disposition légale, réglementaire ou contractuelle impose la préparation d'une évaluation actuarielle. L'Administration de l'aéroport n'a aucune obligation de préparer une évaluation actuarielle pour ces régimes et doit modifier sa méthode comptable de sorte à évaluer l'obligation au titre des prestations définies aux fins de ces régimes selon une évaluation comptable.

**Notes des états financiers consolidés**

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

31 décembre 2022

**17. Avantages sociaux futurs (suite)**

**b) Régimes de retraite non capitalisés (suite)**

L'Administration de l'aéroport applique les dispositions transitoires depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022 en comptabilisant l'ajustement de valeur cumulatif d'un montant de 1,3 million de dollars dans l'actif net à l'état de l'évolution de l'actif net consolidé, lequel ajustement a eu un effet sur les créditeurs et charges à payer et les autres passifs à long terme.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, la charge liée aux régimes de retraite s'est établie à 1,2 million de dollars (1,4 million de dollars en 2021) 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 16,9 millions de dollars au 31 décembre 2022 (18,6 millions de dollars en 2021), et était inclus dans les autres passifs à long terme.

**c) Allocation de retraite**

L'Administration de l'aéroport offre une allocation de retraite aux salariés de l'unité de négociation en fonction du nombre d'années de services et de leur salaire au moment de leur départ à la retraite. Par suite des modifications apportées au chapitre 3462, qui ont pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 2022, l'obligation au titre des prestations définies aux fins de cette allocation de retraite non capitalisée doit être évaluée selon une évaluation comptable, à moins qu'une disposition légale, réglementaire ou contractuelle impose la préparation d'une évaluation actuarielle. L'Administration de l'aéroport n'a aucune obligation de préparer une évaluation actuarielle pour ces régimes et doit modifier sa méthode comptable de sorte à évaluer l'obligation au titre des prestations définies aux fins de ces régimes selon une évaluation comptable.

L'Administration de l'aéroport applique les dispositions transitoires depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022 en comptabilisant l'ajustement de valeur cumulatif d'un montant de 0,1 million de dollars dans l'actif net à l'état de l'évolution de l'actif net consolidé, lequel ajustement a eu un effet sur les créditeurs et charges à payer et les autres passifs à long terme.

Le montant total du passif au titre des prestations constituées de ce régime s'établissait à 3,6 millions de dollars (4,1 millions de dollars en 2021), dont un montant de 0,4 million de dollars (0,4 million de dollars en 2021) est comptabilisé dans les créditeurs et charges à payer et un montant de 3,2 millions de dollars (3,7 millions de dollars en 2021), 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 2022

**18. 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<sup>er</sup> 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.

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

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, la différence entre les paiements mensuels liés au bail foncier versés par l'Administration de l'aéroport et la charge totale de loyer foncier réelle s'élevait à 28,5 millions de dollars. Au 31 décembre 2022, ce montant était inclus dans les créditeurs et charges à payer.

En 2021, des paiements de la charge liée au bail foncier d'un montant de 21,4 millions de dollars ont été reportés en raison de l'allégement offert par le gouvernement du Canada et seront remboursés sur une période de 10 ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024 (note 11).

**b) Engagements**

- i) Au 31 décembre 2022, 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 56,5 millions de dollars (68,1 millions de dollars en 2021).
- ii) Au 31 décembre 2022, les engagements d'exploitation de l'Administration de l'aéroport en lien avec les activités de l'aéroport s'établissaient à environ 198,3 millions de dollars (185,2 millions de dollars en 2021). Ces engagements se prolongent sur des périodes pouvant atteindre cinq ans.

**Notes des états financiers consolidés**

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

31 décembre 2022

**18. Éventualités, engagements et garanties (suite)**

**b) Engagements (suite)**

- 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 14 novembre 2022, Templeton DOC Limited Partnership a conclu une nouvelle convention de prêt avec un consortium de banques (la « convention de prêt »). La convention de prêt comprend des garanties de remboursement du capital par les partenaires de Templeton DOC Limited Partnership d'un montant maximum de 50,0 millions de dollars, plus les frais engagés pour en assurer l'application. Le montant maximum couvert par la garantie de l'Administration de l'aéroport est de 25,0 millions de dollars, plus la moitié des frais engagés pour en assurer l'application.
- 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<sup>er</sup> 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 2022, l'Administration de l'aéroport ne faisait l'objet d'aucune réclamation importante.

**19. Concentration de la clientèle**

L'Administration de l'aéroport tire des produits d'environ 74,4 millions de dollars (35,0 millions de dollars en 2021) 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 22,2 millions de dollars (18,1 millions de dollars en 2021) 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.

**Notes des états financiers consolidés**

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

31 décembre 2022

**20. 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 14) et des reports de loyer (note 3). Au 31 décembre 2022, l'Administration de l'aéroport détenait des dépôts de garantie de 6,5 millions de dollars (9,2 millions de dollars en 2021). 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 l'incidence que les restrictions liées à la pandémie de COVID-19 ont eue sur les voyages internationaux, 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.

**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 2022, l'Administration de l'aéroport n'avait aucune dette bancaire (néant en 2021) sous la forme d'acceptation bancaire ou de prélèvements aux termes de la facilité de crédit (note 9). L'encours du solde de la dette consiste en des débiteures (note 12), qui sont assorties de taux d'intérêt fixes jusqu'à leur échéance et, par conséquent, toute fluctuation des taux d'intérêt sur le marché n'aura aucune incidence sur les paiements d'intérêts par l'Administration de l'aéroport.

## Notes des états financiers consolidés

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

31 décembre 2022

**20. Instruments financiers et gestion des risques (suite)****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 2022, 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 2021).

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

	2022	2021
	\$	\$
Débiteurs	(20 687)	(16 836)
Autres montants à recevoir	(3 464)	13 252
Stocks	(881)	(242)
Charges payées d'avance	(936)	352
Créditeurs et charges à payer	43 554	(19 404)
Produits reportés	1 621	3 825
	<b>19 207</b>	<b>(19 053)</b>

**b) Informations supplémentaires**

	2022	2021
	\$	\$
Opérations sans effet sur la trésorerie		
Montant comptabilisé au titre des travaux de construction en cours	18 678	13 867
Montant à recevoir au titre des apports en capital reportés	12 446	13 408
Réévaluation des avantages sociaux futurs	(5 700)	1 433
Remboursement de l'emprunt à VAPH	22 470	-

**22. Chiffres comparatifs**

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